16. Strassenbauprogramm

– Kantonsratsbeschluss über das 16. Strassenbauprogramm für die Jahre 2014 bis 2018
– IX. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan

Fassung aufgrund des Beschlusses des Kantonsrats vom 18. September 2013
(Basis: Botschaft und Entwurf der Regierung vom 17. April 2013)

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung **4**

1 Rückblick auf das 15. Strassenbauprogramm (2009 bis 2013) **5**
1.1 Nationalstrassenbau 5
1.1.1 In Betrieb genommene Abschnitte und Systeme 5
1.1.2 Baulicher und betrieblicher Unterhalt der Nationalstrassen Gebietseinheit VI (GEVI) 6
1.1.3 Unterhaltsperimeter Nationalstrassen 7
1.1.4 Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und zu dessen Finanzierung (NEB) 8
1.1.5 Engpassbeseitigung N1 St.Gallen 8
1.2 Kantonsstrassenbau 8
1.2.1 Umfahrungsstrassen 8
1.2.2 Übrige Kantonsstrassenprojekte 11
1.2.3 Kunstbauten 11
1.3 Umweltschutzmassnahmen / Strassenraumgestaltungen 12
1.3.1 Strassenraumgestaltungen 12
1.3.2 Lärmsanierungen 12
1.3.3 Weitere Umweltschutzmassnahmen 13
1.4 Kantonsbeiträge an die politischen Gemeinden 13
1.4.1 Werkgebundene Beiträge 13
1.4.2 Pauschale Kantonsbeiträge 13
1.4.3 Sonderlastenausgleich Weite 14
1.5 Finanzierung des 15. Strassenbauprogramms (2009 bis 2013) 14

2 Gesamtverkehr **17**
2.1 Bund 17
2.1.1 Raumkonzept Schweiz – Funktionale Räume 17
2.1.2 Sachplan Verkehr 18

2.1.3 Agglomerationspolitik 19
2.2 Kanton 20
2.2.1 Koordinierte Verkehrspolitik 20
2.2.2 Gesamtüberarbeitung kantonaler Richtplan 20
2.2.3 Raumkonzept Kanton St.Gallen 21
2.2.4 Wirtschaftsleitbild 22
2.2.5 Agglomerationsprogramme im Kanton St.Gallen 22
2.2.6 Ländlicher Raum: Raumkonzept Toggenburg und Regionalplan ZürichseeLinth 24
2.3 Kantonale Stossrichtungen für den Gesamtverkehr 25
2.4 Strategisches Controlling Gesamtverkehr 26

3 16. Strassenbauprogramm (2014 bis 2018) 27
3.1 Allgemeines und Rahmenbedingungen 27
3.1.1 Standards im Kantonsstrassenbau 27
3.1.2 Aufwandvergleich im betrieblichen Kantonsstrassenunterhalt unter 14 Kantonen 28
3.1.3 Kantonsstrassenplan 28
3.1.4 Finanzierungsmechanismus 29
3.1.5 Agglomerationsprogramme 29
3.2 Nationalstrassen Vorhaben 30
3.2.1 Planungen 30
3.2.2 Betrieb der Nationalstrassen in der Gebietseinheit VI 33
3.3 Kantonsstrassen-Vorhaben 34
3.3.1 Vorbereitung und Umfrage 34
3.3.2 Bewertung 34
3.3.3 Umfassendes Bewertungsverfahren 36
3.3.4 Umfahrungsstrassen 39
3.3.5 Übrige Kantonsstrassenprojekte 40
3.3.6 Kunstbauten 41
3.3.7 Umweltschutzmassnahmen / Strassenraumgestaltungen 41
3.3.8 Werkhöfe für den Strassenunterhalt 42
3.3.9 Dringende kleine Vorhaben / Projektierungen / Agglomerationsprogramm Reserve 42
3.4 Langsamverkehr 42
3.4.1 Behebung Schwachstellen rollender LV an Kantonsstrassen 42
3.4.2 Sanierung Fussgängerübergänge an Kantonsstrassen 43
3.4.3 Werkgebundene Beiträge 43
3.4.4 Signalisation / Planung 43
3.5 Mittelbedarf 43
3.5.1 Strassenbau 43
3.5.2 Kantonsbeiträge an die Gemeinden 44
3.5.3 Kantonsstrassenunterhalt 45
3.5.4 Beiträge an die Kosten der Verkehrspolizei 45

3.5.5 Gesamtschau 45
3.6 Verfügbare Mittel 45
3.6.1 Grundlagen 45
3.6.2 Prognose über die Entwicklung der Einnahmen 46
3.7 Strassenrechnung 48
3.8 Ausblick Finanzierung kantonaler Strassenbau 51
3.8.1 Dem Strassenfonds in den vergangenen Jahren entzogene Mittel 51
3.8.2 Szenario für die Finanzierung des künftigen kantonalen Strassenbaus 51
3.9 Rechtliches 53

4 IX. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan 53
4.1 Anpassungsbedarf 53
4.1.1 Anpassungen aufgrund der Bereinigung des Nationalstrassen-Unterhaltsperimeters 53
4.1.2 Anpassungen aufgrund geplanter oder in Ausführung begriffener Bauvorhaben 55
4.2 Rechtliches 55

5 Antrag 56

Beilagen:
1. Abkürzungsverzeichnis **57**
2. Kantonsstrassenplan, Pläne Änderungen **58**

Entwürfe:
– Kantonsratsbeschluss über das 16. Strassenbauprogramm für die Jahre 2014 bis 2018 93
– IX. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan 126

Zusammenfassung

Das vom Kantonsrat am 24. November 2008 beschlossene 15. Strassenbauprogramm läuft Ende des Jahres 2013 aus. Die vorgesehenen Planungen und Bauvorhaben konnten mit wenigen Ausnahmen abgeschlossen werden. Insbesondere konnten die Umfahrung Bütschwil und die Brücke Pfäfers-Valens zur Baureife gebracht werden. Zudem hat die Regierung die Einsprachen gegen das Projekt der Umfahrung Wattwil entschieden. Auch die Verkehrsprobleme im Raum Goldach-Rorschacherberg-Rorschach konnten mit einem grossen Schritt einer konkreten Lösung zugeführt werden. Die Stimmberechtigten der Stadt Rapperswil-Jona haben das Verkehrsentlastungsprojekt abgelehnt und damit weitreichende Konsequenzen stipuliert.

Das für das 15. Strassenbauprogramm vorgesehene Investitionsvolumen wurde insgesamt nicht erreicht. Einerseits konnte die Verkehrsentlastung Rapperswil/Jona nicht wie geplant voran getrieben werden und anderseits ergaben sich Terminverschiebungen infolge Einsprachen bei verschiedenen grossen, mittleren und kleinen Projekten. Zudem sind die Marktpreise im Tiefbau nach wie vor tief.

Das 16. Strassenbauprogramm wurde zeitgleich und in Abstimmung mit dem 5. ÖV-Programm erarbeitet. Insbesondere das Kapitel «Gesamtverkehr» dieser Botschaft deckt sich mit dem entsprechenden Abschnitt in der Botschaft zum 5. ÖV-Programm. Die Projekte der Agglomerationsprogramme, die den Langsam- und Strassenverkehr betreffen, wurden ebenfalls priorisiert und den entsprechenden Positionen im Strassenbauprogramm zugeteilt.

Das 16. Strassenbauprogramm umfasst wiederum fünf Jahre. Es beginnt am 1. Januar 2014 und endet am 31. Dezember 2018. Es ist vorgesehen, dass die kantonalen Grossprojekte wie ursprünglich geplant realisiert werden. Es sind dies die Umfahrungen Bütschwil, Wattwil und die Brücke Pfäfers-Valens samt Erschliessungsstrasse Valur. Auch der A1-Autobahnzubringer aus der Region Rorschach soll in Angriff genommen werden. Daneben enthält das Programm wiederum auch viele mittlere und kleine Vorhaben. Neu ist, dass die Agglomerationsprojekte mit speziellem Augenmerk bearbeitet und zeitlich mit dem Bund und den betroffenen Regionen und Gemeinden koordiniert werden.

Das Programm für die Kantonsstrassen umfasst Projekte mit Gesamtkosten von rund 529 Mio. Franken, wovon der Kanton rund 421 Mio. Franken beizutragen hat (Anhang A, 1. Priorität). Im Anhang B sind Projekte mit geringerer Priorität aufgeführt, deren Ausführungen grundsätzlich nicht im 16. Strassenbauprogramm geplant ist. Einzelne Vorhaben können vorgezogen werden, wenn bei Vorhaben der 1. Priorität Verzögerungen entstehen und wichtige Rahmenbedingungen ändern. Bei der Zuteilung der Projekte zu den Anhängen A, B und C wurden die grösseren Vorhaben (Kosten über 2.5 Mio. Franken) anhand einer Kostenwirksamkeitsanalyse, die kleineren Vorhaben mit einem einfacheren Verfahren priorisiert. Die Vorhaben nach Anhang A können nur finanziert werden, wenn die prognostizierten Einnahmen eintreffen und zudem der Strassenfonds mit 17 Mio. Franken in die Verschuldung geführt wird. Der Trend für die Jahre 2019-2028 zeigt aber deutlich, dass mit dem aktuellen Finanzierungsmechanismus pro Strassenbauprogramm künftig nur noch eine grössere oder zwei kleinere Umfahrungsprojekte realisierbar sein werden.

In einem IX. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan werden einerseits alle Anpassungen, die sich aufgrund der Bereinigung des Nationalstrassen-Unterhaltsperimeters mit dem Bund ergeben haben und anderseits Anpassungen aufgrund geplanter oder in Ausführung begriffener Bauvorhaben berücksichtigt. Dabei haben sich sowohl Entlassungen als auch Neuaufnahmen in den Kantonsstrassenplan ergeben.

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Vorlage Botschaft und Entwurf des 16. Strassenbauprogramms sowie des IX. Nachtrags zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan.

Die Vorlage berücksichtigt den Entwurf der Regierung zu einem VI. Nachtrag zum Strassengesetz (22.12.11 E) gemäss Botschaft vom 11. Dezember 2012 über Massnahmen zur dauerhaften Stabilisierung des Staatshaushaltes [Sparpaket II] (ABI 2012, 3868 ff., 3883, 3897). Für die kantonale Strassenfinanzierung steht nach diesem Entwurf künftig nicht mehr der Reinertrag der Strassenverkehrsabgaben (Strassenverkehrssteuern und Gebühren), sondern nur noch der Gesamtertrag der Strassenverkehrssteuern zur Verfügung. Dies führt zu einem Mittelabfluss von ungefähr 9 Mio. Franken je Jahr, die in den allgemeinen Staatshaushalt fliessen.

1 Rückblick auf das 15. Strassenbauprogramm (2009 bis 2013)

1.1 Nationalstrassenbau

Mit der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) ging die Verantwortung für die Nationalstrassen vollständig an den Bund über. Die Aufgaben des Kantons St.Gallen beschränken sich auf die Abstimmung von Schnittstellen zu Kantonsstrassen, speziell bei neuen bzw. bei umgestalteten Autobahnanschlüssen.

Für den neuen Autobahnanschluss Wil-West, welcher zusammen mit dem Nordast Richtung Bronschhofen im Agglomerationsprogramm Wil enthalten ist, und den neuen A1 Autobahnzubringer Region Rorschach aus dem Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon–Rorschach erfolgt die Abstimmung über die Agglomerationsprogramme. Die Koordinationsstelle ist das Amt für Raumentwicklung (ARE CH) des Bundes.

Zusammen mit den Standortgemeinden wurde am Anschluss Sargans eine Studie für die Umorganisation und Verlegung der Anschlussbeziehung von und nach St.Gallen/Chur durchgeführt. Mit der vorgeschlagenen Lösung, welche dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) im Jahr 2009 eingereicht wurde, sollen die Erschliessung der Einkaufsnutzungen verbessert und die regelmässigen Rückstaus auf die Stammstrecke der A3 eliminiert werden.

Für die Beseitigung des Engpasses im Raum St.Gallen wurde eine umfassende Studie, unter Federführung des ASTRA, mit Beteiligung der kantonalen Fachämter und der Stadt St.Gallen, erarbeitet (siehe Ziff. 3.2.1.a dieser Botschaft).

1.1.1 In Betrieb genommene Abschnitte und Systeme

Am Autobahnanschluss St.Gallen – St.Fiden, auf der Querverbindung Splügenstrasse, konnte mit den Lichtsignalanlagen bei der Autobahnaus- und -einfahrt sowie beim Knoten Splügen- / Lindenstrasse eine Trennung der einzelnen Verkehrsströme erreicht werden. Damit wurde ein gesichertes links Abbiegen wieder möglich. Gleichzeitig wird den erhöhten Anforderungen des Langsamverkehrs (LV) Rechnung getragen. Mittels Velofurten kann den Velofahrenden in der Querrichtung ein gesicherter Übergang über eine stark befahrene Strasse geboten werden. Steuerungstechnisch wurde zudem die Flexibilität der Lichtsignalanlagen erhöht. Je nach Verkehrsaufkommen schalten die Anlagen selbständig in einen leistungsfähigeren Signalplan. Diese Steuerung passt die Grünzeiten und damit die Leistungsfähigkeit automatisch an das herrschende Verkehrsaufkommen an. Im Bereich des Knotens St. Fiden wurde die aus Richtung Westen kommende bereits bestehende Linksabbiegespur verlängert und gleichzeitig eine Busspur bis zur

Haltestelle St.Fiden realisiert. Durch diese Massnahme konnte dem Wunsch nach Eigentrassierung für den öffentlichen Verkehr (öV) in diesem Abschnitt entsprochen werden. Die getroffenen Massnahmen haben sich bestens bewährt.

Die Achse St. Leonhardstrasse / Wehrstrasse gehört mit einem durchschnittlich täglichen Verkehr (DTV) von rund 30'000 Fahrzeugen pro Tag zu den am stärksten belasteten Strassenabschnitten in der Stadt St.Gallen. Mittels des realisierten Projekts, welches den Bus in Mittellage brachte, konnte dem Wunsch nach Eigentrassierung des öV's im vorliegenden Abschnitt ebenfalls entsprochen werden. Gleichzeitig konnten die Eingriffe für die Buspriorisierung bei den Lichtsignalanlagen minimiert werden. Der bisherige gefährliche Spurwechsel entfällt. Nachuntersuchungen haben ergeben, dass eine markante Leistungssteigerung des Knotens erreicht werden konnte. Nebst der Verbesserung für den öV konnten auch der LV und der motorisierte Individualverkehr (MIV) von der Reduktion der Knotenauslastung profitieren. Für Radfahrer wurde zudem ein sicheres Radwegangebot auf der Ostseite der St.Leonhardstrasse erstellt.

Der Bau des Lärmschutzes entlang der Georg-Rennerstrasse in Wil konnte im Herbst 2012 abgeschlossen werden. Auf einer Länge von fast 900 m wurden Lärmschutzwände und –wälle erstellt, welche die Liegenschaften entlang dieser Zubringerstrasse zum Autobahnanschluss A1 Wil vor Lärm schützen. Der Bund hat mit 3.5 Mio. Franken den Grossteil der Kosten übernommen.

Nach anfänglichen Schwierigkeiten mit der Entwicklung der Systemsoftware konnte das Verkehrsleitsystem St.Gallen mit einem Jahr Verzug im April 2011 in Betrieb genommen werden. Die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h in den Spitzenstunden führte anfänglich zu Diskussionen. Heute fahren täglich bis 4'200 Fahrzeuge pro Stunde und Fahrrichtung durch den Rosenbergtunnel. Damit wird die theoretische Leistungsfähigkeit von 3'600 Fahrzeugen pro Stunde und Richtung weit übertroffen. Das eingesetzte System erfüllt damit die Erwartungen. Die Systemkomponenten arbeiten zuverlässig und stabil. Mit den frühzeitigen Geschwindigkeitsreduktionen und Stauwarnanzeigen wird ein gleichmässiger Verkehrsfluss mit hoher Sicherheit erreicht. Bei Unfällen resp. Störungen im Verkehr kann die Polizei schnell und effizient ins Verkehrsgeschehen eingreifen. Das neu eingesetzte Verkehrsinformationssystem mit den grossflächigen Anzeigetafeln wird rege benützt. Bei Veranstaltungen, wie CSIO, OLMA und Open Air, wird auf die im Umfeld liegenden Parkplätze hingewiesen. Das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen (TBA) durfte viele positive Rückmeldungen von Teilnehmern und Veranstaltern entgegen nehmen.

1.1.2 Baulicher und betrieblicher Unterhalt der Nationalstrassen Gebietseinheit VI (GEVI)

Mit dem gemeinsamen Beschluss der Baudirektoren der Kantone beider Appenzell, Glarus, Thurgau und St.Gallen anfangs 2006 wurde der Grundstein zur Bildung der Gebietseinheit VI gelegt. In verschiedenen Verhandlungen wurden wichtige Punkte der Neuorganisation wie die Sicherung der Arbeitsplätze des Unterhaltspersonals und der Bezug des sanierten Verwaltungstraktes im Stützpunkt Neudorf festgelegt. Am 26. September 2008 konnte die Umorganisation mit der Personalübernahme und dem Kauf von Fahrzeugen und Geräten der beteiligten Kantone erfolgreich abgeschlossen werden.

Die Federführung für die Gebietseinheit VI liegt beim Kanton St.Gallen. Er schliesst die Leistungsvereinbarung mit dem ASTRA ab, sorgt für einen wirtschaftlichen Betrieb und ist Arbeitgeber für alle Mitarbeitenden der beteiligten Kantone. Die gesamte Länge des betriebenen Nationalstrassennetzes beträgt 281.5 km.

Für die Gebietseinheit VI bedeutete das Jahr 2008 vor allem, dass sämtliche Prozesse und Abläufe angepasst, teilweise neu aufgegleist und neu definiert werden mussten. Mit der Übergabe des Werkhofes Biäsche in Weesen – bereits unter den Aspekten der Anpassung des Bundesbe-

schlusses über das Nationalstrassennetz und zu deren Finanzierung (NEB) – erteilte der Kanton Glarus der Gebietseinheit VI auch den Auftrag für den Unterhalt der Kantonsstrassen. In vielen Fällen konnten dabei zwischenzeitlich Synergien sinnvoll genutzt werden.

In den Werkhöfen und Stützpunkten verlief das Jahr 2009 dank der grossen Erfahrung der Mitarbeitenden ohne nennenswerte betriebliche Probleme. Bei der Nachführung und Überwachung der ausgeführten Arbeiten musste festgestellt werden, dass aufgrund von fehlenden personellen Kapazitäten die Zielvorgaben des ASTRA noch nicht in allen Belangen erfüllt werden konnten.

Im Besonderen gefordert war im Jahr 2009 der Werkhof Biäsche in Weesen. Neben dem betrieblichen Unterhalt der Nationalstrassen und der Kantonsstrassen im Kanton Glarus war in der Unterhaltsplanung der Nationalstrassen (UPlaNS) die Baustelle Linthebene einzurichten und zu unterhalten. Die neuartige Baustelleneinrichtung mit der dynamischen 3/0 Verkehrsführung forderte die Verantwortlichen der Gebietseinheit VI und des Werkhofs Biäsche im Besonderen. Trotz teilweise eingeschränktem Personalbestand im Werkhof Biäsche wurden die Aufgaben zur Zufriedenheit erledigt. Dies gilt auch für den Unterhalt der Kantonsstrassen im Kanton Glarus.

Das Jahr 2010 war für die Gebietseinheit VI die Zeit der Konsolidierung. Zudem stellte sich die Herausforderung, die Reduktionen des Globalangebots aus dem Jahr 2009 umzusetzen und im gesamten Prozess zu integrieren. Die mit dem ASTRA vereinbarten Reduktionen des Globalangebots hatten zur Folge, dass in vielen Bereichen die Zielerreichung und die daraus resultierenden Folgen schwierig zu beurteilen waren. Angekündigte Änderungen und Anpassungen im Teilprodukt Elektromechanik verunsicherten die dafür verantwortlichen Mitarbeiter zusehends. Die Gebietseinheit VI reduzierte vor allem in diesem Bereich die Kosten.

Rückblickend war das Jahr 2011 für die Gebietseinheit VI erfolgreich. In einzelnen Teilprodukten konnte das Controlling vertieft werden. Als schweizweit einer der ersten Werkhöfe der Gebietseinheiten wurde der Werkhof Oberbüren bezüglich Arbeitssicherheit auditiert. Die Koordinationsgruppe AS SUD gab dem Auditteam den Auftrag, die Umsetzung der Branchenlösung zu überprüfen. Das Ergebnis des Audits vom 9. November 2011 war höchst erfreulich, dem Kader und den Mitarbeitenden wurde eine hohe Bereitschaft in der Umsetzung der Branchenlösung attestiert. Für die Werkhöfe Mels und Biäsche stellten die UPlaNS-Baustelle Sarganserland und die verschiedenen Überbrückungsmassnahmen auf der Walensee-Strecke im Jahr 2011 zusätzliche Herausforderungen dar.

Gesamthaft darf festgestellt werden, dass es der Gebietseinheit VI in den ersten Betriebsjahren dank guter Zusammenarbeit mit dem Auftraggeber ASTRA gelungen ist, die Herausforderungen des betrieblichen Unterhalts mit Erfolg zu bewältigen. Die Gebietseinheit VI nimmt schweizweit unter den gesamthaft elf Gebietseinheiten eine führende Stellung ein und ist sowohl organisatorisch als auch wirtschaftlich erfolgreich.

1.1.3 Unterhaltsperimeter Nationalstrassen

Im Zuge der Übernahme der Nationalstrassen durch den Bund waren bei allen Anschlüssen die Perimetergrenzen unter Berücksichtigung von Interessenlage und Verursacherprinzip zu bereinigen. Diese aufwändigen Arbeiten unter Federführung des ASTRA zogen sich bis zum August 2011 hin. Der Unterhaltsperimeter (UhPeri) dient als Grundlage sowohl für die Bereinigung der Eigentumsübertragung als auch für die Festlegung der Abgrenzung des betrieblichen und projektfreien Unterhalts. In der Folge mussten im Bereich aller Anschlüsse und Querverbindungen Korrekturen vorgenommen werden. Diese sind im Kantonsstrassenplan nachzuführen (vgl. IX. Nachtrag zum Kantonsstrassenplan, Ziff. 4).

1.1.4 Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und zu dessen Finanzierung (NEB)

Die heutige Linienführung des Nationalstrassennetzes basiert zur Hauptsache auf dem Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz vom 21. Juni 1960. Dieser sogenannte Netzbeschluss entspricht nicht mehr den heutigen und künftigen Ansprüchen. Deshalb wurde das Nationalstrassennetz vom Bund umfassend überprüft: Rund 400 Kilometer bestehende Kantonsstrassen sollen neu ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden. Gemäss der NEB-Botschaft des Bundesrates vom 18. Januar 2012 ist der Kanton St.Gallen wie folgt davon betroffen:

– A1-Zubringer Arbon wird zur Nationalstrasse;
– A53 Rapperswil – Schmerikon wird zur Nationalstrasse;
– A1-Zubringer Appenzellerland St.Gallen – Herisau – Appenzell wird zur Nationalstrasse.

Damit beträgt die Länge des Nationalstrassennetzes im Kanton St.Gallen ab 01. Januar 2014 neu 152 km (+ 12.2 km); entsprechend verkürzt sich das Hauptstrassennetz um 8.9 km und das Kantonsstrassennetz um 3.3 km. Diese Abtretungen werden Auswirkungen auf die Globalbeiträge des Bundes an Hauptstrassen haben: bisher erhielt der Kanton St.Gallen 8.58 Mio. Franken. Ab Inkrafttreten des neuen NEB wird der Beitrag neu nur noch 7.56 Mio. Franken betragen. Neu wird die von der Gebietseinheit VI betriebene Nationalstrassenstrecke in den Kantonen St.Gallen, Thurgau, Glarus, Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden 354.5 km (+ 73 km) betragen, was unmittelbar zu Aufstockungen bei Personal, Maschinen und Geräten führen wird.

1.1.5 Engpassbeseitigung N1 St.Gallen

Bei der Engpassbeseitigung N1 St.Gallen handelt es sich um ein Kernprojekt im Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon–Rorschach. Das ASTRA liess in Zusammenarbeit mit dem Kanton und der Stadt St.Gallen eine Projektstudie (Zweckmässigkeitsbeurteilung) erarbeiten, mit der die geeignetste Lösung für die Eliminierung des Engpasses St.Gallen ermittelt werden sollte. Dabei kristallisierte sich die Variante mit einer dritten Tunnelröhre Rosenberg und einer Teilspange Güterbahnhof als optimalste Lösung heraus. Diese Lösung fand Eingang in die Botschaft zum Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz (PEB), welche im Verlauf des Jahres 2013 den eidgenössischen Räten vorgelegt werden soll.

1.2 Kantonsstrassenbau

1.2.1 Umfahrungsstrassen

a) Umfahrung Bütschwil

Am 28. April 2009 beschloss die Regierung Botschaft und Entwurf zum Kantonsratsbeschluss über den Bau der Umfahrungsstrasse Bütschwil. Am 1. Dezember 2009 stimmte der Kantonsrat dem Bau der Umfahrungsstrasse Bütschwil nach Art. 37 des Strassengesetzes (sGS 732.1; abgekürzt StrG) zu. Der Kantonsratsbeschluss wurde in der Folge dem fakultativen Referendum unterstellt. Zwar wurde das Referendumsbegehren fristgerecht eingereicht, aber die für das Zustandekommen eines fakultativen Referendums erforderliche Unterschriftenzahl konnte innert Frist nicht erreicht werden. Nach Ablauf der Referendumsfrist erliess das Departement des Innern gestützt auf Art. 27 des Gesetzes über Referendum und Initiative (sGS 125.1; abgekürzt RIG) am 29. Januar 2010 die Verfügung über das Nicht-Zustandekommen des Referendumsbegehrens gegen den Kantonsratsbeschluss über den Bau der Umfahrungsstrasse Bütschwil (sGS 732.47).

Die öffentliche Planauflage wurde vom 9. Juni 2010 bis 8. Juli 2010 durchgeführt. Es gingen 32 Einsprachen ein. In intensiven Einspracheverhandlungen konnten 28 Einsprachen durch Rückzug erledigt werden. Am 1. Mai 2012 hat die Regierung über die Umweltverträglichkeit und über die verbliebenen 4 Einsprachen entschieden sowie diverse Projektänderungen genehmigt. Zwei

Einspracheentscheide wurden von den Einsprechern beim Verwaltungsgericht angefochten, in der Folge aber wieder zurückgezogen. Somit ist das Strassenprojekt Umfahrung Bütschwil rechtskräftig. Mit den Landerwerbsverhandlungen wurde im August 2012 begonnen. Die Ausschreibungen der Ingenieurarbeiten für die Detailprojekte (Trasse, Brücken und Tunnels) wurden in offenen Verfahren im Jahre 2012 durchgeführt. Ein Baubeginn im Mai 2014 erscheint realistisch.

b) Umfahrung Wattwil – 2. Etappe: Brendi – Stegrüti
Am 28. April 2009 beschloss die Regierung Botschaft und Entwurf zum Kantonsratsbeschluss über den Bau der Umfahrungsstrasse Wattwil (2. Etappe). Am 1. Dezember 2009 stimmte der Kantonsrat dem Bau der Umfahrungsstrasse Wattwil (2. Etappe) nach Art. 37 StrG zu. Der Kantonsratsbeschluss wurde in der Folge dem fakultativen Referendum unterstellt. Zwar wurde das Referendumsbegehren fristgerecht eingereicht, aber die für das Zustandekommen eines fakultativen Referendums erforderliche Unterschriftenzahl konnte innert Frist nicht erreicht werden. Nach Ablauf der Referendumsfrist erliess das Departement des Innern gestützt auf Art. 27 RIG am 29. Januar 2010 die Verfügung über das Nicht-Zustandekommen des Referendumsbegehrens gegen den Kantonsratsbeschluss über den Bau der Umfahrungsstrasse Wattwil (2. Etappe) [sGS 732.46].

Die öffentliche Planauflage wurde vom 9. Juni 2010 bis 8. Juli 2010 durchgeführt. Es gingen 53 Einsprachen ein. In intensiven Einspracheverhandlungen konnten 36 Einsprachen durch Rückzug erledigt werden. Am 14. August 2012 hat die Regierung über die Umweltverträglichkeit und über die verbliebenen 17 Einsprachen entschieden sowie diverse Projektänderungen genehmigt. Vier Einsprecher haben daraufhin die Einspracheentscheide beim Verwaltungsgericht angefochten. Die Entscheide des Verwaltungsgerichtes liegen noch nicht vor.

c) Verkehrsentlastung Rapperswil–Jona
Im Verlauf des Jahres 2009 äusserte die politische Gemeinde Rapperswil–Jona den Wunsch, im Rahmen der Vernehmlassung nach Art. 35 StrG, der Stadt die Etappen 1 und 3 der Verkehrsentlastung Rapperswil-Jona zu unterbreiten. Rapperswil/Jona erhielt daraufhin im April 2010 wunschgemäss ein Genehmigungsprojekt der Etappe 1 sowie eine technische Machbarkeitsstudie der Etappe 3 zur Vernehmlassung nach Art. 35 StrG. Innerhalb der Referendumsfrist gingen in Rapperswil–Jona genügend Unterschriften ein, um eine Volksabstimmung über den zustimmenden Stadtratsbeschluss zum vorliegenden Genehmigungsprojekt zu erreichen. Am 11. September 2011 wurden der zustimmende Stadtratsbeschluss und damit das Strassenbauvorhaben abgelehnt. Das Baudepartement hat daraufhin sämtliche Projektierungen gestoppt. Der Stadtrat Rapperswil/Jona hat zwischenzeitlich eine Arbeitsgruppe gebildet, um das negative Abstimmungsergebnis zu analysieren und unter Einbezug von Bevölkerung und interessierten Gruppierungen eine Auslegeordnung vorzunehmen. Das Baudepartement ist darin ebenfalls wieder vertreten.

d) Bad Ragaz; Verkehrsentlastung Dorfkern / Kurpark
Das Projekt Verkehrsentlastung Dorfkern / Kurpark hat bereits eine lange Vorgeschichte mit vielen Lösungsansätzen. Im Jahr 2012 führte das Baudepartement zusammen mit der Gemeinde Bad Ragaz einen Variantenvergleich für die Verkehrsentlastung Dorfkern / Kurpark durch. Dabei wurden die aufwändigen Varianten «Tunnel» und offene Linienführung «Rosenbergli» und der «Ausbau der Mühlerainstrasse» mit der Referenzvariante «Aufwertung Zentrum» verglichen. Am besten schnitt dabei der Ausbau der Mühlerainstrasse ab. Für die Studienarbeit wurden die Zielsetzungen und Randbedingungen der Grand Resorts Bad Ragaz so weit als möglich berücksichtigt.

e) Ostumfahrung Altstätten (Entlastungsstrasse Nord)
In Zusammenarbeit mit der Stadt Altstätten wurde eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) für die Verbindung der bereits realisierten Südumfahrung zur Rorschacherstrasse erarbeitet. Die Bestvariante bezeichnet eine neue Strasse von der Kriessernstrasse über den Kesselbach mit Unterquerung der SBB Linie zur Rorschacherstrasse. Das Resultat zeigt keine eindeutige Zweckmässigkeit der Bestlösung auf.

f) Rorschach; südliche Kernumfahrung (Bellevue-Bäumlistorkel-Industriestrasse)
Abgeleitet aus der Studie Netzstrategie Region Rorschach wurden fünf technisch machbare Lösungen zu einer Entlastung des Zentrums von Rorschach entwickelt. Die fünf Lösungen auf dem Stand eines Vorprojektes wurden anschliessend gemäss standardisiertem Verfahren einer ZMB unterzogen. Aufgrund des Umstandes, dass der A1 Zubringer Region Rorschach bereits vor der südlichen Kernumfahrung realisiert werden soll, hat keine der untersuchten Lösungen eine massgebende Nutzensteigerung ergeben. Da es sich bei allen fünf Lösungen um kostenintensive, innerstädtische Lösungen handelt, ist die Zweckmässigkeit einer solchen Lösung nur bedingt gegeben. Sollte der A1 Zubringer Region Rorschach nicht realisiert werden können, ist die Studie nochmals zu überarbeiten.

g) A 1; Zubringer Region Rorschach
Die aus der ZMB hervorgegangene Bestvariante bildete die Ausgangslage für die Erarbeitung eines Genehmigungsprojektes. Das Projekt liegt vor und wurde dem ASTRA eingereicht. Es ist mit Kosten von rund 85 Mio. Franken zu rechnen. Die nächsten Schritte umfassen die Zustimmung des ASTRA mit Festlegung des Kostenteilers, die Planauflage, den Landerwerb und im 17. Strassenbauprogramm (2019 bis 2023) die Realisierung. Zwingend für die optimale Nutzung der neuen Strasse sind flankierende Massnahmen in den Gemeinden Goldach / Rorschach / Rorschacherberg, die in Studien bereits vorliegen.

h) Verbindungsstrasse ab A53 Richtung Gaster und Gommiswald
Im Jahr 2011 führte das Baudepartement zusammen mit Fachämtern des Kantons, den Gemeinden Kaltbrunn, Gommiswald, Uznach und Schmerikon sowie der Region ZürichseeLinth eine ZMB zur Entlastung des Städtchens Uznach durch. Keine der untersuchten Linienführungen konnte als durchwegs zweckmässig beurteilt werden. Innerhalb der untersuchten Varianten heben sich vier Linienführungen ab, welche der Region und den betroffenen Gemeinden zur Stellungnahme unterbreitet wurden. Die daraus favorisierte Variante führt vom A53 Anschluss Schmerikon südlich entlang der SBB-Linie bis zur Benknerstrasse / Ewigkeitsstrasse. Auf Gemeindegebiet von Kaltbrunn enthält die Variante eine Verbindung von der Ewigkeitsstrasse an die Gasterstrasse und führt von der Gasterstrasse weiter zur Rickenstrasse.

i) Wil/Bronschhofen; Netzergänzung Nord zum Autobahnanschluss Wil-West
Für das Agglomerationsprogramm Region Wil, 2. Generation, forderte das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) die Prüfung eines zusätzlichen Autobahnanschlusses Wil-West. In Abstimmung mit Siedlung und Verkehr wurden durch den Verfasser des Agglomerationsprogramms Varianten für eine optimale Erschliessung des neuen Entwicklungsschwerpunktes Wil-West und für eine möglichst grosse Entlastung des Zentrums Wil entwickelt. Die Varianten wurden anschliessend in einer ZMB gemäss dem Verfahren «Nachhaltigkeitsindikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte» des ASTRA bewertet. Die Bestvariante sieht neben dem neuen Autobahnanschluss Wil-West, welcher sich auf Territorium des Kantons Thurgau befindet, eine Verbindung entlang der westlichen Bebauung von Wil bis nach Bronschhofen vor. Ab der Kantonsgrenze mit Thurgau handelt es sich dabei um ein Strassenbauprojekt des Kantons St.Gallen, welches durch den Agglomerationsfonds mitfinanziert werden soll.

j) Wil; Grünaustrasse
Ebenfalls im Agglomerationsprogramm Region Wil, 2. Generation, wurde die Grünaustrasse behandelt. Gemäss dem Programm würde eine solche Verbindung das Zentrum von Wil nochmals massgebend entlasten. Im Rahmen der ZMB wurde die Grünaustrasse ebenfalls mitberücksichtigt.

1.2.2 Übrige Kantonsstrassenprojekte
Das 15. Strassenbauprogramm enthielt im Anhang A 73 Bauvorhaben der 1. Priorität. Davon wurden auf Wunsch von Gemeinden acht Projekte gestrichen oder durch Vorhaben des Anhangs B (2. Priorität) in der gleichen Gemeinde ersetzt. Ferner wurden 74 Vorhaben (50 ausgeführte und 24 projektierte), die nicht im 15. Strassenbauprogramm enthalten sind, zusätzlich in Angriff genommen. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um kleinere und mittlere Vorhaben sowie verkehrs- oder sicherheitstechnisch dringende oder aus der Priorität B vorgezogene Projekte. Weiter wurden 38 Beleuchtungssanierungen resp. Beleuchtungsprojekte an Kantonstrassen realisiert. Der Wunsch der Gemeinden nach der LED-Technik konnte teilweise bereits berücksichtigt werden.

1.2.3 Kunstbauten
a) Brücken
Im Verlauf des 15. Strassenbauprogrammes wurden zehn Brücken neu erstellt, ersetzt oder total saniert. Ein Projekt wurde auf Verlangen der SBB zurückgestellt.

b) Tunnel
Der Tunnel Riethüsli im Zusammenhang mit der Durchmesserlinie Trogen-St.Gallen-Appenzell, ein Projekt der Appenzeller Bahnen AG, lag im November 2009 öffentlich auf. Auf Grund der zahlreichen Einsprachen haben sich die Projektverantwortlichen des Bahnprojektes entschlossen das Tunnelprojekt zu überarbeiten. Gegen die neue Variante mit Planauflage im November 2011 gingen zwar weniger aber ebenfalls wieder Einsprachen ein. Die im Kantonsratsbeschluss über die Beteiligung an der Finanzierung der Durchmesserlinie Appenzell-St.Gallen-Trogen der Appenzeller Bahnen AG zugesicherten 5 Mio. wurden darum im 15. Strassenbauprogramm noch nicht fällig und werden im 16. Strassenbauprogramm erneut veranschlagt.

c) Brücke Pfäfers-Valens samt Erschliessungsstrasse Valur
Anfangs November 2009 wurden die politischen Gemeinden Bad Ragaz und Pfäfers zur Vernehmlassung nach Art 35. StrG eingeladen, zum Projekt Stellung zu nehmen. Nachdem in beiden Gemeinden gegen die Gemeinderatsbeschlüsse kein Referendum ergriffen wurde, stellten die beiden politischen Gemeinden im Dezember 2009 dem Baudepartement ihre positiven Stellungnahmen zu. Am 22. Juni 2010 erliess die Regierung Botschaft und Entwurf zum Kantonsratsbeschluss über den Bau der Brücke Pfäfers-Valens samt Erschliessungsstrasse. Am 16. Februar 2011 stimmte der Kantonsrat dem Bau der Brücke Pfäfers-Valens samt Erschliessungstrasse nach Art. 37 StrG zu. Der Kantonsratsbeschluss wurde in der Folge dem fakultativen Referendum unterstellt, das nicht ergriffen wurde. Die öffentliche Planauflage fand vom 18. Mai 2011 bis am 16. Juni 2011 statt. Es gingen 7 Einsprachen ein, die alle nach Verhandlungen mit dem Tiefbauamt durch die Einsprecher zurückgezogen wurden. Am 22. Mai 2012 hat die Regierung die Umweltverträglichkeit des Vorhabens festgestellt. Somit ist das Brücken- und Strassenprojekt rechtskräftig. Die Landerwerbsverhandlungen fanden vom Juni bis im September 2012 statt und konnten erfolgreich abgeschlossen werden. Im Sommer 2012 erfolgte die Ausschreibung der Brücken- sowie der Strassenbauarbeiten. Nach erfolgten Arbeitsvergaben durch die Regierung konnte mit ersten Installationsarbeiten im Spätherbst 2012 begonnen werden. Im Frühjahr 2013 starteten die Hauptarbeiten sowohl an der Brücke wie auch an der Strasse. Die Bauzeit wird rund vier Jahre dauern.

1.3 Umweltschutzmassnahmen / Strassenraumgestaltungen

1.3.1 Strassenraumgestaltungen

In Gossau, Altstätten, Au/Widnau und Wattwil wurden grosse und markante neue Strassenräume geschaffen. Nebst einer umfassenden Sanierung der Kantonsstrassen haben die Standortgemeinden die Chance genutzt, mit gestalterischen Elementen ihre Stadt- oder Dorfzentren aufzuwerten und die Flächen für den LV zu vergrössern und sicherer zu machen. Kleinere Strassenraumprojekte wurden unter anderem in Buchs, Lichtensteig, Lütisburg, Thal und Weesen realisiert. Kurz vor Baubeginn stehen grosse Vorhaben in Berneck, Sargans und Rorschach.

Die finanziellen Aufwendungen waren für das 15. Strassenbauprogramm in einer Pauschale zusammen mit den Umweltschutzmassnahmen budgetiert und betrugen 25 Mio. Franken (Strassenraumgestaltungen 20 Mio. Franken / Umweltschutz 5 Mio. Franken). Die Ausgaben für Strassenraumgestaltungen werden sich bis zum Ende des 15. Strassenbauprogrammes auf rund 36 Mio. Franken belaufen. Daran beteiligen sich die politischen Gemeinden nach festgelegtem Kostenteiler mit rund 15 Mio. Franken. Somit verbleiben für den Kanton St.Gallen Nettoausgaben von rund 21 Mio. für die Strassenraumgestaltungen.

In vielen weiteren Gemeinden wurden Konzepte und Projekte erarbeitet. Dabei zeigte sich, dass partizipative Verfahren in den Gemeinden sehr zeitaufwändig sind. Kommt hinzu, dass Strassenraumgestaltungen – da innerorts – sehr viele Grundeigentümer betreffen und damit das Potenzial an Einsprechern sehr gross ist. Die Rechtsmittel werden denn auch von den Betroffenen rege benutzt. Dies führt regelmässig zu langwierigen Einsprache- und Landerwerbsverfahren mit erheblichem Zeitaufwand bis zur Baureife der Projekte.

Das vom Kantonsrat mit dem 14. Strassenbauprogramm genehmigte Finanzierungsmodell, welches einen Kostenanteil für den Kanton von 65 Prozent und für die Gemeinden von 35 Prozent vorsieht, hat sich bewährt und kann in der Praxis transparent angewendet werden. Dieses Finanzierungsmodell soll auch im 16. Strassenbauprogramm weitergeführt werden.

1.3.2 Lärmsanierungen

Die Lärmsanierungen an Kantonsstrassen stehen im Kontext zu den vierjährigen Programmvereinbarungen mit dem Bund. Die Vereinbarungen definieren die zu sanierenden Kantonsstrassen-Abschnitte und die Bundesbeiträge. Die erste Programmvereinbarung 2008-2011 führte zu Lärmsanierungsprojekten in den Gemeinden St.Gallen, Wittenbach, Rorschach, Rheineck, Diepoldsau, Rebstein und Wil.

Die Lärmsanierungsprojekte werden analog zu den Strassenbauprojekten gemäss Strassengesetz durchgeführt. Die öffentlichen Auflagen mit den persönlichen Anzeigen an alle betroffenen Eigentümer entlang des Sanierungsabschnittes führten häufig zu Einsprachen. Die oft langwierigen Verfahren, teilweise mit Weiterzug an das Verwaltungsgericht, ziehen die Dauer der Projekte erheblich in die Länge.

Neben den eigentlichen Lärmsanierungsprojekten werden weitere Massnahmen zur Immissionsminderung durchgeführt:
- Überprüfung aller Strassenbauprojekte auf Optimierung der Lärmverhältnisse;
- Teilnahme am Forschungsprojekt «Lärmarme Beläge innerorts» des Bundes;
- Umsetzung von Umfahrungen;
- Auflagen für schallschluckende Wände bei Unterschreitungen der geltenden Strassenabstände;
- Beratung bei Strassenraumgestaltungen;
- Einbau von lärmarmen Belägen an geeigneten Stellen (Goldach, Thal, Bad Ragaz, Gossau).

1.3.3 Weitere Umweltschutzmassnahmen

In Bronschhofen am Hasenlohweier und in Sennwald im Ortsteil Salez wurden entlang der Kantonsstrasse zum Schutz der Amphibien auf Grund von bestehenden Laichwanderungsgebieten von nationaler oder regionaler Bedeutung Leiteinrichtungen und Kleintierunterführungen gebaut. In St.Gallen an der Speicherstrasse wurden im Rahmen eines Strassenbauprojekts zusammen mit den Appenzeller Bahnen AG bestehende Amphibiendurchlässe erneuert und zweckmässiger ausgestaltet. Für das national bedeutende Gebiet in Schänis sind die Projektierungsarbeiten in enger Zusammenarbeit mit dem Amt für Natur, Jagd und Fischerei (ANJF) angelaufen.

Nebst einzelnen neu erstellten Kunstbauten, die den erhöhten Anforderungen der Naturgefahrenkarte in Bezug auf die Durchflusskapazität Rechnung tragen, konnten im Zusammenhang mit Strassenprojekten auch drei Bachdurchlässe saniert werden. In Steinach und Eggersriet erfolgte dies mit neuen Bauwerken und in Eichberg mit einer Offenlegung des Hochchapfbaches. Ebenfalls angepasst wurden Durchlässe, die sich innerhalb eines Bachöffnungsprojektes einer Gemeinde befanden und sich als Barriere erwiesen (Gemeinden St.Peterzell und Flawil).

Wenn Kantonsstrassen Gewässerschutzzonen durchqueren hat der Strasseneigentümer dafür zu sorgen, dass kein verschmutztes Strassenwasser in die Schutzzone gelangt und keine Fahrzeuge in die Zonen eindringen können. Sämtliche Konfliktstellen an Kantonsstrassen wurden zwischenzeitlich erhoben und in den letzten Jahren zum grössten Teil auch bereits gelöst. Neu konnten im 15. Strassenbauprogramm in Oberuzwil, Häggenschwil und Bronschhofen Trinkwasserfassungen geschützt werden.

Bei der Projektierung von Bauvorhaben an Kantonsstrassen wurde auch den Anliegen der Luftreinhaltung Rechnung getragen. Da es kaum Eingriffe gibt, die lufthygienisch die Situation auf einen Schlag verbessern, sind Sanierungsmassnahmen auch selten als eigenständige Luftreinhaltemassnahmen geeignet. Vielmehr erfolgen solche in der Regel als Ergänzung zu Eingriffen sicherheits-/ verkehrstechnischer, lärmmindernder oder gestalterischer Art. Der Umbau von verkehrsreichen, lichtsignalgesteuerten Knoten in Kreisel oder strassenraumgestalterische Massnahmen, die den Innerortsverkehr harmonisieren, leisten wertvolle Beiträge zur lokalen Schadstoffminderung. Dazu wurde bei allen Baustellen die Baurichtlinie Luft (BauRLL, BAFU 01/2009) konsequent umgesetzt. Die Partikelfilterpflicht auf Baumaschinen hat sich durchgesetzt und gilt heute als Standard.

1.4 Kantonsbeiträge an die politischen Gemeinden

1.4.1 Werkgebundene Beiträge

Nach Ziff. 10 des Kantonsratsbeschlusses über das 15. Strassenbauprogramm für die Jahre 2009 bis 2013 (ABl *2008,* 3276) wurden insgesamt 15 Mio. Franken für werkgebundene Kantonsbeiträge an die politischen Gemeinden nach Art. 94 ff. StrG bereitgestellt. Tatsächlich werden bis Ende 2013 voraussichtlich 16 Mio. Franken ausbezahlt sein.

1.4.2 Pauschale Kantonsbeiträge

Mit dem Finanzausgleichsgesetz vom 23. September 2007 (sGS 813.1; abgekürzt FAG) ersetzte ein neuer pauschaler Beitrag des Kantons sowohl die früheren Anteile der Gemeinden an der Leistungsabgängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) als auch die früheren Grundbeiträge des Strassenlastenausgleichs. Nach Art. 87 Abs. 1 StrG leistet der Kanton pauschale Beiträge an die politischen Gemeinden für:

– Unterhaltskosten des Betriebs der Beleuchtung an Kantonsstrassen zweiter Klasse innerhalb der Bauzonen;
– Reinigung und Winterdienst der Geh- und Radwege entlang den Kantonsstrassen;

– Entsorgung des Meteorwassers von Kantonsstrassen zweiter Klasse innerhalb der Bauzonen;
– allgemeine Auswirkungen des Strassenverkehrs innerhalb der Bauzonen.

Die pauschalen Kantonsbeiträge liegen zwischen 8 und 12 Prozent des Gesamtertrags der Strassenverkehrssteuern und werden vom Kantonsrat mit dem Strassenbauprogramm beschlossen. Der Prozentsatz für die pauschalen Kantonsbeiträge betrug im 15. Strassenbauprogramm 8,5 Prozent des Reinertrags der Strassenverkehrsabgaben (ab dem Jahr 2013 gemäss Sparpaket II/2012 nur noch 8,5 Prozent des Gesamtertrags der Strassenverkehrs*steuern*). In den Jahren 2009 bis 2013 werden voraussichtlich 62 Mio. Franken an die Gemeinden ausbezahlt.

1.4.3 Sonderlastenausgleich Weite

Nach Art. 11 ff. FAG wird der Finanzausgleich unter anderem über den Sonderlastenausgleich Weite geregelt. Der Sonderlastenausgleich Weite gleicht übermässige Belastungen der Gemeinden mit geringer Bevölkerungsdichte und langen Verbindungswegen unter Berücksichtigung der topographischen Verhältnisse aus. Anspruch auf einen Beitrag haben die Gemeinden mit einer überdurchschnittlich gewichteten Strassenlänge je Einwohnerin und Einwohner. In den Jahren 2009 bis 2013 werden voraussichtlich 209 Mio. Franken an die Gemeinden ausbezahlt.

1.5 Finanzierung des 15. Strassenbauprogramms (2009 bis 2013)

Die Finanzierungsgrundsätze für den Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen sind im Kantonsratsbeschluss über das 15. Strassenbauprogramm für die Jahre 2009 bis 2013 vom 24. September 2008 (ABl *2008,* 3276) dargelegt. Die folgenden Tabellen geben einen Überblick über Entwicklung und Verwendung der zweckgebundenen Mittel in den Jahren 2009 bis 2013 (Stand März 2013):

Finanzierung des 15. Strassenbauprogramms (2009 bis 2013)

			KoA Strafonds	KoA übr. KoSt	Rechnung 2009	Rechnung 2010	Rechnung 2011	Rechnung 2012	Voranschlag 2013	Total 15. SBP
730900	**Strassenfonds**									
	Ertrag				***188 513 652***	***190 862 354***	***196 811 866***	***197 425 833***	***186 101 400***	***959 715 105***
	Motorfahrzeugsteuer		406000		134 337 280	137 077 858	140 703 538	143 497 659	142 500 000	698 116 335
	Motorfahrradsteuer		406001		148 290	143 805	142 755	137 910	142 500	715 260
	Bundesbeitrag Treibstoffzoll		460281		19 113 402	18 433 633	17 707 590	17 016 429	16 915 700	89 186 754
	Anteil LSVA		440500		22 824 704	22 992 806	23 466 801	23 165 631	23 812 000	116 261 942
	verr. Zinsen		490019	390019	470 482	154 463	400 342	163 359	380 000	1 568 646
	Überdeckung StVA [1]		497800	397800	6 691 863	6 935 011	8 601 366	8 652 291	0	30 880 531
	Überdeckung Betrieb Nationalstr.		497801	397801	4 927 631	5 124 778	5 789 474	4 792 554	2 351 200	22 985 637
	Defondierung		482000		0	0	0	0	0	0
	Aufwand				***188 513 652***	***190 862 354***	***196 811 866***	***197 425 833***	***186 101 400***	***959 715 105***
	Verr. Vermögensverwaltung		390018	490018	46 113	83 088	114 121	145 946	163 200	552 468
	Fondierung		382000		36 974 069	31 033 485	31 825 397	31 011 254	447 300	131 291 505
	Mittelverwendung		39xxxx		151 493 470	159 745 781	164 872 348	166 268 633	185 490 900	827 871 132
	Verfügbare Mittel				***234 580 821***	***273 866 618***	***310 818 582***	***343 226 120***	***349 123 334***	
	Bestand 1.1.				46 113 282	83 087 351	114 120 837	145 946 234	163 185 134	
	Nettoertrag LR				188 467 539	190 779 267	196 697 745	197 279 886	185 938 200	959 162 637
	Verwendung zweckgebundene Mittel				**151 493 470**	**159 745 781**	**164 872 348**	**166 268 633**	**185 490 900**	***827 871 132***
615200	***Gemeindestrassen***		396900	496900	***14 654 690***	***14 542 597***	***16 126 741***	***15 818 306***	***16 124 600***	***77 266 934***
	Werkgebundene Beiträge			362782	2 895 832	2 309 176	4 040 186	3 157 806	4 000 000	16 403 000
	Pauschale Beiträge	8.50%		362282	12 000 100	12 253 300	12 703 100	12 944 500	12 124 600	62 025 600
	Nicht verwendete Kredite			439820	- 241 242	- 19 879	- 616 545	- 284 000	0	- 1 161 666
315000	***Finanzausgleich***		393905	493905	***41 205 600***	***41 321 400***	***42 137 800***	***42 643 000***	***41 200 000***	***208 507 800***
	Sonderlastenausgleich Weite			347211	41 205 600	41 321 400	42 137 800	42 643 000	41 200 000	208 507 800
	Limitierung	33.00%			46 588 600	47 571 700	49 317 700	50 255 000	47 072 000	240 805 000
725000	***Verkehrspolizei***		397901	497901	***32 358 460***	***33 499 660***	***34 504 660***	***34 581 213***	***34 561 700***	***169 505 693***
	Beitrag Stadtpolizei			352023	8 833 400	8 400 000	8 448 600	8 489 200	8 424 300	42 595 500
	Entschädigung Verkehrspolizei			gem.Kapo	22 837 800	24 412 400	25 368 800	25 441 400	26 137 400	124 197 800
	Abschreibung Stützp.Schmerikon			(390010)	687 260	687 260	687 260	650 613	0	2 712 393
73003x	***Strassenverkehrsamt Prüfstellen*** [1]		397902	497902	***0***	***0***	***0***	***0***	***96 000***	***96 000***
	Baulicher Unterhalt			314200	0	0	0	0	96 000	96 000
615300	***Kantonsstrassen***		396902	496902	***63 274 720***	***70 382 124***	***72 103 147***	***73 226 114***	***93 508 600***	***372 494 705***
	Deckung Unterhalt				45 530 407	50 137 413	45 814 548	49 833 376	51 581 100	242 896 844
	Verr. Zinsen			390019	36 502	- 281	22 224	3 741	50 000	112 186
	Abschreibung Kantonsstrassenbau			390013	17 707 811	20 244 992	26 266 375	23 388 997	41 877 500	129 485 675

Entwicklung des Strassenfonds

		Rechnung 2009	Rechnung 2010	Rechnung 2011	Rechnung 2012	Voranschlag 2013
	Bestandesrechnung					
110100	***Verwaltungsvermögen Tiefbauten***					
	Stand 1.1.					
	Aktivierung Kantonsstrassenbau	17 707 811	20 244 992	26 266 375	23 388 997	41 877 500
	Abschreibung Kantonsstrassenbau	- 17 707 811	- 20 244 992	- 26 266 375	- 23 388 997	- 41 877 500
	Stand 31.12.	0	0	0	0	0
280700	***Strassenfonds***					
	Stand 1.1.	46 113 282	83 087 351	114 120 837	145 946 234	176 957 488
	Fondierung	36 974 069	31 033 485	31 825 397	31 011 254	447 300
	Rundungsdifferenz	0	1	0	0	0
	Stand 31.12.	**83 087 351**	**114 120 837**	**145 946 234**	**176 957 488**	**177 404 788**

Tabelle 1: Finanzierung 15. Strassenbauprogramm mit Entwicklung Strassenfonds

[1] VI. Nachtrag zum Strassengesetz mit Vollzugsbeginn am 1. Januar 2013 (Sparpaket II); Überdeckung StVA und Verwendung 73003x entfallen.

Finanzierungsvergleich des 15. Strassenbauprogramms (2009 bis 2013)

		KOA Strassenfonds	KOA übr. Kostenst.	Planung 15. SBP	Effektiv 15. SBP	Abweichung
730900	**Strassenfonds**					
	Ertrag			***945'562'800***	***959'715'105***	***14'152'305***
	Motorfahrzeugsteuer	406000		646'800'000	698'116'335	51'316'335
	Motorfahrradsteuer	406001		740'000	715'260	-24'740
	Bundesbeitrag Treibstoffzoll	460281		94'000'000	89'186'754	-4'813'246
	Anteil LSVA	440500		125'000'000	116'261'942	-8'738'058
	Verr. Zinsen	490019	390019	18'900'000	1'568'646	-17'331'354
	Überdeckung StVA [1]	497800	397800	25'000'000	30'880'531	5'880'531
	Überdeckung Betrieb Nationalstrassen	497801	397801	0	22'985'637	22'985'637
	Defondierung	482000		35'122'800	0	-35'122'800
	Aufwand			***945'562'800***	***959'715'105***	***14'152'305***
	Verr. Vermögensverwaltung	390018	490018	323'400	552'468	229'068
	Fondierung	382000		74'463'900	131'291'505	56'827'605
	Mittelverwendung	39xxxx		870'775'500	827'871'132	-42'904'368
	Nettoertrag LR			***910'116'600***	***959'162'637***	***49'046'037***
	Verwendung zweckgebundene Mittel			**870'775'500**	**827'871'132**	***-42'904'368***
615200	***Gemeindestrassen***	396900	496900	***72'166'000***	***77'266'934***	***5'100'934***
	Werkgebundene Beiträge		362782	15'000'000	16'403'000	1'403'000
	Pauschale Beiträge		362282	57'166'000	62'025'600	4'859'600
	Nicht verwendete Kredite		439820	0	-1'161'666	1'161'666
315000	***Finanzausgleich***	393905	493905	***203'770'000***	***208'507'800***	***4'737'800***
	Sonderlastenausgleich Weite		347211	203'770'000	208'507'800	4'737'800
725000	***Verkehrspolizei***	397901	497901	***165'830'300***	***169'505'693***	***3'675'393***
	Beitrag Stadtpolizei		352023	44'073'500	42'595'500	-1'478'000
	Entschädigung Verkehrspolizei		gem.Kapo	119'010'000	124'197'800	5'187'800
	Abschreibung Stützp. Schmerikon		(390010)	2'746'800	2'712'393	-34'407
73003x	***Strassenverkehrsamt Prüfstellen*** [2]	397902	497902	***0***	***96'000***	***96'000***
	Baulicher Unterhalt		314200	0	96'000	96'000
615300	***Kantonsstrassen***	396902	496902	***429'009'200***	***372'494'705***	***-56'514'495***
	Deckung Unterhalt			242'608'200	242'896'844	288'644
	Verr. Zinsen		390019	3'780'000	112'186	-3'667'814
	Abschreibung Kantonsstrassenbau		390013	182'621'000	129'485'675	-53'135'325

Tabelle 2: Finanzierungsvergleich 15. Strassenbauprogramm

Mit Botschaft und Entwurf der Regierung vom 1. Mai 2012 betreffend Massnahmen zur dauerhaften Stabilisierung des Staatshaushalts wird im Rahmen der Sparpakets II unter dem Titel «Gebührenüberschuss Strassenverkehrsamt» beantragt, den Ertragsüberschuss des Strassenverkehrsamtes von jährlich 6 Mio. Franken ab 2013 anstatt dem Strassenfonds neu dem allgemeinen Haushalt zuzuführen. Das Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben (sGS 711.70; abgekürzt SVAG) sowie das Strassengesetz und das Finanzausgleichsgesetz sollen angepasst werden. Obwohl der Kantonsrat die rechtlichen Grundlagen noch nicht verabschiedet hat, wurde bei der Strassenrechnung im Voranschlag 2013 die Zweckbindung für den gesamten Ertragsüberschuss des Strassenverkehrsamtes bereits aufgehoben und damit rund 9 Mio. Franken dem allgemeinen Haushalt zugeteilt.[1]

Höhere Einnahmen bei den Motorfahrzeugsteuern (kontinuierliche Zunahme des Fahrzeugbestandes) sowie die Ertragsüberschüsse des Strassenverkehrsamtes und des Nationalstrassenunterhaltes sind die Hauptgründe für den Mehrertrag von 14,2 Mio Franken. Die Mindereinnahmen bei den Zinserträgen, Treibstoffzöllen und den LSVA-Anteilen werden kompensiert. Die Beiträge an die Gemeinden inklusive Sonderlastenausgleich Weite liegen um 9,8 Mio. Franken über den Planwerten. Für die Abschreibung Kantonsstrassenbau wurden 53,1 Mio. Franken weniger eingesetzt.

[2] VI. Nachtrag zum Strassengesetz mit Vollzugsbeginn am 1. Januar 2013 (Sparpaket II); Überdeckung StVA und Verwendung 73003x entfallen.

Die Hauptgründe für die Minderausgaben im Kantonsstrassenbau sind:
– Rückzug Grossprojekt Verkehrsentlastung Rapperswil – Jona aufgrund der negativen Referendumsabstimmung in der Stadt Rapperswil-Jona;
– Terminverschiebungen bei den Umfahrungen Bütschwil und Wattwil infolge Einsprachen;
– Projektverzögerungen infolge längerer Bearbeitungszeiten für neue Projekte (erhöhte Anforderungen für technische Randbedingungen, Verfahren, Partizipation und Umwelt).

Die geschilderten Entwicklungen führen dazu, dass der Strassenfonds am Ende des 15. Strassenbauprogrammes ein Vermögen von rund 177 Mio. Franken ausweisen wird. Mit Blick auf bereits begonnene, rechtskräftige und in der Planung fortgeschrittene Grossprojekte ist dieser Saldo positiv zu werten. Bereits im 16. Strassenbauprogramm können nicht mehr alle aktivierten Strassenbauten vollständig über den Strassenfonds abgeschrieben werden.

2 Gesamtverkehr

2.1 Bund

2.1.1 Raumkonzept Schweiz – Funktionale Räume

Boden ist in der Schweiz ein knappes Gut. Bevölkerung und Wirtschaft wachsen und immer mehr Menschen brauchen auch mehr Raum für Wohnen, Arbeit, Freizeit und Mobilität. Vor diesem Hintergrund haben Bund, Kantone, Städte und Gemeinden mit dem Raumkonzept Schweiz eine von allen drei Staatsebenen gemeinsam getragene Vorstellung der räumlichen Entwicklung unseres Landes erarbeitet. Mit dem Konzept wollen sie aufzeigen, wie der fortschreitenden Ausdehnung der Wohnflächen und der Zunahme der Verkehrs- und Energieinfrastrukturen begegnet werden kann. Das Raumkonzept Schweiz will auch zukünftigen Generationen einen attraktiven Lebens- und Wirtschaftsraum sowie eine intakte Landschaft hinterlassen. Dafür setzt es auf drei Strategien: Handlungsräume bilden und Polyzentrismus stärken, Siedlungen und Landschaften aufwerten sowie Verkehr, Energie und Raumentwicklung abstimmen. Im Zentrum der dritten Strategie stehen u.a. die bessere Koordination von Siedlung und Verkehr, eine gute regionale und internationale Erreichbarkeit sowie ein finanziell tragbares Verkehrssystem. Es ist vorgesehen, das Raumkonzept Schweiz nach seiner Verabschiedung als eine Grundlage für die Neufassung des Programmteils des Sachplans Verkehr zu verwenden (siehe Ziff. 2.1.2 dieser Botschaft).
Das Leben und Wirtschaften in der Schweiz spielt sich zunehmend in Regionen ab, deren Grenzen nicht mit den Gemeinde- und Kantonsgrenzen übereinstimmen. In diesen funktionalen Räumen, in denen Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur eng verflochten sind, verspricht eine gemeinsame Planung und Problemlösung, die institutionelle und sektorielle Grenzen überschreitet, eine bessere räumliche Gesamtwirkung. Der Grossteil des Kantons St.Gallen bildet zusammen mit Teilen des Kantons Thurgau und den Kantonen Appenzell-Innerrhoden und Appenzell-Ausserrhoden den klein- und mittelstädtisch geprägten Handlungsraum Nordostschweiz. Seine Erweiterung reicht nach Liechtenstein, Vorarlberg und in die deutsche Bodenseeregion. Der Handlungsraum ist eng mit dem Metropolitanraum Zürich verflochten. Die Region St.Gallen ist Zentrum dieses Raumes. Das Linthgebiet gehört zum Metropolitanraum Zürich. Das Sarganserland ist Teil des Handlungsraumes Südostschweiz.

Der Bundesrat hat das Raumkonzept Schweiz am 24. Oktober 2012 verabschiedet und die Bundesstellen beauftragt, ihre Tätigkeiten (sektorale Strategien, Konzepte, Sachpläne), welche sich auf die räumliche Entwicklung auswirken, an den Zielen und Strategien des Raumkonzepts zu orientieren. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) soll zudem in Zusammenarbeit mit Vertreterinnen und Vertreter von Kantonen, Städten und Gemeinden sowie Bundestellen dafür sorgen, dass das Raumkonzept Schweiz konkretisiert, angewandt und periodisch weiter entwickelt wird. Der Schweizerische Gemeindeverband (SGV), der Schweizerische Städteverband (SSV) sowie die Konferenz der Kantonsregierungen (KdK) haben das Raumkonzept Schweiz bereits zwischen Juni und Oktober 2012 verabschiedet. Erste

Vorschläge liegen vor, wie Bund, Kantone, Städte und Gemeinden in Bereichen vorgehen wollen, die eine besonders enge Zusammenarbeit erfordern. Dazu gehören die Formulierung einer Gesamtstrategie für den ländlichen Raum, die Weiterentwicklung der Agglomerationspolitik oder die Nutzung des Untergrunds.

2.1.2 Sachplan Verkehr

Mit dem Sachplan Verkehr legt der Bundesrat die Grundzüge für die Verkehrsinfrastrukturen des Bundes fest und sorgt für die Koordination der Verkehrsträger untereinander und mit der anzustrebenden Raumentwicklung. Der Sachplan Verkehr besteht zum einen aus dem strategischen Verkehrsträger-übergreifenden Teil «Programm». Zum anderen umfasst er die Verkehrsträgerbezogenen Umsetzungsteile «Strasse» sowie «Schiene/öV». Ein dritter Umsetzungsteil «Luftfahrt» wird in der bisherigen Form des «Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)» vorläufig weitergeführt.

Der Teil «Programm», welcher vom Bundesrat am 26. April 2006 verabschiedet wurde, stellt die Gesamtsicht in den Vordergrund. Er zeigt auf, nach welchen übergeordneten Zielen, Grundsätzen und Prioritäten der Bundesrat bei der Erfüllung seiner raumwirksamen Aufgaben im Verkehrsbereich handelt und welche Folgerungen sich daraus für die Planung der Verkehrsträger ergeben. Beim Güterverkehr wird schwergewichtig der Transitverkehr thematisiert.

Der Programmteil definiert die Handlungsprioritäten für Teilräume der Schweiz. Das Gebiet des Kantons St.Gallen wird drei sich teilweise überlagernden Teilräumen zugeordnet: der grösste Flächenanteil gehört zusammen mit dem Kanton Thurgau und den Kantonen Appenzell-Innerrhoden und Appenzell-Ausserrhoden zum Teilraum St.Gallen/Bodensee/Rheintal mit Verflechtungen zu den grenznahen Regionen von Österreich und Deutschland. Der Raum Obersee wird zum Teilraum Zürich gezählt, das Sarganserland und die Agglomeration Buchs-Vaduz zusammen mit dem Kanton Glarus und Teilen des Kantons Graubünden zum Alpenraum Ost. Als sachplanrelevant bezeichnet der Bund zudem zwei durch den Kanton St.Gallen führende Verkehrskorridore: zum einen die West-Ost-Achse Genf – Zürich – St.Gallen mit Weiterführung Richtung München und Innsbruck, die als zentrale Erschliessungsachse für 60 Prozent der Schweizer Bevölkerung und Arbeitsplätze dient und zum anderen die vor allem dem Alpen-Transitverkehr dienende Nord-Süd-Achse St.Margrethen – Chur – San Bernardino – Bellinzona.

Der Sachplan Verkehr identifiziert für den Zeitpunkt 2020 folgende Probleme als zentral:
– zunehmende Kapazitätsprobleme auf den Hauptachsen und in den Agglomerationen;
– punktuelle Defizite bei den Verbindungen zwischen den Landesteilen und mit dem Ausland;
– des weiteren Umweltkonflikte, Defizite bei der Verkehrssicherheit, nicht ausgeschöpfte Potenziale für öV und für LV, steigende Betriebs- und Unterhaltskosten sowie beschränkte Finanzressourcen für den Ausbau der Infrastrukturen.

Für die Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen setzt der Bund folgende für den Kanton St.Gallen bedeutsame Prioritäten:
– Sehr hoch bzw. hoch: Sicherstellung der Funktionalität des Nationalstrassen- und des Schienennetzes, Anschluss an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV), Schutz der Verkehrswege vor Naturgefahren;
– Mittel: Verbesserung der Erreichbarkeit von Schweizer Zentren und Zentren ausländischer Nachbarregionen im Schienenverkehr bzw. im öV.

Der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS), der die Angaben aus dem Programmteil konkretisiert, befasst sich mit Planung, Bau, Betrieb, Unterhalt und Nutzung der Infrastrukturen für den Schienenverkehr im Kompetenzbereich des Bundes. Das UVEK verabschiedete am 8.

September 2010 das erste Modul, der Bundesrat am 16. Dezember 2011 die ersten Anpassungen und Ergänzungen.

Zum Schienengüterverkehr in der Fläche, v.a. zum Wagenladungsverkehr, können keine verbindlichen Aussagen gemacht werden. Dem Auftrag des Anschlussgleisgesetzes, mit Massnahmen der Raumplanung dafür zu sorgen, dass Industrie- und Gewerbezonen wo möglich und verhältnismässig mit Anschlussgleisen erschlossen werden, kann aufgrund der laufend ändernden Rahmenbedingungen nicht mehr entsprochen werden. Es fehlt ein schweizweites Konzept, das dauerhaft verlässliche Leitplanken für den Schienengüterverkehr in der Fläche setzt.

Der Teil «Strasse» des Sachplans Verkehr behandelt die wesentlichen Rahmenbedingungen für den Betrieb und die Weiterentwicklung des Strassennetzes von gesamtschweizerischer Bedeutung. Die Massnahmen für den Bereich Strasse werden etappenweise in diesem Sachplanteil konkretisiert.

2.1.3 Agglomerationspolitik

Die städtisch geprägten Agglomerationen tragen am meisten zur wirtschaftlichen Entwicklung bei und sind gleichzeitig am stärksten von Siedlungs- und Verkehrsproblemen betroffen. Um Wirtschaftskraft und Lebensqualität der städtischen Agglomerationen zu erhalten und zu fördern sowie generell zu einer nachhaltigen Entwicklung beizutragen, engagiert sich der Bund seit dem Jahr 2001 zunehmend im Bereich der Agglomerationen. Für deren Förderung hat er im Rahmen des Infrastrukturfonds rund 6 Mia. Franken bereitgestellt, wovon rund 2,6 Mia. Franken für dringliche Massnahmen freigegeben wurden. Von den verbleibenden 3,4 Mia. Franken sind ab 2011 1.5 Mia. Franken gesprochen worden. Somit bleiben für die künftigen Generationen der Agglomerationsprogramme noch 1,9 Mia. Franken übrig. Die Fondslaufzeit ist nach dem eidgenössischen Infrastrukturfondsgesetz (SR 725.13; abgekürzt IFG) auf 20 Jahre befristet. Beiträge an Agglomerationsprogramme werden somit während rund 17 Jahren (von 2011 bis 2027) ausbezahlt.

Nach einer Testphase mit sogenannten Modellvorhaben wurden vom Bund ab dem Jahr 2004 die eigentlichen Agglomerationsprogramme «Verkehr-Siedlung» lanciert. Darin werden die Agglomerationen (nach Definition des Bundesamtes für Statistik, BFS) eingeladen, ein auf die nächsten 20 Jahre angelegtes Aktionsprogramm auszuarbeiten, das den Handlungsbedarf bei der Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie der Verkehrsträger untereinander aufzeigt und bei der Lösung der anstehenden Probleme massgebend sein soll. Der Bund stellt dabei eine Teilfinanzierung von 30 bis 50 Prozent an Infrastruktur(schlüssel)projekte in Aussicht, wenn die Massnahmen im Agglomerationsprogramm gut begründet werden. Die Höhe der Teilfinanzierung richtet sich entscheidend nach der Wirksamkeit der Programme. Die Massnahmen werden aufgrund ihrer Relevanz, des Kosten-Nutzen-Verhältnisses und ihres Reifegrades den Prioritäten A bis C zugeordnet. Auf der A-Liste stehen die Massnahmen mit der höchsten Priorität. Der verbleibende Betrag von 50 bis 70 Prozent wird im Kanton St.Gallen nach den bestehenden Grundsätzen unter den Trägern auf kantonaler oder kommunaler Ebene aufgeteilt. Für die Restfinanzierung der Infrastrukturprojekte sind die bestehenden Kostenteiler anzuwenden, wie wenn keine Bundesbeiträge fliessen würden. Allfällige Teilfinanzierungen des Bundes durch das Agglomerationsprogramm verringern die finanzielle Belastung der Finanzierungsträger auf kantonaler oder kommunaler Ebene.

2.2 Kanton

2.2.1 Koordinierte Verkehrspolitik

Die Kantonsverfassung (sGS 111.1) legt in Art. 18 folgende Vorgaben für das staatliche Handeln im Bereich Verkehr fest:

Der Staat setzt sich zum Ziel, dass:
a) der ganze Kanton verkehrsmässig ausreichend erschlossen ist;
b) öffentliche und private Verkehrsmittel sinnvoll und bedarfsgerecht eingesetzt werden.
Er berücksichtigt die Bedürfnisse von schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern.

Wichtiger Ausdruck der ganzheitlichen Verkehrspolitik ist, dass das 16. Strassenbauprogramm und das 5. Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2014 bis 2018 dem Kantonsrat zeitgleich vorgelegt werden. Die beiden Programme sind nicht nur zeitlich, sondern soweit möglich und sinnvoll auch inhaltlich miteinander koordiniert.

2.2.2 Gesamtüberarbeitung kantonaler Richtplan

Schon bisher legte der kantonale Richtplan grosses Gewicht auf die gegenseitige Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Unter dem Stichwort «Raumbezogene Strategien» zeigt er im Koordinationsblatt Gesamtverkehr, wie Zentren, Siedlungsbänder und -korridore, ländlicher Raum sowie Tourismusgebiete verkehrsmässig erschlossen und wie die verschiedenen Verkehrsmittel dabei eingesetzt werden sollen.

Am 28. April 2009 lud die Regierung das Baudepartement ein, die Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans durchzuführen. Das Amt für Raumentwicklung und Geoinformation (AREG) setzte eine Konzeptgruppe aus externen Fachleuten und Vertretern der interessierten Stellen der Kantonsverwaltung ein, um Handlungsbedarf und Konzept der Gesamtüberarbeitung zu erarbeiten. Die Konzeptgruppe erachtete ein Raumkonzept für den Kanton St.Gallen als Grundlage für die Gesamtüberarbeitung des Richtplans als notwendig. Ein aufgrund der beschränkten Finanzmittel schlankes Raumkonzept soll auf der Grundlage folgender Konzepte aufgebaut werden:
– Grundzüge der räumlichen Entwicklung des Kantons St.Gallen aus dem Jahr 2001;
– neues Raumkonzept Schweiz;
– Raumkonzepte der Nachbarkantone sowie des Metropolitanraums Zürich;
– Zukunftsbilder der Agglomerationsprogramme.

Den Handlungsbedarf im Bereich Verkehr sieht die Konzeptgruppe in einer besseren Abstimmung von Gesamtverkehr und Siedlungsentwicklung als bisher einerseits und der Verkehrsträger untereinander anderseits. Die strategischen Eckpunkte dazu sind im Raumkonzept festzulegen.

Am 8. Februar 2011 nahm die Regierung vom Konzept zur Gesamtüberarbeitung des Richtplans zustimmend Kenntnis. Gleichzeitig lud sie das Baudepartement ein, das Raumkonzept und die Gesamtüberarbeitung des Richtplans gemäss Konzept voranzutreiben und ihr zu gegebener Zeit die Ergebnisse zu unterbreiten.

In den Jahren 2011 und 2012 wurde das Raumkonzept Kanton St.Gallen erarbeitet. Der Entwurf wurde in mehreren Foren den Nachbarn, den Regionen und Gemeinden, den Verbänden und den Fachämtern vorgestellt und diskutiert. Am 11. Februar 2013 hat die Regierung das Baudepartement ermächtigt, die Vernehmlassung zum Entwurf Raumkonzept durchzuführen. Nach der Verabschiedung des Raumkonzepts wird unverzüglich die Gesamtüberarbeitung des Richtplans an die Hand genommen. Die Vorbereitungsarbeiten beginnen bereits während der Vernehmlassung.

2.2.3 Raumkonzept Kanton St.Gallen

Gemäss Raumkonzept Kanton St.Gallen ist Verkehr nicht Selbstzweck, sondern untrennbar mit der Siedlungsentwicklung verbunden. Die räumliche Entmischung der Siedlungsfunktionen ist eine wesentliche Ursache der Verkehrszunahme. Eine Verkehrsträger-übergreifende Planung ist wichtiger denn je. Zudem ist vermehrt eine grenzüberschreitende Betrachtung in grösseren funktionalen Räumen erforderlich. Agglomerationsprogramme sind als regionale Raumkonzepte unerlässliche Bausteine. Ansatzpunkte für grenzüberschreitende Zusammenarbeit in funktionalen Räumen bestehen im Metropolitanraum Zürich und im Bodenseeraum.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Herausforderungen wurden für das Raumkonzept sechs Leitsätze der Raumentwicklung erarbeitet. Leitsatz 5 zum Verkehr lautet:

– Der Kanton St.Gallen richtet das Verkehrsangebot auf eine konzentrierte Siedlungsentwicklung aus. Dabei bildet das Bahnangebot das Rückgrat der Siedlungsentwicklung.

Nationale und regionale Verkehrsprognosen gehen von einem weiteren, wenn auch etwas abgeschwächten Gesamtverkehrswachstum aus. Die Herausforderung besteht darin, den zusätzlichen Verkehr weitestgehend über den öV sowie den Fuss- und Veloverkehr aufzufangen. Damit dies gelingt, muss die Siedlungsentwicklung konzentrierter erfolgen und auf gut mit dem öV erschlossene Standorte gelenkt werden. Die weitere S-Bahn-Entwicklung ist dabei zentral und auch der weitere Ausbau im Bahn-Fernverkehr ist dringlich, um das Städtenetz St.Gallen aufzuwerten und noch besser an die ausserkantonalen Zentren anzubinden. Auf den Bahnverkehr abgestimmte Buskonzepte komplettieren das Angebot. Beim Strassennetz gilt es, die Funktionsfähigkeit sicherzustellen und die grössten Engpässe zu beseitigen, ohne Verkehr induzierende neue Kapazitäten zu schaffen. In ländlichen Gebieten des Kantons St.Gallen stellt der Strassenverkehr auch in Zukunft die Haupterschliessung dar. Bei der Siedlungsverdichtung und -erneuerung kommt dem LV eine wichtige Rolle zu. Der LV kann den städtischen öV entlasten und kürzere Autofahrten ersetzen. Weil die Finanzierung des Verkehrs in Zukunft immer schwieriger wird, ist der wesensgerechte Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel zentral und Parallelausbauten sind zu vermeiden.

Das Raumkonzept St.Gallen bezeichnet die sechs Handlungsräume St.Gallen, Wil, Rheintal, Werdenberg-Liechtenstein-Sarganserland, Zürichsee-Linth und Toggenburg. Kern der gegenüber 2001 leicht angepassten Perimeter der funktionalen Handlungsräume bilden die Agglomerationsprogramme, ergänzt um weitere jeweils betroffene ländliche Räume. In den sechs Handlungsräumen erfolgt die regionale Abstimmung verschiedener Planungen. Beispiele solcher Planungen sind die erwähnten Agglomerationsprogramme sowie das Raumkonzept Toggenburg (siehe Ziff. 2.2.6 dieser Botschaft).

Die Handlungsräume werden über die Haupt- und Nebenverbindungsachsen (und deren Verkehrsknoten) miteinander vernetzt. Hauptverbindungsachsen stellen sehr gut ausgebaute Verbindungen von Schiene und Strasse dar. Die Nebenverbindungsachsen sind wichtige Verbindungen mit geringerer Intensität aufgrund des ländlichen Charakters des Handlungsraums oder durch die grosse Distanz zwischen den Räumen.

Als Hauptverbindungsachsen werden die Verbindungen (Zürich) – Wil – St.Gallen – Altstätten/Bregenz, (Zürich) – Pfäffikon – Sargans – Buchs (/Chur) sowie das St.Galler Rheintal bezeichnet. Die wichtigsten Nebenverbindungsachsen sind das Toggenburg und die Verbindung St.Gallen – Obersee.

Im öV steht die gute Erreichbarkeit zwischen den Zentren der Handlungsräume entlang der Hauptverkehrsachsen im Vordergrund. Die erwähnten Hauptverbindungsachsen gilt es weiter auszubauen.

Für den MIV sind die Hauptverbindungsachsen zwischen den Handlungsräumen durch die Autobahnen grundsätzlich gut ausgebaut. Der grösste Handlungsbedarf besteht in der Engpassbeseitigung der Agglomeration St.Gallen und in einer effizienten Verkehrssteuerung der Anschlussbereiche.

Innerhalb der Handlungsräume wird die Erreichbarkeit über den Regional- und Ortsverkehr sichergestellt. Der Kanton hat dazu Angebotsstandards im öV festgelegt (siehe Botschaft zum 5. öV-Programm, Ziff. 3.1.3). Die räumliche Konkretisierung erfolgt in den Agglomerationsprogrammen und regionalen Angebotskonzepten.

2.2.4 Wirtschaftsleitbild

Das Wirtschaftsleitbild aus dem Jahre 2002 setzt auf die ganzheitliche Standortförderung. Der Hebel wird dort angesetzt, wo der Wirtschaftsstandort St.Gallen seine Stärken weiter ausbauen kann. Zudem gilt die Aufmerksamkeit jenen spezifischen Qualitäten, durch die sich der Kanton St.Gallen von den anderen Standorten abheben kann. Dabei geht es um harte Fakten wie Verkehrserschliessung oder Steuern, aber ebenso um weiche Faktoren wie Lebensqualität oder Kultur. Beide Aspekte sind wichtig, damit sich der Wirtschaftsstandort St.Gallen ein attraktives und authentisches Profil geben kann. Die zehn Leitsätze machen den ganzheitlichen Ansatz der Standortförderung augenfällig:

1. St.Gallen denkt weiter
2. Vernetzung stärkt Kompetenz
3. Regionen wachsen im Verbund
4. Verkehr verbindet Wirtschaftsräume
5. Offenheit belebt den Arbeitsmarkt
6. Lebensqualität zieht Menschen an
7. Kultur stiftet Innovation
8. Fiskus spielt Joker aus
9. Zweck mässigt die Regulierung
10. Verwaltung setzt auf Lösungen

Mit dem Leitsatz «Verkehr verbindet Wirtschaftsräume» bekannte sich die Regierung zu einer ganzheitlichen und innovativen Verkehrspolitik als wichtigem Pfeiler der Standortentwicklung. Die im Rahmen der Standortoffensive Kanton St.Gallen mit dem Impulsprogramm Verkehr verfolgten fünf Module sind:

– Mobilitätsbedürfnisse in den Agglomerationen durch eine ganzheitliche Verkehrsplanung abdecken;
– St.Gallen und Sargans vollwertig ins nationale Eisenbahn-Städtenetz einbinden;
– Direktanschluss der Ostschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz verbessern;
– Anbindung der St.Galler Regionen an das Hochleistungsstrassennetz optimieren;
– Flugplatz St.Gallen-Altenrhein mit ausgewählten Linienflugverbindungen aufwerten.

Schritte zu deren Umsetzung sind in Teilbereichen getätigt oder eingeleitet.

2.2.5 Agglomerationsprogramme im Kanton St.Gallen

Die Besonderheit aller fünf St.Galler Agglomerationen ist deren Ausdehnung über die Landes- (Rheintal, Werdenberg-Liechtenstein) bzw. Kantonsgrenze (St.Gallen/Arbon-Rorschach, Obersee, Wil). Ende 2007 waren die Agglomerationsprogramme der ersten Generation St.Gallen/Arbon-Rorschach, Obersee und Wil dem UVEK zur Prüfung eingereicht worden. Mit der hauptsächlichen Begründung einer ungenügenden Programmwirkung lehnte der Bund das Agglomerationsprogramm Wil ab.

Gestützt auf die Prüfung hat der Bundesrat die Botschaft und den Entwurf zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr Ende 2009 dem Parlament vorgelegt. Am 16. Juni 2010 fasste der Ständerat und am 21. November 2010 der Nationalrat den Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr.

Aufgrund der positiven Beurteilung durch den Bund wurden für die Region St.Gallen/Arbon-Rorschach ein Bundesbeitragssatz von 40 Prozent und ein Höchstbeitrag von 74 Mio. Franken, für die Region Obersee ein Beitragssatz von 30 Prozent und ein Höchstbeitrag von 11 Mio. Franken für Massnahmen auf der A-Liste festgesetzt. Bei beiden Agglomerationsprogrammen sind Anfangs 2011 die Leistungsvereinbarungen zwischen Trägerschaft und Bund unterzeichnet worden; die ersten Bundesbeiträge fliessen bereits, so etwa für die neue Linienführung der Kantonsstrasse in Arbon, die S-Bahn St.Gallen oder die Aufwertung des Zentrums von Gossau und die öV-Eigentrassierung in der Stadt St.Gallen.

Nach jahrelangen Arbeiten in den betroffenen Regionen reichte das Baudepartement Ende 2011 beim Bund die drei neuen Agglomerationsprogramme Rheintal, Werdenberg-Liechtenstein und Wil ein. Während sich Liechtenstein als ausländischer Partner von Anfang an am Agglomerationsprogramm mit Werdenberg beteiligte, ist die Gründung einer gemeinsamen Trägerschaft in Form eines Vereins zwischen der Region Rheintal und dem Vorarlberg im Jahr 2013 geplant. Zu den wesentlichen lnhalten der neuen Agglomerationsprogramme gehören auf raumplanerischer Ebene die Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen, die Stärkung der bestehenden dezentralen Siedlungsstruktur sowie eine grossräumige Sicherung des Landschaftsraums und der Lebensraumvernetzung, auf der Ebene Gesamtverkehr die Abstimmung von Verkehr und Siedlung, die Förderung des grenzüberschreitenden öV und LV, die Verkehrsentlastung und Aufwertung der Zentren sowie das Management des Gesamtverkehrs mit Blick auf die Nachhaltigkeit. Dazu gehören auch die kombinierte Mobilität sowie die nachfrageseitige Verkehrsbeeinflussung.

Zu den wichtigsten Verkehrsvorhaben der Agglomeration Rheintal bis 2018 (A-Liste) gehören:
– Behebung von Fuss- und Radverkehrsschwachstellen sowie Bau von Parkierungsanlagen LV an intermodalen Schnittstellen;
– Schlüsselprojekte Infrastrukturausbau öV (für Angebotsanpassung);
– Netzergänzungen MIV für verbesserte Erschliessung von Entwicklungsgebieten;
– Aufwertung von Ortsdurchfahrten (Gesamtverkehr).

Zu den wichtigsten Verkehrsvorhaben der Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein bis 2018 (A-Liste) zählen:
– S-Bahn FL-A-CH 1. Etappe inkl. Buspriorisierung / Aufwertung Publikumsanlagen öV;
– Optimierung Rheinquerung Sevelen / Vaduz (Gesamtverkehr);
– Behebung Fuss- und Radverkehrsschwachstellen;
– Zusätzliche Rheinbrücken für LV;
– Dosierung Zufahrten Regionalzentrum MIV.

Zu den wichtigsten Verkehrsvorhaben der Agglomeration Wil bis 2018 (A-Liste) gehören:
– Entwicklungsschwerpunkt Wil-West mit Autobahnanschluss, öV-Haltestellen , Anbindung LV;
– Zentrumsentlastung Wil mit Netzergänzungen Nord bzw. Grünaustrasse, Verkehrsmanagement Wil, mehrere Betriebs- und Gestaltungskonzepte als flankierende Massnahmen;
– Zentrumsentlastung Uzwil mit Verkehrsberuhigung Uzwil bzw. Oberbüren, Betriebs- und Gestaltungskonzepte als flankierende Massnahmen;
– öV mit Aufwertungen Bahnhöfe Wil und Uzwil sowie weitere öV-Haltestellen, Angebotsverbesserungen Buslinien;
– Mobilitätszentrale Wil;
– Vernetzung LV von Entwicklungs- und Arbeitsplatzgebieten, Reparaturen und Aufwertungen Netz.

Im Sommer 2012 wurden die beiden überarbeiteten Programme der zweiten Generation St.Gallen/ Arbon-Rorschach und Obersee in Bern eingereicht. Zu den wichtigsten Verkehrsvorhaben der Agglomeration St.Gallen / Arbon–Rorschach bis 2018 (A-Liste) gehören:
– Umsetzung der Teilergänzung der S-Bahn 2018, der damit verbundenen Etappe des öV-Angebotskonzepts und die Optimierung der multimodalen Verkehrsdrehscheiben bzw. Umsteigepunkte;
– A 1-Anschluss Rorschach-Witen inklusive flankierender Massnahmen;
– Umsetzung des Konzepts LV, das die Massnahmen Schlüsselprojekte LV, Aufwertung Radverkehrsachsen inkl. Fussverkehr, Quotenregelung LV, Behebung von Unfallhäufungsstellen, Sanierung Fussgängerübergänge sowie die Definition von Standards für wichtige Veloabstellanlagen beinhaltet.

Die wichtigsten Verkehrs-Vorhaben der Agglomeration Obersee bis 2018 (A-Liste) sind:
– Stadtbahn Obersee;
– Zentrumsentlastungen (Rapperswil-Jona, Uznach / Schmerikon);
– Massnahmen rollender Langsamverkehr (rLV).

Alle Agglomerationsprogramme stehen in Einklang mit den Zielen und Entwicklungsvorstellungen des Kantons St.Gallen und korrespondieren mit dem kantonalen Richtplan. Neue relevante Inhalte sollen im Rahmen der nächsten Richtplanüberarbeitung berücksichtigt werden. Die als Projekte der Priorität A ausgewiesenen Infrastrukturmassnahmen sind zur Aufnahme ins 16. Strassenbauprogramm bzw. ins 5. Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vorgesehen.

Der Bund beteiligt sich im Rahmen der vorhandenen Mittel mit Beiträgen in der Höhe von 30 bis 50 Prozent an guten bis sehr guten Agglomerationsprogrammen. Für die Agglomerationsprogramme ab der zweiten Generation stehen im Infrastrukturfonds bis zu dessen Ablauf im Jahr 2027 1,9 Mia. Franken zur Verfügung. Laut Planung des Bundes soll die gesamte Prüfung der Agglomerationsprogramme bis Ende 2013 abgeschlossen sein. Bis Mitte 2014 folgt die Botschaft an das Parlament, das über die Verwendung der Mittel aus dem Infrastrukturfonds entscheidet und die Botschaft beschliesst. Ab Mitte 2015 werden mit dem Bund die Leistungsvereinbarungen abgeschlossen. Diese sind Voraussetzung dafür, dass die Gelder des Bundes fliessen können. Die vom Bund mitfinanzierten infrastrukturellen Massnahmen sollen ab dem Jahr 2015 gemäss der vorgesehenen Priorisierung umgesetzt werden.

2.2.6 Ländlicher Raum: Raumkonzept Toggenburg und Regionalplan ZürichseeLinth

Der Kanton St.Gallen verfügt über kein mit den fünf Agglomerationsprogrammen vergleichbares flächendeckendes Konzept über die Entwicklung des ländlichen Raumes. Neuere Beispiele für regionale Entwicklungsvorgaben für den ländlichen Raum gibt es allerdings im Toggenburg und im Linthgebiet.

Im November 2011 beschloss der Vorstand des Vereins toggenburg.ch, ein Raumkonzept für das Toggenburg zu erarbeiten. Im Dezember 2012 wurde das Raumkonzept Toggenburg vom Vorstand verabschiedet. Gemäss Konzept sind für das Toggenburg die Aussenbeziehungen zu den benachbarten Wirtschaftsräumen Zürich/Innerschweiz, St.Gallen/Bodensee sowie Rheintal/Vorarlberg und die entsprechenden verkehrstechnischen Anbindungen zentral. Letztere verlaufen vom Zentrum Wattwil aus entlang der Talachse Richtung Wil und Richtung Buchs sowie über die Querachsen Wasserfluh und Ricken.

Der Leitsatz für das Handlungsfeld «Wohnen und Mobilität» lautet wie folgt: Das Toggenburg bietet seiner Bevölkerung eine hohe Wohn-, Arbeits- und Lebensqualität und ist sowohl im Thurtal als auch im Neckertal attraktiver Standort für Pendler in die benachbarten und weiter entfernten

Arbeitsplatzregionen. Verkehrsverbindungen werden optimiert und bestehende Angebote des öV's besser ausgelastet. Es sind folgende Teilstrategien mit Bezug zur Mobilität formuliert:

– Wattwil ist der verkehrstechnische Knotenpunkt zu den benachbarten Regionen Wil, St.Gallen, Herisau und Rapperswil-Jona.
– In der Region hat der öV eine hohe Priorität. Nach innen werden die Angebote unterhalten und besser ausgelastet. Nach aussen wird die Strecke Nesslau-Wildhaus-Buchs im 1/2 h-Takt ausgebaut. Von Wattwil aus werden eine direkte Anbindung an die Stadt Zürich ohne Umsteigen und eine Verdichtung des Fahrplantakts angestrebt. Als Schlüsselprojekt wird deshalb die öV-Verbindung Wattwil-Rapperswil-Zürich ohne Umsteigen bezeichnet.
– Mit dem Bau der Umfahrungen Bütschwil und Wattwil und lokalen Verbesserungen wird der Verkehrsfluss in der Region deutlich verbessert. Nach aussen wird der Anschluss an das überregionale Strassennetz optimiert. Schlüsselprojekte sind demnach die Umfahrungen Bütschwil und Wattwil.

Mit der Strategie, Nutzungen an den regionalen Standortqualitäten und den bestehenden Verkehrsverbindungen zu orientieren, unterstützt die Region die koordinierte Entwicklung von Siedlung und Verkehr.

Der Regionalplan ZürichseeLinth wurde von der Region im Dezember 2009 durch die Mitgliederversammlung verabschiedet und im Februar 2011 von der Regierung unter Einschränkungen und Auflagen genehmigt (RRB 2011/121). Der Regionalplan deckt neben den am Agglomerationsprogramm Obersee beteiligten Gemeinden auch den ländlich geprägten Regionsteil ab. Die Siedlungsentwicklung soll an und im Einzugsbereich leistungsfähiger öV-Haltestellen konzentriert erfolgen. Die Region will nicht nur die Anbindung der Zentren und Gemeinden an das übergeordnete Verkehrsnetz, sondern auch die Erreichbarkeit der Naherholungs- und Freizeitangebote mit dem öV und LV sicherstellen.

Im öffentlichen Verkehr stehen die Verbesserung der Fahrplanstabilität in Rapperswil (Anschlüsse) und die Anbindung der S-Bahn nach Uznach-Wattwil und Ziegelbrücke, beim motorisierten Individualverkehr der vierspurige Ausbau der A53 Rüti ZH – Neuhaus sowie die regionale Entlastungsstrasse A53-Gaster im Vordergrund. Die Region hat etliche der Festlegungen als Forderungen an den Kanton definiert, welche zum grösseren Teil im Agglomerationsprogramm behandelt wurden.

2.3 Kantonale Stossrichtungen für den Gesamtverkehr

Der Verfassungsauftrag, den ganzen Kanton ausreichend zu erschliessen und die verschiedenen Verkehrsmittel sinnvoll und bedarfsgerecht einzusetzen, kann erfüllt werden, wenn folgende Ziele verfolgt werden:

– Mobilität sicherstellen, insbesondere auch unter dem Gesichtspunkt der Verbesserung der Standortgunst;
– Gesundheit der Menschen schützen;
– Ressourcen und Klima schonen;
– Finanzmittel wirtschaftlich einsetzen.

Auf nationaler Ebene gilt die besondere Aufmerksamkeit weiterhin der Verbesserung der Verbindungen zu den ausserkantonalen Wirtschafts-, Bildungs- und Kulturzentren mittels optimaler Anbindung an die nationalen und internationalen Netze des Strassen-, Schienen- und Luftverkehrs. Von höchster Priorität sind die Verbindung zum Metropolitanraum Zürich und die Engpassbeseitigung bei der Stadtautobahn St.Gallen.

Rund vier Fünftel der Einwohner des Kantons leben in einer Gemeinde, die zum Perimeter eines der Agglomerationsprogramme gehört. Mit den fünf Agglomerationsprogrammen besteht auf der

strategischen und auf der Massnahmenebene eine regional und kantonal abgestützte Grundlage für die Entwicklung des Verkehrssystems, koordiniert mit der Siedlungsentwicklung und unter den Verkehrsträgern. Die Programme fördern dort Lösungen, wo der Nutzungsdruck am höchsten ist und wo in Zeiten knapper Mittel die Herausforderung am grössten ist, angesichts der Verkehrs- und Siedlungsprobleme die Wirtschaftskraft und die Lebensqualität zu erhalten. Die Umsetzung der in den fünf Agglomerationsprogrammen der ersten und der zweiten Generation entwickelten Massnahmen steht im Zentrum der st.gallischen Verkehrspolitik der nächsten Jahre. Die Massnahmen erster Priorität sind Bestandteil des 16. Strassenbauprogramms und des 5. Programms zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Im Vordergrund stehen die Förderung des öV und des lV, punktuelle Ergänzungen des Strassennetzes und eine Entlastung für verkehrsgeplagte Zentren.

Im ländlichen Raum trägt schwergewichtig die Strasse die Hauptlast der Verkehrserschliessung. Die vom Kanton neu entwickelten Angebotsstandards liefern auf die verschiedenen Raumtypen abgestimmte Vorgaben zur Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Regional- und Ortsverkehr. Damit regelt der Kanton insbesondere auch die Angebotsgestaltung des öV in peripheren Räumen (Grundangebot).

Alle diese Vorgaben sind bestimmend für die Handlungsoptionen, nach denen das 16. Strassenbauprogramm und das 5. Programm zur Förderung des öV's gestaltet werden und wie die entsprechenden Massnahmen priorisiert werden.

2.4 Strategisches Controlling Gesamtverkehr

Der Kanton St.Gallen stellt im Rahmen der fünfjährigen Planungen für Strassen (Strassenbauprogramme) und öV (öV-Programme) jeweils entscheidende Mittel für Investitionen und Betrieb bereit. Im Sinne der wirkungsorientierten Verwaltungsführung befasst sich das strategische Controlling mit den Wirkungen der Verkehrsinfrastrukturen an sich und im Verhältnis zu den Zielen der Raumentwicklung und berührt alle Nachhaltigkeitsdimensionen.

Abbildung 1: Einbettung des strategischen Controllings Verkehr

Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass räumliche Anpassungsprozesse Zeit benötigen und klare Ursache-Wirkungs-Zusammenhänge für einzelne Verkehrsinfrastrukturen etwa in Bezug auf die Landnutzung nur in begrenztem Umfang bisher von konzeptioneller Seite bestimmt werden konnten. Das strategische Controlling soll im Sinne einer strategischen Evaluation der

geplanten Massnahmen an Vorhaben ansetzen, die sich noch im Stadium der Planung oder Projektierung befinden; es geht also nicht um ein Controlling der direkten Verkehrsauswirkungen von bereits realisierten Vorhaben. Zudem geht es nicht um eine Betrachtung von Einzelvorhaben, wo verschiedene Controlling-Instrumente bereits greifen, sondern um eine Gesamtsicht der Vorhaben und Programme. Betrachtet werden vorrangig aufgrund der bestehenden Abhängigkeiten als Verkehrsarten der MIV und der öV, daneben wird weitest möglich der LV einbezogen. In Anlehnung an die kantonalen Vorgaben aus dem Kapitel Gesamtverkehr erfolgt die Herleitung des Zielsystems anhand von bestehenden kantonalen Grundlagen. Hierzu gehören der kantonale Richtplan, vor allem der Teil Gesamtverkehr, der Strategieplan öV, das Wirtschaftsleitbild, die Nachhaltigkeitsbeurteilung des Kantons und das kantonale Raumkonzept.

Im Sinne eines Soll-Ist-Vergleichs wurden zunächst die massgeblichen Ziele, Indikatoren und Kriterien festgelegt, um dann die Zielerreichung zu bestimmen und Konsequenzen für die Zukunft abzuleiten. Als Pilotanwendung sind die beiden Handlungsräume St.Gallen und Toggenburg herangezogen worden. Grundlage für die Ist-Analyse bilden das 14. und 15. Strassenbauprogramm mit den darin enthaltenen Vorhaben 1. und 2. Priorität. Die Verteilung der Vorhaben wurde hinsichtlich der Kriterien regionale Verteilung und Kategorien der Vorhaben kartografisch aufgearbeitet, die entsprechende Kostenverteilung diente als erstes Indiz im Hinblick auf den Bezug zum Raum. Die Ergebnisse wurden dann vergleichend dem kantonalen Raumkonzept als Soll gegenübergestellt und bezüglich ihrer Übereinstimmung in den Bereichen Verkehrsarten und Siedlung bewertet. Es hat sich gezeigt, dass die Auswertung der Kostenverteilung auf der Basis einer 20-Jahresperiode erfolgen muss, um die gesamte Projektspanne abzudecken und Kontinuitäten aufzuzeigen und dass die Ausrichtung der Bewertung der Zielerreichung an den funktionalen Handlungsräumen weiterzuverfolgen ist.

Die Ergebnisse aus dem Pilot werden in die Zielformulierung und Bewertung des strategischen Controllings einfliessen. Die Definition des Ziel- und Bewertungssystems wird während der aktuellen Programmperiode ausgearbeitet werden. Das Controlling wird erstmals im Rahmen des 17. Strassenbauprogramms und des 6. öV-Programmes umgesetzt.

3 16. Strassenbauprogramm (2014 bis 2018)

3.1 Allgemeines und Rahmenbedingungen

3.1.1 Standards im Kantonsstrassenbau

Beim Kantonsstrassennetz handelt es sich um ein intaktes System, das rund um die Uhr in Betrieb sein muss. Dies bedingt einen systematischen baulichen Unterhalt. Wird dieser Unterhalt vernachlässigt, ist mit einem Zerfall der Infrastruktur zu rechnen. Dabei ist zu beachten, dass der Verschleiss nicht linear sondern progressiv verläuft. Ein so eingehandelter Rückstand ist nur mit einem erhöhten Mitteleinsatz wieder auf zu holen. Um dies zu verhindern wird die Erneuerung der Strasseninfrastruktur mittels einer rollenden Planung sicher gestellt.

Die verschiedenen Anspruchsgruppen haben unterschiedliche Vorstellungen über anzuwendende Standards im Kantonsstrassenbau. Grundsätzlich gelten die übergeordneten schweizerischen Normen. Um diese zu vereinheitlichen und zu präzisieren, haben Baudepartement und Tiefbauamt die dazu notwenigen Richtlinien und Weisungen erlassen. Es sind folgende Vorgaben für die Planung, Projektierung und Ausführung zwingend anzuwenden:

– Schweizerische Normen:
  - Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS);
  - Normen des schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins (sia).

– Kantonale Weisungen und Richtlinien:
  - baulicher Standard von Kantonsstrassen;
  - Normalien Strassenbau;
  - Randbedingungen für Strassenraumgestaltungen;
  - Leitfaden zu Kernfahrbahnen;
  - Merkblatt Gestaltung Kreiselinnenraum;
  - Standardaufbauten Beläge;
  - Abzugssystem bei Belägen;
  - Anforderungen statische Berechnungen;
  - Anforderungen Betonbau;
  - Normalien Kunstbauten;
  - diverse technische Grundlagen;
  - diverse Projektvorlagen und Auschreibungsgrundlagen.

Um die unkomplizierte und zielführende Zusammenarbeit zwischen dem Baudepartement und den beauftragten Ingenieurbüros zu fördern und auch Dritte (Gemeinden) profitieren zu lassen, sind alle diese Unterlagen im Internet veröffentlicht und zum Download bereit gestellt.

Die Diskussion um Strassenbreiten flammt immer wieder auf. Hier gilt es festzuhalten, dass aus technischer Sicht keine einheitliche Strassenbreite definiert werden kann. Zu viele Faktoren beeinflussen die Strassenbreite.

3.1.2 Aufwandvergleich im betrieblichen Kantonsstrassenunterhalt unter 14 Kantonen

14 Kantone führen im betrieblichen Unterhalt der Kantonsstrassen seit Jahren einen Aufwandvergleich. Dieser vergleicht die Kosten pro Kilometer Kantonsstrasse für die Tätigkeiten Winterdienst, Reinigung, Grünpflege, technischer Dienst, Unfalldienst, bauliche Reparaturen (ausgenommen grosser baulicher Unterhalt) und ausserordentlicher Dienst. Im Vergleich werden nur die offenen Strecken ohne Tunnels berücksichtigt. Ebenso beinhaltet der Vergleich nur Kosten und keine Einnahmen. Die gesetzlichen Unterschiede in den verschiedenen kantonalen Strassengesetzen bleiben ebenfalls unberücksichtigt.

Der Mittelwert für den Aufwand unter den 14 teilnehmenden Kantonen beträgt für das Jahr 2011 28'501 Franken pro km Kantonsstrasse. Das gesamtschweizerische Mittel wird mit 28'668 Franken pro km angegeben. Der Kanton St.Gallen liegt mit 20'819 Franken pro km Kantonsstrasse deutlich unter diesen Mittelwerten und belegt in diesem Vergleich seit Jahren einen Spitzenplatz.

Das Einführen des Stützpunktsystems im Zusammenhang mit Personaleinsatzoptimierung als auch das Benchmarking unter den fünf Strassenkreisen kann für das gute Abschneiden des Kantons St.Gallen verantwortlich gemacht werden.

3.1.3 Kantonsstrassenplan

Der Kanton führt nach Art. 12 Abs. 1 StrG einen Plan über die unter seiner Hoheit stehenden Strassen mit Angabe der Einteilung (Kantonsstrassenplan). Die Kantonsstrassen sind im Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan vom 28. September 1987 festgehalten, der seit 1. Januar 1989 zusammen mit dem Strassengesetz in Vollzug ist. Der Kantonsstrassenplan wurde in den Jahren 1994, 1995, 1997, 2001, 2006, 2008, 2009 und 2011 durch Nachträge ergänzt.

Die Basis für das 16. Strassenbauprogramm bilden der gültige Kantonsstrassenplan und der gleichzeitig beantragte IX. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan.

3.1.4 Finanzierungsmechanismus

Das SVAG und das FAG bilden die Rechtsgrundlagen zur Finanzierung des vorliegenden 16. Strassenbauprogrammes.

Das Schema «Finanzierung Strassenwesen im Kanton St.Gallen» zeigt die Finanzflüsse am Beispiel des Voranschlages 2013.

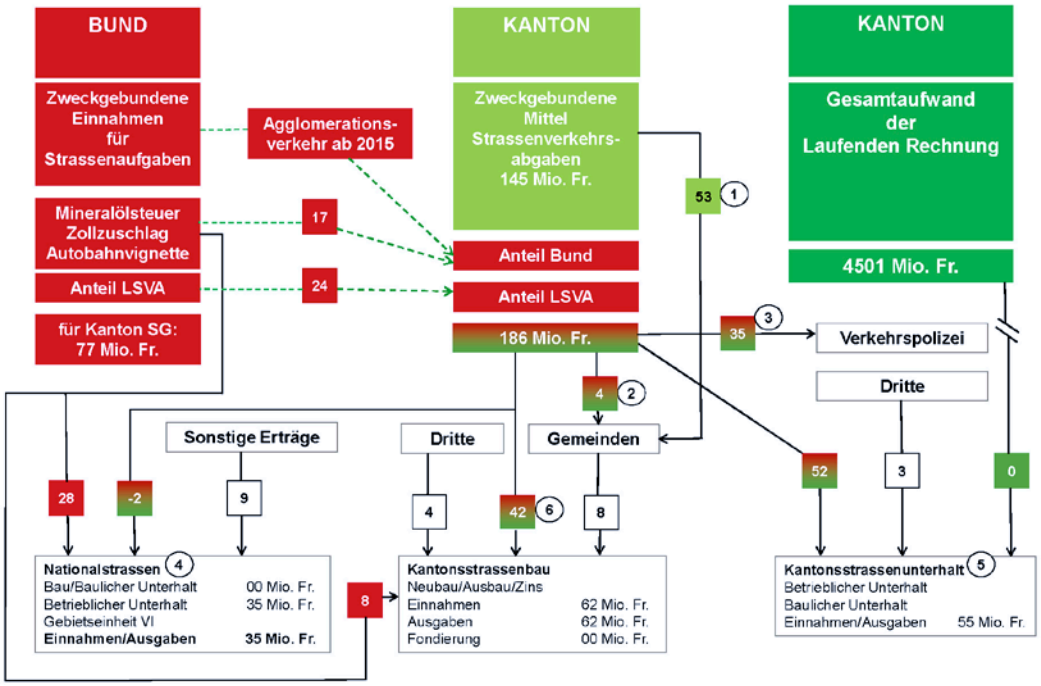


Abbildung 2:Schema Finanzierung Strassenwesen im Kanton St.Gallen

Die zweckgebundenen Mittel (Nettoertrag der Strassenrechnung) werden in folgender Reihenfolge zugeteilt:

① Pauschale Beiträge an die Strassenlasten der politischen Gemeinden nach Art. 87 StrG und Sonderlastenausgleich Weite an Gemeinden mit einer überdurchschnittlich gewichteten Strassenlänge je Einwohnerin und Einwohner nach Art. 11 bis 17 und Art. 46 FAG;
② Werkgebundene Beiträge an die politischen Gemeinden nach Art. 98 StrG, die aus Mitteln des Strassenverkehrs finanziert und mit dem Voranschlag beschlossen werden;
③ Beitrag an die Verkehrspolizei für Verkehrsüberwachung und Verkehrserziehung nach Art. 7 SVAG;
④ Saldoausgleich des betrieblichen Unterhalts der Nationalstrassen (Gebietseinheit VI);
⑤ Deckung Unterhalt Kantonsstrassen nach Art. 70 StrG;
⑥ Abschreibung Strassenbau nach Art. 70 StrG im Rahmen der verbleibenden zweckgebundenen Mittel.

3.1.5 Agglomerationsprogramme

Der Kanton St.Gallen reichte per Ende 2011 beim Bundesamt für Raumentwicklung fünf Agglomerationsprogramme ein (siehe Ziff. 2.2.5 dieser Botschaft). Bei den Agglomerationsprogrammen St.Gallen / Arbon–Rorschach und Obersee handelt es sich im Sinne einer rollenden Planung um die überarbeiteten Programme der ersten Generation. Die Regionen Wil, Rheintal und Werdenberg-Liechtenstein reichten beim Bund neue Agglomerationsprogramme ein.

Bekanntlich übertreffen die Begehrlichkeiten der Agglomerationsprogramme die Mitfinanzierungsmöglichkeiten des Bundes gleich um ein Mehrfaches. So muss davon ausgegangen werden, dass auch für die Agglomerationsprojekte aus dem Kanton St.Gallen nicht alle höchst priorisierten Anträge durch den Bund mitfinanziert werden. Es ist auch zu berücksichtigen, dass die in allen fünf Agglomerationsprogrammen enthaltenen Massnahmen an Kantonsstrassen (Umfahrungen, Strassenraumgestaltungen, LV-Infrastrukturen und öV-Massnahmen) die finanziellen und personellen Kapazitäten des Baudepartementes massiv überschreiten.

Auch auf Bundesebene sind die mit Priorität A im Agglomerationsprogramm eingereichten Projekte um ein mehrfaches überzeichnet. Der Bund wird gezwungen sein, einen grossen Teil davon zurück zu stellen.

Aus diesen Gründen wurden nicht alle höchst priorisierten Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen auch im Strassenbauprogramm der Priorität A zugeschieden. Um gegebenenfalls vom Bund mitfinanzierte Projekte, die im Strassenbauprogramm nicht der höchsten Prioriät zugeteilt wurden, auch realisieren zu können, soll die Reserve für dringende kleine Vorhaben aufgestockt werden. So kann sichergestellt werden, dass dem Kanton St.Gallen bedingt durch die interne Planung keine Bundesgelder entgehen.

Der Bundesanteil für die Agglomerationsprojekte im 16. Strassenbauprogramm beträgt 16 Mio. Franken. Dieser Anteil ist eher tief, weil noch keine Grossvorhaben Auswirkungen zeigen. Im 17. Strassenbauprogramm werden die Agglomerationsbeiträge des Bundes massiv steigen.

Der Kanton St.Gallen, als in allen fünf Agglomerationsprogrammen federführender Kanton, wird auch vermehrt die Vertretung gegenüber dem Bund wahrnehmen müssen. So schreibt der Bund vor, dass kantons- oder landesübergreifende Massnahmenpakete z.B. im Langsamverkehr nur durch einen Kanton gegenüber dem Bund zu vertreten sind. Aufgrund der federführenden Position und aus dem Interesse, die Gesamtkontrolle der Agglomerationsprogramme wahrnehmen zu können, wird diese Vertretung sinnvollerweise durch den federführenden Kanton wahrgenommen. Auf das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen wird damit ein nicht zu unterschätzender administrativer Mehraufwand zukommen, in dem Finanzierungsverträge und Controlling sämtlicher kantonaler und kommunaler Strassen- und Langsamverkehrsprojekte innerhalb, zuzüglich solcher in Massnahmenpaketen auch ausserhalb des Kantons (Agglomerationsprogramm Obersee: Kantone Zürich und Schwyz, Agglomerationsprogramme Wil und St.Gallen – Arbon / Rorschach: Kanton Thurgau, Agglomerationsprogramm Rheintal: Land Vorarlberg, Agglomerationsprogramm Werdenberg – Fürstentum Liechtenstein: Fürstentum Liechtenstein) über das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen laufen werden.

3.2 Nationalstrassen Vorhaben

3.2.1 Planungen

3.2.1.a Engpassbeseitigung N1 St.Gallen
Postulat «Verkehrsplanung und Engpassbeseitigung in der Agglomeration St.Gallen-Arbon-Rorschach»

Am 22. April 2009 reichten die Kantonsräte Locher-St.Gallen, Boppart-Andwil und Alder-St.Gallen mit 70 Mitunterzeichnenden das Postulat 43.09.04 mit dem Titel «Verkehrsplanung und Engpassbeseitigung in der Agglomeration St.Gallen-Arbon-Rorschach» ein, welches am 22. September 2009 mit leicht geändertem Wortlaut durch den Kantonsrat gutgeheissen wurde. Die Bearbeitung des Postulats erfolgt mit der Botschaft zum 16. Strassenbauprogramm. Die konkreten Fragen des Postulats können wie folgt beantwortet werden:

Die für den Agglomerationsraum St.Gallen / Arbon–Rorschach bezüglich Mobilität relevanten Organisationen, Programme und Projekte sind:
– Sachplan Verkehr, Teil Programm, ARE CH;
– Richtplan des Kantons St.Gallen;
– Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon–Rorschach;
– Strategieplan Öffentlicher Verkehr des Kantons St.Gallen;
– Richtpläne der Gemeinden;
– Verkehrsregion St.Gallen;
– Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI), Bundesamt für Verkehr;
– Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene – Anpassungen und Ergänzungen 2012; ARE CH;
– Vernehmlassung Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK): Finanzierung der Strassen- und Schieneninfrastruktur;
– Internationale Bodenseekonferenz;
– Strassengesetz;
– Kantonsstrassenplan;
– Kantonale LV-Routen;
– Gemeindestrassenpläne, Teilpläne Fuss-, Rad- und Wanderwegnetze;
– 4. Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (2009 bis 2013);
– Projekt S-Bahn St.Gallen 2013 inkl. Anschluss an das Europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV) und Ostschweizer Anschluss an die neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT);
– SBB-Projekt Angebotsplanung Ost 1. Teiletappe (AP Ost 1. TE), Umsetzungsschritt 2020 inkl. zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB);
– SBB-Rahmenplan St.Gallen;
– Projekt Durchmesserlinie Appenzeller Bahnen (DML);
– Studien und Projekte öV Eigentrassierung Stadt St.Gallen;
– Synthesebericht öV-Angebot Agglomeration St.Gallen / Arbon–Rorschach;
– NEB und PEB;
– 15. Strassenbauprogramm (2009 bis 2013);
– Schweiz Mobil.

Aufgrund dieser Zusammenstellung ist ersichtlich, dass die Entscheide für die übergeordneten, für diesen Raum relevanten Verkehrsinfrastrukturen nicht (alleine) auf kantonaler oder kommunaler Ebene gefällt werden können.

Bei der Engpassbeseitigung N1 St.Gallen handelt es sich um ein Kernprojekt im Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon–Rorschach. Das ASTRA hat in Zusammenarbeit mit dem Kanton und der Stadt St.Gallen eine Projektstudie (ZMB) ausgearbeitet, anhand der die geeignetste Lösung für die Elimination des Engpasses St.Gallen hergeleitet werden konnte (siehe Ziff. 1.1.5 dieser Botschaft). Das Resultat dieser umfassenden Studie sieht die weitere Bearbeitung innerhalb des PEB des Infrastrukturgesetzes vor. Die Eidgenössischen Räte werden im Verlaufe des Jahres 2013 über das Programm entscheiden.

Das Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon–Rorschach bietet sich als das geeignete Gefäss an, in welchem die Projekte des Bundes, des Kantons und der Gemeinden koordiniert und sogar tripartit finanziert werden können. Eine über alle Ebenen einheitliche Vertretung des Gesamtprogrammes in Bern dürfte für eine erfolgreiche Realisierung eines Grossvorhabens genauso Voraussetzung sein, wie die engagierte Lobbyarbeit der Bundespolitiker.

3.2.1.b Mobilität im Rheintal

Im Herbst 2011 konnte das Land Vorarlberg das konsensorientierte Planungsverfahren Mobilität im Rheintal (MIR) abschliessen. Die von der Mehrheit des Begleitforums mitgetragene Lösungs-

absicht beinhaltet eine starke Förderung des öffentlichen Verkehrs. Die wesentlichen Komponenten sind der Metrobus als Hybridbus (= Elektrobus mit Stromerzeugung über Dieselaggregat) im 7,5 Minuten-Takt zwischen Bregenz, Hard, Fussach, Höchst, Lustenau, Hohenems und Dornbirn, Massnahmen auf der Schiene entsprechend dem S-Bahnkonzept (Knotenpunktsystem), Massnahmen aus der Alternative Schwerpunkt Bussystem (grenzüberschreitende Angebotsverbesserungen, Schnellbusse, Anschlusssicherung beim Übergang Bus / Bahn bzw. Bahn / Bus, Busbevorzugung) sowie sämtliche Massnahmen Push & Pull (Busbevorzugung, Mobilitätsmanagement, Parkraumbewirtschaftung, Förderung Fahrradverkehr) und Güterverkehr (Verlagerung auf die Schiene, kleinräumige Logistikkonzepte). Der Kanton St.Gallen war in der Projektorganisation mit einbezogen und nahm sowohl im Kernteam als auch im Regionalforum Einsitz.

Vor allem auch zur Lösung der durch den Schwerverkehr verursachten Probleme empfiehlt das Forum dem Land Vorarlberg, parallel dazu Strassenverbindungen in einem Vorprojekt detailliert zu prüfen. Dabei sollen die offenen Fragen vertieft untersucht werden, so dass in der Folge die erforderlichen Verfahren zur Umsetzung sowie die Detailplanungen durchgeführt werden können. Aus der Vielzahl an untersuchten Varianten sind zwei mögliche Strassen Varianten verblieben:

– Verbindung der A 14 – Anschlussstelle Dornbirn Nord mit der A 1 – Anschlussstelle St.Margrethen im Bereich Brugger Loch / Brugger Horn;
– Ostumfahrung von Lustenau, ebenfalls mit Anschlussstelle St.Margrethen im Bereich Brugger Loch / Brugger Horn.

Beide Varianten sind unter Federführung der Republik Österreich oder des Landes Vorarlbergs weiter zu entwickeln. Der Anschlussbereich Brugger Loch / Brugger Horn entspricht dem Konzept aus den 70er-Jahren (mit gebautem Anschlussbauwerk auf schweizerischer Seite beim Anschluss St.Margrethen) und auch dem ehemaligen Projekt S18, für welches schon damals technische Vorkehrungen getroffen wurden und vorsorglich Land gesichert wurde.

Die erste Variante hat geringere negative Auswirkungen auf den Siedlungsraum, kann jedoch nur umgesetzt werden, wenn sie keine erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter im Natura 2000 Gebiet verursacht. Darüber hinaus gibt es für beide Varianten Vor- und Nachteile, die es in einer späteren Planungsphase im Detail zu untersuchen gilt.

Überlegungen zur Verbindung der beiden Autobahnen zwischen Hohenems / Diepoldsau und Altach / Mäder / Kriessern sollen unabhängig davon von Vorarlberg und St.Gallen einer getrennten Betrachtung unterzogen werden.

3.2.1.c Nationalstrassenanschluss Wil-West

Das ASTRA erarbeitet in der Filiale Winterthur zurzeit ein Generelles Projekt für den Anschluss Wil-West. Die Arbeiten wurden zwischenzeitlich aufgrund der vertiefenden Abklärungen zum Entwicklungsschwerpunkt Wil-West sistiert. Die durchgeführte Masterplanung Wil-West hat sowohl die exakte Lage des Anschlusses definiert als auch die Funktion des untergeordneten Netzes nachgewiesen. Beim ARE CH und dem ASTRA wurde beantragt, das Generelle Projekt weiter zu bearbeiten.

Der Anschluss Wil-West mit dem Entwicklungsschwerpunkt wie auch der Nordast Richtung Bronschhofen sind Bestandteile des Agglomerationsprogrammes Region Wil. Obwohl der Autobahnanschluss in der Kompetenz des Bundes liegt und auch durch den Bund finanziert wird, ist eine Abstimmung mit dem Agglomerationsprogramm zwingend. Die Vorprüfung des Bundesamtes für Raumentwicklung, welche Aussagen zur Zweckmässigkeit des zusätzlichen Anschlusses und auch zur Mitfinanzierung der weiteren Elemente über den Agglomerationsfonds enthalten wird, kann auf Mitte 2013 erwartet werden.

3.2.1.d A 1 Zubringer Region Rorschach

Ähnlich wie beim Nationalstrassenanschluss Wil-West erfolgt die Abstimmung für den A1 Zubringer Region Rorschach über das Agglomerationsprogramm. Das Vorhaben ist als Kernelement im Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon–Rorschach enthalten. Es ist zu erwarten, dass nur das eigentliche Anschlussbauwerk über die Nationalstrasse finanziert wird. Die Zubringerstrecke von der Sulzstrasse in Goldach zur Autobahn wird voraussichtlich über den Agglomerationsfonds und den Kanton St.Gallen zu finanzieren sein. Dies wurde im Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon–Rorschach auch bereits so berücksichtigt. Über die Höhe des Bundesanteils wird ebenfalls die Vorprüfung des Bundesamtes für Raumentwicklung, welche Mitte 2013 vorliegen soll, Auskunft geben.

3.2.1.e Rückbau Vollanschluss Sargans und Bau neuer Halbanschluss Baltschana

Mitte 2012 startete die Abteilung Netze des ASTRA das Projekt: «Projektdefinition A3 Anschluss Sargans». Die Absicht liegt darin, dass der bestehende Vollanschluss Sargans zum Halbanschluss von und nach Zürich umgebaut werden soll. Die Anbindung von und nach St.Gallen / Chur soll rund einen Kilometer Richtung Osten in den Raum Baltschana verlegt werden. Die Rückstaus bis auf die Stammstrecke der Autobahn aus dem stark genutzten Gewerbegebiet Mels / Vilters-Wangs / Sargans können so eliminiert werden.

3.2.2 Betrieb der Nationalstrassen in der Gebietseinheit VI

In den fünf Jahren von 2014 bis 2018 stehen der Gebietseinheit VI verschiedene wichtige Aufgaben und Herausforderungen bevor. Die Leistungsvereinbarung über den betrieblichen und projektfreien baulichen Unterhalt zwischen dem ASTRA und dem Kanton St.Gallen sieht in Artikel 21 vor, die Vereinbarung ab dem Jahr 2012 alle fünf Jahre zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen. Für den geplanten Abschluss der Leistungsvereinbarung 2014 (ALV14) fordert der Bund die Gebietseinheit VI auf, ihr Globalangebot zu überprüfen, die Strukturen der Kalkulationen den geänderten Vorgaben anzupassen und eine neue Offerte einzureichen. Das bedeutet für die Gebietseinheit VI, dass zum dritten Mal seit dem Jahr 2006 die Leistungen und die kalkulierten Preise überprüft und angepasst werden müssen. Nur eine genaue Kalkulation aller Tätigkeiten garantiert der Gebietseinheit VI, dass der Kanton St.Gallen als Betreiber dem Bund ein konkurrenzfähiges Angebot unterbreiten kann, als Grundlage für weitere fünf erfolgreiche Jahre betrieblichen und projektfreien Unterhalts der Nationalstrassen.

Mit dem NEB ist vorgesehen, schweizweit 20 Strassenabschnitte ins Nationalstrassennetz zu übernehmen. Damit werden ab dem 1. Januar 2014 gesamthaft sechs Streckenabschnitte in den Kantonen St.Gallen, Thurgau und Glarus mit einer Gesamtlänge von 73 km zusätzlich in die betriebliche Verantwortung der Gebietseinheit VI übergehen.

Im Bereich der Baustellen auf den Nationalstrassen werden drei gewichtige Projekte die Leistungsfähigkeit der Gebietseinheit VI auf die Probe stellen. Auf der Walensee-Autobahn sind es die Sanierungen der Strecke Murg-Walenstadt, die Überbrückungsmassnahmen für Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen und der Bau des Sicherheitsstollens Kerenzerberg. In den Jahren 2015-2017 soll im Weiteren der Streckenabschnitt Rheineck-St.Margrethen der A1 total saniert werden. Dies wird vor allem das Betriebspersonal im Werkhof Thal beanspruchen. Als drittes Vorhaben stehen die Vorarbeiten und Planungen der Sanierung Stadtautobahn St.Gallen im Brennpunkt der grossen Autobahnbaustellen.

Die zukünftigen Grossbaustellen, die Übernahme von neuen Strassen im Projekt NEB und der ständig steigende Druck des ASTRA auf die Betriebskosten werden von der Gebietseinheit VI erhöhte Anforderungen an die Leistungsfähigkeit stellen. Durch die zunehmenden Aufgaben, bedingt durch die Übernahme von 73 km Strassennetz in die betriebliche Verantwortung der Ge-

bietseinheit VI, sind die personellen Ressourcen entsprechend anzupassen. Der entsprechende Mehraufwand, wird über die Abgeltung des Bundes innerhalb der Leistungsvereinbarung kompensiert.

3.3 Kantonsstrassen-Vorhaben

3.3.1 Vorbereitung und Umfrage

Im Dezember 2011 lud das Baudepartement die interessierten Stellen (Städte/Gemeinden, Regionalplanungsgruppen und die kantonalen Departemente) ein, Begehren für das 16. Strassenbauprogramm bis 31. März 2012 einzureichen. Mit der Einladung wurde bekannt gegeben, welche Unterlagen zu jedem Begehren erwartet werden, damit diese untereinander verglichen werden können und das geplante Bewertungsverfahren vernünftige Aussagen ergibt. Ebenfalls wurden die Ziele und Kriterien zur Projektbeurteilung abgegeben, damit im Sinn eines offenen und transparenten Verfahrens die Eingaben auf diese Kriterien ausgerichtet werden können.

3.3.2 Bewertung

Gesamthaft sind 753 Begehren von 76 Gesuchstellern eingegangen. Nach Bereinigung der Doppelnennungen verbleiben noch 497 Begehren. 153 Begehren können nicht im Rahmen des Strassenbauprogrammes abgehandelt werden. Es handelt sich dabei um Vorhaben im UhPeri der Nationalstrassen und auf Gemeindestrassen sowie um sonst nicht zuteilbare Begehren. Nach Abzug der insgesamt 83 anbegehrten Strassenraumgestaltungen, die nicht bewertet werden, verbleiben damit noch 261 zu bewertende Vorhaben. Die Bewertung soll die Begehren gemäss der bewährten Einteilung der vergangenen Strassenbauprogramme wie folgt klassifizieren:

– A: Bauvorhaben der 1. Priorität (Verwirklichung im 16. Strassenbauprogramm);
– B: Bauvorhaben der 2. Priorität (Ersatzprojekte);
– C: Weitere Begehren.

Nicht priorisiert wurden Strassenraumgestaltungen und Umweltschutzmassnahmen, für die im 16. Strassenbauprogramm pauschale Beiträge vorgesehen werden.

Für die zu bewertenden Vorhaben gelangte das bewährte Bewertungssystem aus den vergangenen Strassenbauprogrammen zur Anwendung. Je nach Grösse, Art und vorhandener Datenlage der anbegehrten Vorhaben wurde ein umfassendes oder vereinfachtes Priorisierungsverfahren angewendet: Vorhaben mit einem erwarteten Investitionsvolumen von weniger als 2,5 Mio. Franken sowie Geh- und Radwege wurden nach dem vereinfachten Bewertungsverfahren und solche mit einem erwarteten Investitionsvolumen von über 2,5 Mio. Franken mittels dem Wirtschaftlichkeitswerkzeug der Kostenwirksamkeit beurteilt.

Grossvorhaben mit einem Investitionsbedarf ab rund 50 Mio. Franken bedürfen einer speziellen Betrachtung. Für Projekte dieser Grössenordnung hat die Vergangenheit gezeigt, dass ein breit angelegtes Variantenstudium mit verschiedenen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen unumgänglich ist. Die Erfahrung zeigt auch, dass der Zeitaufwand für diese Phase, in der auch immer mehr die Mitwirkung der Bevölkerung verlangt wird, nicht unterschätzt werden darf. Das Resultat der Studienphase zeigt die breit abgestützte Lösungsabsicht in der Regel bereits in Form eines Vorprojektes auf und entspricht auch dem kantonalen Richtplaneintrag als Zwischenergebnis. Da für Begehren ohne Vorliegen einer Studie noch keine definierten Massnahmen vorliegen, kann auch keine Bewertung vorgenommen werden. Anstelle der Bewertung der Vorhaben erfolgt hier eine Priorisierung aufgrund des Problemdrucks. Berücksichtigt wird dazu der DTV, stellvertretend für die Verkehrssicherheit, den Verkehrsfluss und den Konflikt Siedlung / Verkehr. In dieser Projektphase sind dies die folgenden Vorhaben:

– St.Gallen: N 1, Teilspange Güterbahnhof;
– Diepoldsau: Südspange zur Entlastung der Tram- und Hohenemserstrasse (evtl. Bereiche) und weitere Massnahmen;
– Rapperswil-Jona: Verkehrsentlastung;
– St.Gallenkappel: Verkehrsentlastung Rickenstrasse, Umfahrung des Dorfes St.Gallenkappel-Betzikon;
– Gossau: Entlastung der St.Gallerstrasse.

Die Kosten für solche Studien sind im Vergleich zu den Realisierungskosten gering. Eingeschränkt wird die Anzahl der umsetzbaren Grossvorhaben durch die beschränkten Personalressourcen des Baudepartementes wie auch der externen Fachplaner.

In der darauf folgenden Phase wird das Vorprojekt aus der Studienphase in mehreren Schritten zur Baureife gebracht. Dazu bedarf es der Ausarbeitung eines Auflageprojekts, der Anhörung der Gemeinde (Art. 35, StrG), der Projektgenehmigung durch den Kantonsrat, der öffentlichen Auflage, des Abschluss der Rechtsmittel und des Erwerbs der benötigten Flächen. Die Erfahrung zeigt, dass in der Regel die Periode eines Strassenbauprogrammes nicht ausreicht um die Baureife für ein Projekt dieser Grössenordnung zu erlangen. Für diese Phase liegen zur Prüfung vor:
– Rorschach: Kernumfahrung;
– Altstätten: Ostumfahrung;
– Kaltbrunn / Uznach / Schmerikon: Verbindungsstrasse ab A 53 Richtung Gaster und Gommiswald;
– Wil: Netzergänzung Nord und Grünaustrasse.

Für alle diese Vorhaben wurde eine standardisierte ZMB erarbeitet. Die Verbindungsstrasse A53 in Uznach und die Netzergänzung Nord mit Grünaustrasse in Wil wurden in den jeweiligen Agglomerationsprogrammen mit der Priorität A eingegeben. Damit soll der Spatenstich bis spätestens Ende 2018 erfolgen können. Die Vorprüfung des Bundes für diese in den jeweiligen Agglomerationsprogrammen anbegehrten Vorhaben ist aber erst im Verlauf des Jahres 2013 zu erwarten.

Die Realisierungsphase ab Spatenstich bis Inbetriebnahme bildet den Abschluss eines Grossprojektes. Je nach Grösse des Vorhabens wird auch hierfür weit mehr als die Zeitspanne eines Strassenbauprogrammes beansprucht. In dieser Phase sind im 16. Strassenbauprogramm die bereits durch den Kantonsrat genehmigten Vorhaben Umfahrung Bütschwil, Umfahrung Wattwil – 2. Etappe und die Brücke Pfäfers-Valens samt Erschliessungsstrasse Valur aufgeführt. Je nach weiterem Verlauf der Projektentwicklung könnte auch der A1 Zubringer Region Rorschach bereits im 16. Strassenbauprogramm begonnen werden.

Übersicht der Eingaben

Eingabe	Priorisierung		
	umfassend	vereinfacht	keine
Umfahrungen (21)	13	5[3]	3[4]
Korrektionen (79)	6	73	-
Kunstbauten, Aufhebung Niveauübergänge (19)	3	16	-
Geh- und Radwege (92)	-	92	-
öV-Massnahmen / Verkehrssteuerungen(20)	-	20	
Kantonsstrassensanierungen (26)	-	26	
Umweltschutzmassnahmen (4, Sammelposition)	-	-	4
Strassenraumgestaltungen (83, Sammelposition)	-	-	83
Total (344)	22	232	90

Tabelle 3: Übersicht der Eingaben

[3] Studien für Grossvorhaben gemäss Auflistung in Kap. 3.3.4.

[4] Nicht priorisiert wurden die bereits beschlossenen Vorhaben Umfahrung Bütschwil, Umfahrung Wattwil – 2. Etappe und Brücke Pfäfers samt Erschliessungsstrasse Valur.

Aufgrund der grossen Anzahl von Projekten und des Umstandes, dass Projekte auf verschiedenen Bearbeitungsstufen schwierig miteinander zu vergleichen sind, wurde das Bewertungsinstrument für das 16. Strassenbauprogramm verfeinert. Da sich Strasseninfrastrukturen in den letzten 20 Jahren von stark wirtschaftlich geprägten Zielsetzungen wie Reisezeitreduktion oder Erschliessungsqualität mehr in gesellschaftliche und ökologische Richtung wie Reduktion Trennwirkung, Lärmreduktion, Verkehrssicherheit usw., bewegten, wurde für das 16. Strassenbauprogramm die Gewichtung der zu bewertenden Ziele dem schweizerischen Trend angepasst. Die Änderung der Gewichtung hat nur geringen Einfluss auf die Resultate. Projekte mit Fokus auf die Verringerung des Konflikts zwischen Siedlung und Verkehr werden geringfügig besser bewertet als Projekte, welche mehrheitlich die Erschliessungsqualität erhöhen oder die Reisezeiten minimieren.

3.3.3 Umfassendes Bewertungsverfahren

Gemäss der Zusammenstellung in Ziff. 3.3.2 dieser Botschaft wurden folgende Projekte dem umfassenden Bewertungsverfahren unterzogen:

14 Umfahrungen (2 Untervarianten)			**Kosten** (Basis 2012) in Mio. Franken
U01	St.Gallen	Sonnenstrasse; Tieferlegung	101.1
U02	Goldach / Rorschacherberg / Rorschach	Zubringer A 1 Region Rorschach	73.0
U03a	Rorschach	Kernumfahrung Rorschach, Variante Ausbau Eisenbahnstrasse	85.0
U03b		Kernumfahrung Rorschach, Variante Untertagebautunnel kurz	145.0
U04	Altstätten	Ostumfahrung Altstätten	57.0
U05	Sevelen	Nordumfahrung Sevelen	8.8
U06	Sargans	Nordanbindung Tiefriet mit Anbindung an Steinbruch Schollberg bzw. Anbindung an das übergeordnete Strassennetz Trübbach / Sargans	9.6
U07	Bad Ragaz	Verkehrsentlastung Dorfkern/Kurpark (Umfahrung)	4.5
U08	Kaltbrunn / Uznach / Schmerikon	Verbindungsstrasse ab A 53 Richtung Gaster und Gommiswald	96.0
U09	Wil	Netzergänzung Grünaustrasse	6.0
U10	Wil	Netzergänzung Nord gemäss Agglomerationsprogramm	27.0
U11	Oberbüren	Querspange ab der Westumfahrung südlich der Autobahn	1.3
U12a	Gossau	Verbindung Flawilerstrasse–Wilerstrasse	7.8
U12b	Gossau	Verbindung Eichenkreisel–Westspange	15.0

Tabelle 4: zu priorisierende Umfahrungsstrassen

Bewertete Begehren Korrektionen:

6 Korrektionen			**Kosten** (Basis 2012) In Mio. Franken
K01	St.Gallen / Gaiserwald	Verkehrsstudie Geissbergstrasse–Bildstrasse	11.3
K02	Goldach	Sanierung Bahnübergang Rietli, Projektierung und Bau	8.9
K03	Thal	Aufhebung Niveauübergänge Höhe Obstverwertungsgesellschaft Staad sowie beim Rest. Neueck und Erstellen einer neuen Unterführung westlich Bahnhof Staad samt Einfahrt in Hauptstrasse Staad mittels Kreisel	8.6
K04	Sennwald	Sanierung Bahnübergang Bahnhof Salez	8.0
K05	Sargans / Mels / Vilters-Wangs	Standort Mels-Riet / Sargans / Vilters-Wangs	2.8
K06	Uzwil	Bahnhofstrasse Uzwil-Oberuzwil, Ausbau Unterführung Bahnhofstrasse	11.3

Tabelle 5: zu priorisierende Strassenkorrektionen

Die Kosten-Wirksamkeits-Betrachtung ergab folgende Resultate:

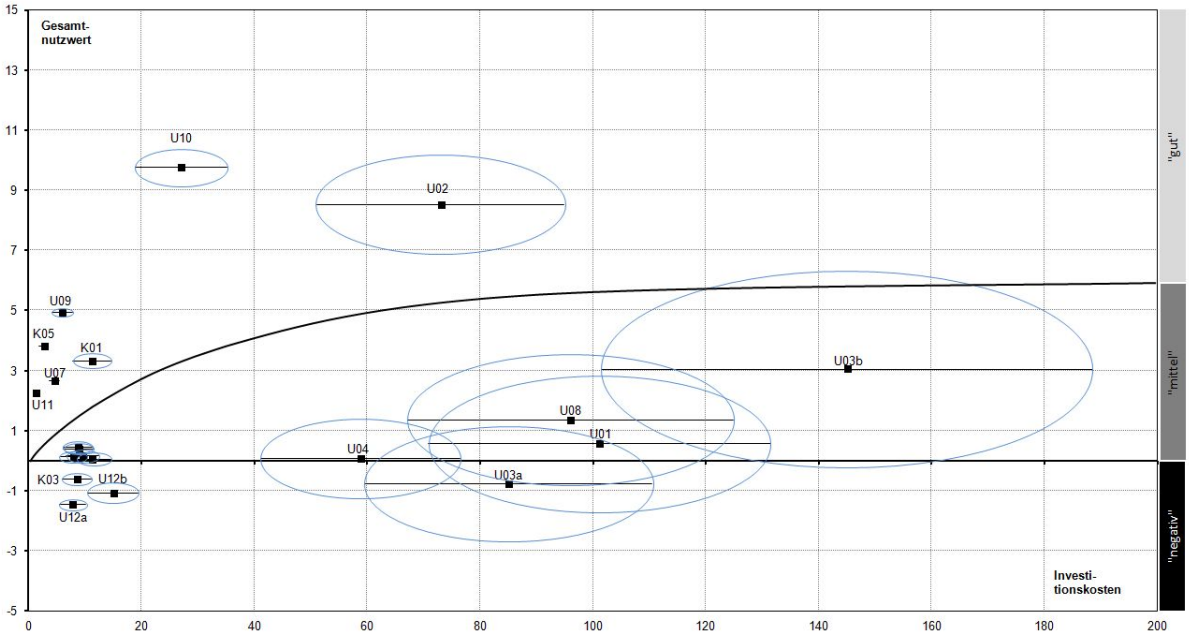


Abbildung 3: Kosten-Wirksamkeitsdiagramm aller ausführlich priorisierten Vorhaben

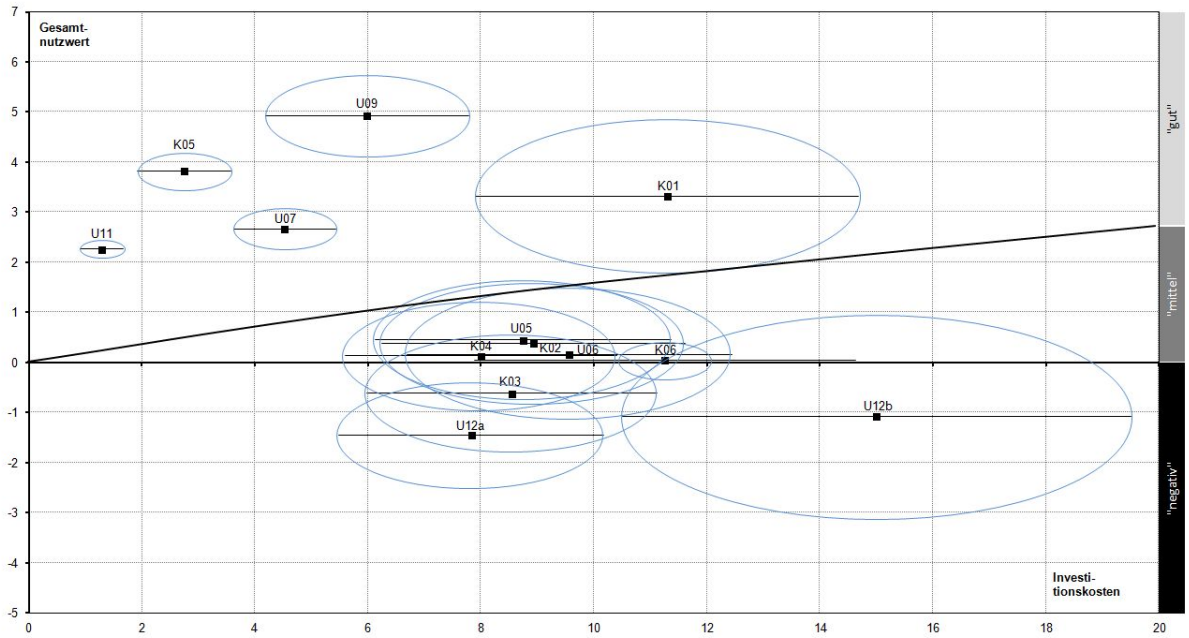


Abbildung 4: Kosten-Wirksamkeitsdiagramm der ausführlich priorisierten Vorhaben, Ausschnitt bis 20 Mio. Franken

Das Bewertungsverfahren hat ganz unterschiedlichen Projektständen gerecht zu werden. So können die Unterlagen von einer bezeichneten Linienführung, vergleichbar mit einem Richtplaneintrag, bis hin zum Reifegrad eines Auflageprojektes reichen. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen wird bewusst auf eine Rangreihenfolge aufgrund der ermittelten Kostenwirksamkeit verzichtet und die Projekte werden vereinfacht in die drei Klassen «gut» , «mittel» und «negativ» eingeteilt.

Alle Begehren, die im Bewertungsverfahren eine mittlere bis gute Kosten-Wirksamkeit ausweisen, werden im 16. Strassenbauprogramm dem Anhang A oder B zugeteilt. Je nach Grösse des Vorhabens und des aktuellen Projektstands werden Mittel für die im 16. Strassenbauprogramm möglichen weiteren Bearbeitungsschritte eingestellt. Konkret können diese, je nach Datenlage und Projektstand, von der Vertiefung vorliegender Studien bis zur Realisierung variieren.

Die Priorisierung im 16. Strassenbauprogramm zeigt für die bewerteten Begehren folgende Situation:

Umfahrungen			Bewertung	Priorisierung im 16. Strassenbauprogramm
U01	St.Gallen	Sonnenstrasse; Tieferlegung	mittel	Priorität C[5]
U02	Goldach / Rorschacherberg / Rorschach	Zubringer A 1 Region Rorschach	gut	Priorität A
U03a	Rorschach	Kernumfahrung Rorschach, Variante Ausbau Eisenbahnstrasse	negativ	Priorität C[6]
U03b	Rorschach	Kernumfahrung Rorschach, Variante Untertagebautunnel kurz	mittel	Priorität B
U04	Altstätten	Ostumfahrung Altstätten	mittel	Priorität B
U05	Sevelen	Nordumfahrung Sevelen	mittel	Priorität C[7]
U06	Sargans	Nordanbindung Tiefriet mit Anbindung an Steinbruch Schollberg bzw. Anbindung an das übergeordnete Strassennetz Trübbach / Sargans	mittel	Priorität B
U07	Bad Ragaz	Verkehrsentlastung Dorfkern/Kurpark (Umfahrung)	gut	Priorität A
U08	Kaltbrunn / Uznach / Schmerikon	Verbindungsstrasse ab A 53 Richtung Gaster und Gommiswald	mittel	Priorität B
U09	Wil	Netzergänzung Grünaustrasse	gut	Priorität A
U10	Wil	Netzergänzung Nord gemäss Agglomerationsprogramm	gut	Priorität A
U11	Oberbüren	Querspange ab der Westumfahrung südlich der Autobahn	gut	Priorität B[8]
U12a	Gossau	Verbindung Flawilerstrasse–Wilerstrasse	negativ	Priorität C[9]
U12b	Gossau	Verbindung Eichenkreisel–Westspange	negativ	Priorität C[10]

Tabelle 6: Resultat Priorisierungen der Umfahrungen

[5] Das Projekt Sonnenstrasse; Tieferlegung wird im Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon – Rorschach mit der Priorität C aufgeführt. Aus diesem Grunde macht es keinen Sinn, dieses Projekt im Strassenbauprogramm höher zu priorisieren.

[6] Die Kernumfahrung Rorschach, Variante Ausbau Eisenbahnstrasse wird im Anhang nicht angeführt. Die angestrebten Ziesetzungen werden durch die Variante Untertagebautunnel kurz abgedeckt, welche in der Priorität B geführt wird.

[7] Das Begehren wurde von der Gemeinde in der Zwischenzeit weiter bearbeitet und aufgrund der Ergebnisse durch die Gemeinde zurück gestellt.

[8] Die Querspange Oberbüren schliesst an den Perimeter der Nationalstrasse an. Die vorliegende Projektstudie wird dem ASTRA eingereicht. Die Federführung wird beim ASTRA liegen. Sollte das ASTRA während des 16. Strassenbauprogramms entsprechende Schritte einleiten, wird eine Übernahme in die Priorität A geprüft werden.

[9] Die Bewertung für die Verbindung Flawilerstrasse – Wilerstrasse (Westspange) betrachtet ausschliesslich das Verbindungselement ohne die Weiterführung des Verkehrs auf Gossauer Gebiet. Je nach Ausgang der Studie Gossau; Entlastung St.Gallerstrasse kann auch die Westspange in einer Gesamtlösung Sinn machen.

[10] Für die Verbindung Eichenkreisel – Westspange gilt die gleiche Aussage wie für die Verbindung Flawilerstrasse – Wilerstrasse (Siehe Fussnote zu Verbindung Flawilerstrasse – Wilerstrasse).

Bewertete Begehren Korrektionen:

Korrektionen			Bewertung	Priorisierung im 16. Strassenbauprogramm
K01	St.Gallen / Gaiserwald	Verkehrsstudie Geissbergstrasse–Bildstrasse	gut	Priorität A
K02	Goldach	Sanierung Bahnübergang Rietli, Projektierung und Bau	mittel	Priorität C
K03	Thal	Aufhebung Niveauübergänge Höhe Obstverwertungsgesellschaft Staad sowie beim Rest. Neueck und Erstellen einer neuen Unterführung westlich Bahnhof Staad samt Einfahrt in Hauptstrasse Staad mittels Kreisel	negativ	Priorität C[11]
K04	Sennwald	Sanierung Bahnübergang Bahnhof Salez	mittel	Priorität C
K05	Sargans / Mels / Vilters-Wangs	Standort Mels-Riet / Sargans / Vilters-Wangs	gut	Priorität C[12]
K06	Uzwil	Bahnhofstrasse Uzwil-Oberuzwil, Ausbau Unterführung Bahnhofstrasse	mittel	Priorität C

Tabelle 7: Resultat Priorisierungen der Strassenkorrektionen

3.3.4 Umfahrungsstrassen

Kostspielige Umfahrungsstrassen rechtfertigen sich ungeachtet jeder Bewertung von vornherein erst, wenn die Schwelle des DTV von 10'000 Fahrzeugen/Tag überschritten wird (siehe Bericht 40.96.02 «Perspektiven der st.gallischen Strassenbaupolitik» [ABl 1996, 39]). Ausnahmen sind vorstellbar, wenn es um den Schutz einer Innenstadt oder eines Kurorts von kantonalem Interesse geht. In diesen Fällen müssten sich allerdings die politische Gemeinde und/oder Dritte den vertretenen Interessen entsprechend an den Kosten beteiligen. Zudem muss die Verkehrsverlagerung grösser als 50 Prozent ausfallen.
Das 16. Strassenbauprogramm enthält folgende Grossvorhaben:

Realisierung:

– Ziel für die Umfahrung Bütschwil ist es, die Landerwerbsverfahren bis Ende 2013 abzuschliessen. Der Baubeginn ist im Mai 2014 vorgesehen, was bei einer realistisch vorgesehenen Bauzeit von rund sechs Jahren zu einer Inbetriebnahme der Umfahrung im Sommer 2020 führt. Projekte für flankierende Massnahmen werden parallel dazu vorangetrieben, um sie nach der Verkehrsabnahme im Dorfzentrum sofort umzusetzen. Die entsprechenden Beschlüsse des Gemeinderates Bütschwil liegen vor. Dazu bedarf es aber beim Grossteil der Massnahmen einer Zustimmung der Bütschwiler Bevölkerung.
– Bei der Umfahrung Wattwil – 2. Etappe wurden von den durch die Regierung am 14. August 2012 entschiedenen 17 Einsprachen deren 4 an das Verwaltungsgericht weiter gezogen. Die Entscheide des Verwaltungsgerichts werden frühestens in der 1. Hälfte des Jahres 2013 erwartet. Sofern die Entscheide des Verwaltungsgerichts nicht an das Bundesgericht weiter gezogen werden, kann mit dem Abschluss der Landerwerbsverhandlungen bis Ende 2014 gerechnet werden. Detailprojektierung und Baumeistersubmissionen sind frühestens im Jahr 2015 möglich. Ein Baubeginn ist gemäss heutigem Wissensstand frühestens im Frühjahr 2016 realistisch. Mit einer Bauzeit von rund vier Jahren würde die Inbetriebnahme mit der Umfahrung Bütschwil zusammen fallen. Flankierende Massnahmen sind im Bahnhofbereich und an der Ebnaterstrasse in Wattwil im Bau oder projektiert. Die entsprechenden Gemeinderatsbeschlüsse liegen vor.

[11] Das Projekt zur Sanierung des Bahnübergangs Staad steht in direkter Abhängigkeit zum im Perimeter liegenden Strassenraumgestaltungskonzept.

[12] Der Ausbau des Standorts Mels – Riet / Sargans / Vilters-Wangs erfolgt nach dem Verursacherprinzip. Die weiteren Ausbauten werden durch Investoren zu finanzieren sein.

– Brücke Pfäfers-Valens samt Erschliessungsstrasse Valur: Das Ziel, noch im Rahmen des 15. Strassenbauprogrammes mit den Bauarbeiten zu beginnen, wurde erreicht. Mit den Vorarbeiten wurde im Herbst 2012 begonnen. Der offizielle Spatenstich für die Arbeiten fand im Frühjahr 2013 nach der Schneeschmelze statt. Die Bauarbeiten werden im Rahmen des 16. Strassenbauprogrammes voran getrieben, so dass im Sommer 2017 Brückenbauwerk und Strasse dem Verkehr übergeben werden können. Die Abrechnung ist bis Ende 2018 abzuschliessen und liegt damit noch innerhalb des 16.Strassenbauprogrammes vor.

Projektierung:

– Für folgende Projekte ist in 1. Priorität (Anhang A) die Projektierung an die Hand zu nehmen oder weiter zu treiben, ein Auflageprojekt zu erarbeiten und, so weit als möglich, die Rechtskraft zu erwirken:
  - Rorschach: A 1 Zubringer Region Rorschach;
  - Bad Ragaz: Verkehrsentlastung Dorfkern / Kurpark;
  - Kaltbrunn / Uznach / Schmerikon: Verbindungsstrasse ab A 53 Richtung Gaster und Gommiswald;[13]
  - Wil: Netzergänzung Grünaustrasse;
  - Wil / Bronschhofen: Netzergänzung Nord gemäss Agglomerationsprogramm.

– In 2. Priorität (Anhang B) sind folgende Begehren als Ersatzprojekte für die Projektierung vorgesehen:
  - Rorschach: Kernumfahrung Rorschach;
  - Altstätten: Ostumfahrung Altstätten;
  - Sargans: Nordanbindung Tiefriet mit Anbindung an Steinbruch Schollberg bzw. Anbindung an das übergeordnete Strassennetz Trübbach / Sargans;
  - Oberbüren: Querspange ab der Westumfahrung südlich der Autobahn;

Studien:

– Für die nachfolgenden Vorhaben ist in der 1. Priorität (Anhang A) die Linienführung zu bestimmen (Bestvariante), der Kostenteiler zu definieren und die Zweckmässigkeit nachzuweisen:
  - St.Gallen: N 1, Teilspange Güterbahnhof;
  - Diepoldsau: Südspange zur Entlastung der Tram- und Hohenemserstrasse (evtl. Bereiche) und weitere Massnahmen;
  - Rapperswil-Jona: Verkehrsentlastung;
  - Gossau: Entlastung der St.Gallerstrasse.
– Als Ersatzprojekt (Vorhaben der 2. Priorität, Anhang B) wird vorgesehen:
  - St.Gallenkappel: Verkehrsentlastung Rickenstrasse, Umfahrung des Dorfes St.Gallenkappel-Betzikon.
– Nicht zur weiteren Bearbeitung vorgesehen sind:
  - Gossau: Verbindung Flawilerstrasse – Wilerstrasse (Westspange).
  - Gossau: Verbindung Eichenkreisel – Westspange;
  - Sevelen: Nordumfahrung Sevelen;
  - St.Gallen: Tieferlegung Sonnenstrasse.

3.3.5 Übrige Kantonsstrassenprojekte

Unter die übrigen mittleren und kleinen Bauvorhaben fallen Geh- und Radwege, Sicherung von Fussgängerübergängen, Busbuchten, Lichtsignalanlagen, Kreisel, lokale Korrektionen und die Beseitigung von Unfallschwerpunkten. Diese Bauten, die dem Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer, der punktuellen Kapazitätserhöhung, der Busbevorzugung und/oder der Verbesserung

[13] Die Verbindungsstrasse A53 – Gaster wurde in der Septembersession 2013 des Kantonsrats von der Priorität B in die Priorität A vorgezogen.

der Verkehrssicherheit dienen, haben einen hohen Stellenwert. Insbesondere die Unfallstatistik der Kantonspolizei und die Hinweise der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) sind wichtige Elemente der Beurteilung. Die zur Ausführung vorgesehenen Vorhaben sind im Anhang A aufgeführt.

3.3.6 Kunstbauten

Abgesehen von den Brücken und Tunnels, die Bestandteile der Umfahrungsstrassenprojekte sind, werden im 16. Strassenbauprogramm vierzehn Brücken durch Neubauten ersetzt oder einer vollumfänglichen Instandsetzung mit Anpassungen an die heutigen Bedürfnisse unterzogen. Die Kunstbauten haben teilweise ihre Nutzungsdauer erreicht und müssen, um auch weiterhin die Tragsicherheit (keine Lastbeschränkungen usw.) zu erfüllen, ersetzt werden. Einige Bauwerke müssen angepasst werden, da die Gebrauchstauglichkeit (Durchflussprofile, Verkehrsaufkommen usw.) nicht mehr gegeben ist. Die wichtigsten und kostenintensivsten Vorhaben sind die Brücke Thur Felsegg (Maillart-Brücke), die Rheinbrücke Kriessern – Mäder und das Viadukt Mühle Rickenbach. Sie werden zusammen mit den elf weiteren Vorhaben im Anhang A aufgeführt.

3.3.7 Umweltschutzmassnahmen / Strassenraumgestaltungen

Der letzte noch zu sanierende Amphibienzug von nationaler oder regionaler Bedeutung an Kantonsstrassen liegt in Schänis und soll realisiert werden. Parallel dazu werden jeweils im Rahmen von Strassenbauprojekten in Absprache mit dem ANJF allfällige kleinere Konfliktstellen zwischen Kantonsstrassen und Laichwanderungen saniert. Es werden einfache aber zweckdienliche Lösungen angestrebt.

Zwar werden strassenverkehrsbedingte Massnahmen gemäss Luftreinhalteverordnung vom Bund nicht mehr mitfinanziert. Dies bedeutet jedoch nicht, dass an Kantonsstrassen die Ziele der Luftreinhaltung nicht weiter verfolgt werden, weil diese auch durch strassenbauliche Massnahmen erreicht werden können. Mögliche Massnahmen sind: Verkehrsmanagement/-beeinflussung mit Lichtsignalanlagen, Verkehrskreisel z.B. mit Torfunktion. Insbesondere in Kernbereichen von Städten und Agglomerationen sind aber Einzelmassnahmen als Teil von integralen Lösungen für den Gesamtverkehr aufeinander abzustimmen. Die mit Strassenraumgestaltungen angestrebte Verstetigung des fliessenden Verkehrs trägt ebenfalls zur Abnahme der Schadstoffemissonen bei.

Die Sanierung von Konfliktstellen zwischen Gewässerschutzzonen und Kantonsstrassen wird weiter vorangetrieben. Dabei bestimmt in erster Linie das Gefährdungspotenzial die Dringlichkeit, soweit nicht die Sanierung im Rahmen eines ohnehin anstehenden Strassenbaus erfolgt.

Zu den Umweltschutzmassnahmen im weiteren Sinn gehören auch die baulichen Massnahmen zur Strassenraumgestaltung. Diese dienen nicht nur der Reduktion von Umweltbelastungen sowie der Verbesserung des Ortsbilds und der anerkannten Grundsätze eines siedlungsgerechten Strassenbaus, sondern insbesondere auch dem Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Im Rahmen des 16. Strassenbauprogramms sollen, wie bereits im 14. und 15. Strassenbauprogramm, bauliche Massnahmen zur Strassenraumgestaltung an Kantonsstrassen geplant, projektiert und verwirklicht werden. Die Finanzierung soll, auf Grund der gemachten guten Erfahrungen, weiterhin in sachgemässer Anwendung von Art. 69 StrG durch den Kanton, die betroffenen politischen Gemeinden und allfällige Dritte erfolgen. Von den Gesamtkosten des Projektes werden zunächst die sogenannten «Ohnehinkosten» abgezogen. Das sind Kosten, die dem Kanton auf Grund des aktuellen Strassenzustands, unabhängig von den geplanten baulichen Massnahmen zur Strassenraumgestaltung, ohnehin entstehen würden. Ebenfalls abgezogen werden besondere von der politischen Gemeinde gewünschte Massnahmen («Sonderkosten») bezüglich Ausstattung, Beleuchtung, Bepflanzung, Materialisierung u.ä. An die verbleibenden «Restkosten» sollen die politischen Gemeinden, nach Abzug allfälliger Beiträge Dritter, einen Beitrag von 35 Prozent leisten. Werden die Strassenraumgestaltungsprojekte

im Rahmen von Agglomerationsprogrammen realisiert und mitfinanziert so werden die Beiträge des Bundes ebenfalls vorab von den Gesamtkosten in Abzug gebracht.

3.3.8 Werkhöfe für den Strassenunterhalt

Der heutige Stützpunktstandort Freihof des Strassenkreisinspektorates Gossau an der Bronschhoferstrasse 4 in Wil ist seit vielen Jahren wegen seiner Zentrumslage sehr umstritten und nicht mehr standortgerecht. Die Zu- und Wegfahrt zum Stützpunkt Freihof erfolgt ausschliesslich über Kantonsstrassen, die über den Schwanenkreisel führen. Dieser neuralgische Verkehrsknotenpunkt ist stets überlastet und erschwert zunehmend die Zu- und Wegfahrt zum Stützpunkt. Aus betriebswirtschaftlichen Gründen soll der Stützpunkt Thurhof, Oberbüren, mit dem Stützpunkt Freihof, Wil, in einen einzigen Stützpunkt im Raum Wil und Umgebung zusammen geführt werden. Damit können die Arbeitsabläufe in den einzelnen Arbeitsgruppen des Stützpunktes und der Geräteeinsatz optimiert werden. Ein gemeinsamer Stützpunkt ergibt Einsparungen bei den Räumlichkeiten und entsprechend weniger betriebliche und bauliche Unterhaltskosten für Technik- und Aufenthaltsräume, Lager, Werkstatt und Plätze.

3.3.9 Dringende kleine Vorhaben / Projektierungen / Agglomerationsprogramm Reserve

Die in Anhang A aufgeführten Vorhaben belasten die Strassenrechnung mit rund 421 Mio. Franken. Erfahrungsgemäss ist es aber unerlässlich, für heute noch nicht absehbare dringende kleinere Vorhaben eine operative Reserve bereit zu halten. Zudem werden im Rahmen der rollenden Planung bereits Projektierungskosten für das 17. Strassenbauprogramm (2019 – 2023) anfallen. Im Weiteren gilt es, Finanzen zu reservieren für Agglomerationsprojekte die im Strassenbauprogramm nicht in der Priorität A eingeteilt sind, durch den Bund aber aufgrund seiner Projektbeurteilung als dringlich bewertet und mitfinanziert werden (siehe auch Ziff. 3.1.5 dieser Botschaft).

Das 16. Strassenbauprogramm sieht vor, für Projektierungen 3 Mio. Franken, für dringende kleine Vorhaben 5 Mio. Franken und als Reserve für die Agglomerationsprogramme 17 Mio. Franken, insgesamt also 25 Mio. Franken, zu reservieren.

3.4 Langsamverkehr

Gemäss aktueller Definition des Bundes ist der LV neben dem MIV und dem öV als gleichwertige 3. Säule des Personenverkehrs zu betrachten und zu fördern. Die Verkehrssysteme stossen insbesondere in den Agglomerationen vielerorts an ihre Kapazitätsgrenzen. Für die Zukunft wird eine weitere Zunahme des Verkehrs erwartet. Gerade in den Agglomerationsgebieten kann der LV als eigenständige Mobilitätsform oder im Verbund mit dem öV zukünftig zu einer Entlastung beitragen. Dafür ist ein dichtes, sicheres und attraktives LV-Netz notwendig. In den vergangenen Jahren hat durch die Verkehrszunahme und durch Massnahmen zugunsten des MIV und öV die Attraktivität für den LV stetig abgenommen. In den kommenden Jahren soll – in den Agglomerationen unterstützt durch Beiträge des Bundes – diese Entwicklung gestoppt und der LV nachhaltig gefördert und mehr finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden (vgl. Tabelle 8 nachstehend). Massnahmen im Bereich des LV weisen erwiesenermassen eine gute Wirtschaftlichkeit auf und verursachen vergleichsweise geringe Betriebskosten.

3.4.1 Behebung Schwachstellen rollender LV an Kantonsstrassen

Über 2000 km des regionalen und kantonalen Radwegnetzes sind in den vergangenen Jahren auf Schwachstellen überprüft worden. Die Erhebungen dienten als wichtige Grundlage zur Netzplanung und Bildung von Massnahmenpaketen in den eingereichten Agglomerationsprogram-

men. Im Vordergrund stehen die Sanierung von sicherheitsrelevanten Schwachstellen und die Schliessung von bedeutenden Netzlücken. Wichtige Massnahmen an den Kantonsstrassen sind im Anhang A, Vorhaben der 1. Priorität, aufgeführt.

3.4.2 Sanierung Fussgängerübergänge an Kantonsstrassen

Aufgrund einer Piloterhebung läuft aktuell eine flächendeckende Überprüfung der Fussgängerübergänge an allen Kantonsstrassen durch ein externes Ingenieurbüro. Erste Auswertungen zeigen einen grossen Handlungsbedarf, um die bestehenden Sicherheitsdefizite zu beheben. Ein Teil der notwendigen Arbeiten wird koordiniert mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten oder wird im Rahmen von Unterhaltsarbeiten der Strassenkreisinspektorate ausgeführt. Bauliche Massnahmen (z.B. der Einbau von Mittelinseln) sind jedoch als Bauprojekte umzusetzen.

3.4.3 Werkgebundene Beiträge

Massnahmen aufgrund der Schwachstellenanalyse des rLV an Gemeindestrassen, dringende Arbeiten am Wanderwegnetz und Beiträge an Gemeinden bei Unwetterschäden werden mit projektbezogenen werkgebundenen Beiträgen unterstützt. Da ein erheblicher Teil des kantonalen und regionalen LV-Netzes unter diese Kategorie fällt und die Schwachstellenanalyse auch in diesen Bereichen einen bedeutenden Bedarf ausweist, ist ein Mehrbedarf ausgewiesen.

3.4.4 Signalisation / Planung

Nach Art. 53 StrG ist die Signalisation der LV-Netze von regionaler und kantonaler Bedeutung Aufgabe des Kantons. Das Baudepartement hat diese Aufgabe mit entsprechenden Leistungsvereinbarungen an externe Partner vergeben. In den kommenden Jahren stehen mit dem Aufbau und Betrieb des LV-Portals, der Digitalisierung der LV-Netze auf aktuelle Datengrundlagen und der Anpassung der Infrastruktur an die neuen Technologien weitere Aufgaben an.

3.5 Mittelbedarf

Die Kantonsstrassen des Kantons St.Gallen bedürfen Mittel für den betrieblichen Unterhalt, den baulichen Unterhalt, Korrektionen inklusive Strassenraumgestaltungen und Langsamverkehrsinfrastrukturen sowie den Neubau von Grossprojekten. Die Systematik der Mittelzuteilung stellt primär die Nutzung der bestehenden Infrastrukturen in den Vordergrund. Abgeleitet daraus folgt die Mittelzuteilung gemäss folgender Hierarchie:

– Betrieblicher Unterhalt;
– Baulicher Unterhalt;
– Korrektionen;
– Neue Strassen (Grossprojekte).

Abgeleitet aus der Entwicklung der verfügbaren Mittel (siehe Ziff. 3.8 dieser Botschaft) wird zukünftig angestrebt, ein Grossprojekt pro Strassenbauprogramm zu realisieren.

3.5.1 Strassenbau

Das 16. Strassenbauprogramm rechnet für den Kantonsstrassenbau insgesamt mit folgendem Aufwand (in Mio. Franken, ohne Zinsen):

Kantonsstrassen	2014	2015	2016	2017	2018	Total
Umfahrungsstrassen						
- Bütschwil	30.0	35.0	45.0	30.0	20.0	160.0
- Wattwil	0.3	1.0	10.0	36.0	36.0	83.3
Vorhaben der 1. Priorität	25.2	35.5	27.5	51.2	55.5	194.9
Umweltschutzmassnahmen / Strassenraumgestaltung	3.0	5.0	8.0	17.0	17.0	50.0
Dringende kleine Vorhaben / Projektierungen / Aggloprogramm Reserve	1.0	3.0	3.0	8.0	10.0	25.0
Schwachstellen Langsamverkehr inkl. Fussgängerübergänge	0.5	0.5	1.5	3.0	4.5	10.0
Werkhöfe / Stützpunkte	0.0	1.0	4.5	0.0	0.0	5.5
Gesamtkosten	**60.0**	**81.0**	**99.5**	**145.2**	**143.0**	**528.7**
Anteil Bund Aggloprojekte	0.0	2.0	4.0	5.0	6.1	17.1
Anteil Bund Globale	8.0	8.0	8.0	8.0	8.0	40.0
Anteil Gemeinden	9.0	9.0	6.0	12.0	12.9	48.9
Anteil Dritte	0.0	0.0	2.0	0.2	0.0	2.2
Nettoanteil Kanton	**43.0**	**62.0**	**79.5**	**120.0**	**116.0**	**420.5**

Tabelle 8: Aufwand Kantonsstrassenbau

3.5.2 Kantonsbeiträge an die Gemeinden

Nach Art. 94 ff. StrG werden für werkgebundene Kantonsbeiträge an die politischen Gemeinden insgesamt 20 Mio. Franken bereitgestellt.

Nach Art. 87 Abs. 1 StrG leistet der Kanton pauschale Beiträge an die politischen Gemeinden für:
- Unterhaltskosten des Betriebs der Beleuchtung an Kantonsstrassen zweiter Klasse innerhalb der Bauzonen;
- Reinigung und Winterdienst der Geh- und Radwege entlang den Kantonsstrassen;
- Entsorgung des Meteorwassers von Kantonsstrassen zweiter Klasse innerhalb der Bauzonen;
- allgemeine Auswirkungen des Strassenverkehrs innerhalb der Bauzonen.

Die pauschalen Kantonsbeiträge liegen zwischen 8 und 12 Prozent des Gesamtertrags der Strassenverkehrssteuern und werden vom Kantonsrat mit dem Strassenbauprogramm beschlossen. Der Prozentsatz für die pauschalen Kantonsbeiträge wird im 16. Strassenbauprogramm, gleich wie im 15. Strassenbauprogramm, auf 8,5 Prozent belassen, was rund 61.5 Mio. Franken entspricht.

Im FAG wird der Finanzausgleich unter anderem über den Sonderlastenausgleich Weite geregelt. Der Sonderlastenausgleich Weite gleicht übermässige Belastungen der Gemeinden mit geringer Bevölkerungsdichte und dementsprechend langen Verbindungswegen unter Berücksichtigung der topographischen Verhältnisse aus. Anspruch auf einen Beitrag haben die Gemeinden mit

einer überdurchschnittlich gewichteten Strassenlänge je Einwohnerin und Einwohner. Für den Sonderlastenausgleich Weite werden im 16. Strassenbauprogramm 206 Mio. Franken bereitgestellt.

3.5.3 Kantonsstrassenunterhalt

Gestützt auf Art. 70 und 70bis StrG sowie auf die Finanzplanung des Kantonsstrassenunterhalts wird der Gesamtaufwand des Strassenunterhalts im 16. Strassenbauprogramm rund 255 Mio. Franken betragen. Der im Vergleich zum 15. Strassenbauprogramm erhöhte Aufwand begründet sich im enormen Nachholbedarf von Belagssanierungen. Der bauliche Fahrbahnzustand aller Kantonsstrassen wurde systematisch erfasst. Diese Datenerhebung basierte auf der Schweizer Norm «Erhaltungsmanagement der Fahrbahnen». Die Resultate der Zustandserfassung können wie folgt zusammengefasst werden: 34,2 Prozent oder 237 km sind in kritischem bis schlechtem Zustand, 30,8 Prozent oder 209 km sind ausreichend und 35,0 Prozent oder 233 km sind in mittlerem bis gutem Zustand.

Der daraus resultierende Finanzmittelbedarf für die Belagssanierungen wurde ermittelt und ist ausgewiesen. Aus finanziellen Gründen kann der ausgewiesene Finanzbedarf im baulichen Kantonsstrassenunterhalt im 16. Strassenbauprogramm allerdings nicht gedeckt werden. Somit verschlechtert sich der bauliche Zustand der Infrastrukturbauten weiterhin und muss in den folgenden Strassenbauprogrammen in erhöhtem Ausmass nachgebessert werden.

3.5.4 Beiträge an die Kosten der Verkehrspolizei

Aus den zweckgebundenen Mitteln werden auch Entschädigungen an die Verkehrspolizei von Kanton und Stadt St.Gallen geleistet (Art. 7 SVAG). Im 16. Strassenbauprogramm sind Beiträge von rund 178 Mio. Franken vorgesehen.

3.5.5 Gesamtschau

Mit Berücksichtigung der Passivzinsen für die Bevorschussung durch den Kanton ergibt sich für das 16. Strassenbauprogramm folgender Finanzbedarf in Mio. Franken, der aus zweckgebundenen Mitteln aufzubringen ist:

Kantonsstrassenbau	421
Kantonsbeiträge an Gemeinden inkl. Sonderlastenausgleich Weite	288
Beiträge an die Kosten der Verkehrspolizei	178
Baulicher Unterhalt Prüfstellen Strassenverkehrsamt[14]	1
Deckung Kantonsstrassenunterhalt	255
Passivzinsen	3
Total	**1'146**

3.6 Verfügbare Mittel

3.6.1 Grundlagen

Grundlage für die Finanzierung des Strassenwesens bildet Art. 7 SVAG. Der Gesamtertrag der Strassenverkehrssteuern deckt die Aufwendungen des Kantons für Bau und Unterhalt der Strassen nach Strassengesetz sowie für die Kontrolle des Strassenverkehrs, soweit nicht andere Mittel zur Verfügung stehen. Der Kantonsrat beschliesst über die Verwendung der Steuer im Rahmen mehrjähriger Strassenbauprogramme. Er kann verzinsliche Vorschüsse aus allgemeinen Kan-

[14] VI. Nachtrag zum Strassengesetz mit Vollzugsbeginn am 1. Januar 2013 (Sparpaket II); Überdeckung StVA und Verwendung 73003x entfallen.

tonsmitteln beschliessen. Im Weiteren sind die finanzrechtlich relevanten Bestimmungen des Strassengesetzes zu beachten, in denen insbesondere die Verteilung der Mittel an die Gemeinden und an die Verkehrspolizei geregelt ist.

3.6.2 Prognose über die Entwicklung der Einnahmen

3.6.2.a Ertrag der Motorfahrzeugsteuer

Die Entwicklung der Erträge aus den Motorfahrzeugsteuern in den Jahren 2014 bis 2018 ist vom Fahrzeugbestand, von den Verschiebungen in der Struktur des Bestands und vom mittleren zu erwartenden Steuerertrag je Fahrzeug abhängig. Alle Zahlen beziehen sich auf den Bestand an Fahrzeugen per Stichtag 30.September 2012. Die Strassenfahrzeugstatistik wird anhand der MOFIS-Datenbank erstellt, die alle in der Schweiz und im Fürstentum Liechtenstein zugelassenen Strassenfahrzeuge erfasst. Die eidgenössische Datenbank MOFIS wird von den kantonalen Strassenfahrzeugkontrollen gespiesen und von der Eidgenössischen Fahrzeugkontrolle (EFKO) im ASTRA verwaltet. Die Prognosen basieren auf den Entwicklungen und Trends der letzten Jahre und auf Voraussagen der Bundesstellen.

Entwicklung des Motorfahrzeugbestands 2008 bis 2018

Jahr	Bestand	Prognose
2008	333'893	
2009	342'855	
2010	353'060	
2011	362'794	
2012		370'000
2013		378'000
2014		386'000
2015		394'000
2016		402'000
2017		410'000
2018		418'000

Tabelle 9: Entwicklung des Motorfahrzeugbestandes 2008 bis 2018

Die Zahl der Personenwagen nimmt im Kanton St.Gallen kontinuierlich zu. Im Zeitraum von 1990 bis 2011 ist der Personenwagenbestand um rund 87 000 Fahrzeuge angewachsen, was einer Zunahme um 52 Prozent entspricht. Die Bevölkerung ist im gleichen Zeitraum um rund 14 Prozent gewachsen. (Quelle: Amt für Statistik Kanton St.Gallen).

Entwicklung des mittleren Steuerertrags

Aufgrund des ausgewiesenen mittleren Steuerertrags pro Fahrzeug der letzten Jahre lässt sich eine Abschwächung der Entwicklung erkennen. Diese deutet auf im Durchschnitt leichtere Fahrzeuge bei der Neuzulassung hin. Ab 2009 wird der durchschnittliche Steuerertrag pro Fahrzeug in der nachstehenden Tabelle ohne steuerbefreite Fahrzeuge ausgewiesen.

Mittlerer Steuerertrag 2008 bis 2018

Jahr	mittlerer Steuerertrag	Prognose
2008	380.–	
2009	393.–	
2010	393.–	
2011	397.–	
2012		400.–
2013		400.–

2014		400.–
2015		400.–
2016		400.–
2017		400.–
2018		400.–

Tabelle 10: Mittlerer Steuerertrag 2008 bis 2018

Entwicklung des Steuerertrags in den Jahren 2009 bis 2013: Der Kanton fördert seit 2009 emissionsarme Fahrzeuge mit steuerlichen Anreizen. Die begünstigten Fahrzeuge werden für das Jahr ab der Erstinverkehrssetzung sowie für weitere drei Kalenderjahre von der Motorfahrzeugsteuer befreit. Die Einnahmenausfälle von schätzungsweise 5 Mio. Franken pro Jahr werden durch die Zunahme des Fahrzeugbestandes und deren Erträge mehr als kompensiert. Der mittlere Steuerertrag wird zukünftig längerfristig auf gleichem Niveau verbleiben.

Ertrag Motorfahrzeugsteuer 2014 bis 2018

Jahr	**Mittelwertprognose**
2014	143'500'000
2015	144'000'000
2016	144'500'000
2017	145'000'000
2018	145'500'000

Tabelle 11: Ertrag Motorfahrzeugsteuer 2014 bis 2018

3.6.2.b Investitionen

Im Zeitraum des 16. Strassenbauprogramms sind Investitionen bezüglich der Erneuerung der Prüfstelle Oberbüren des Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt vorgesehen. Die damit verbundenen Kosten gehen aufgrund des Sparpakets II nicht mehr zu Lasten der Strassenrechnung.[15]

3.6.2.c Nicht werkgebundene Bundesbeiträge

Die Entwicklung bei den Bundeseinnahmen ist erfahrungsgemäss schwierig zu prognostizieren. Mit der NFA erfuhren die nicht werkgebundenen Bundesbeiträge aus den Mineralölsteuern ab 2008 für den Kanton St.Gallen eine Reduktion um rund 6 Mio. Franken/Jahr.

Bundesbeiträge Mineralölsteuer 2008 bis 2018 (in Mio. Franken)

Jahr	**Bundesbeiträge**	**Prognose**
2008	19,7	
2009	19,1	
2010	18,4	
2011	17,7	
2012		17,1
2013		16,9
2014		16,8
2015		18,2
2016		18,1
2017		18,8
2018		18,8

Tabelle 12: Bundesbeiträge Mineralölsteuer 2008 bis 2018

[15] VI. Nachtrag zum Strassengesetz mit Vollzugsbeginn am 1. Januar 2013 (Sparpaket II); Überdeckung StVA und Verwendung 73003x entfallen.

Ertragsanteile LSVA 2008 bis 2018 (in Mio. Franken)

Jahr	LSVA	Prognose
2008	24,3	
2009	22,8	
2010	22,9	
2011	23,4	
2012		24,1
2013		23,8
2014		23,8
2015		24,1
2016		24,7
2017		25,0
2018		25,0

Tabelle 13: Ertragsanteile LSVA 2008 bis 2018

3.6.2.d Globalbeiträge an Hauptstrassen

Im 16. Strassenbauprogramm sind Einnahmen von insgesamt 40 Mio. Franken oder 8 Mio. Franken pro Jahr aus den Globalbeiträgen des Bundes berücksichtigt.

3.7 Strassenrechnung

Die nachfolgenden Tabellen geben einen Überblick über die Entwicklung und Verwendung der zweckgebundenen Mittel in den Jahren 2014 bis 2018. Die Daten basieren auf dem Wissensstand von März 2013. Bei Ablauf des 16. Strassenbauprogramms beträgt die Verschuldung des Strassenfonds 19 Mio. Franken (Verwaltungsvermögen Tiefbauten, aktivierte Strassen).

[16] VI. Nachtrag zum Strassengesetz mit Vollzugsbeginn am 1. Januar 2013 (Sparpaket II); Überdeckung StVA und Verwendung 73003x entfallen.

Finanzierung des 16. Strassenbauprogramms (2014 bis 2018)

			KoA Strafonds	KoA übr. KoSt	Finanzplan 2014	Finanzplan 2015	Finanzplan 2016	Finanzplan 2017	Finanzplan 2018	Total 16. SBP
730900	**Strassenfonds**									
	Ertrag				***186 849 500***	***206 446 000***	***224 473 900***	***265 803 100***	***243 907 288***	***1 127 479 788***
	Motorfahrzeugsteuer		406000		143 500 000	144 000 000	144 500 000	145 000 000	145 500 000	722 500 000
	Motorfahrradsteuer		406001		142 000	142 000	142 000	142 000	142 000	710 000
	Bundesbeitrag Treibstoffzoll		460281		16 823 800	18 243 400	18 160 800	18 800 000	18 800 000	90 828 000
	Anteil LSVA		440500		23 807 000	24 106 000	24 720 000	25 000 000	25 000 000	122 633 000
	verr. Zinsen		490019	390019	550 000	900 000	1 200 000	1 000 000	450 000	4 100 000
	Überdeckung StVA[1]		497800	397800	0	0	0	0	0	0
	Überdeckung Betrieb Nationalstr.		497801	397801	1 857 300	1 859 800	1 862 300	1 862 300	1 862 300	9 304 000
	Defondierung		482000		169 400	17 194 800	33 888 800	73 998 800	52 152 988	177 404 788
	Aufwand				***186 849 500***	***206 446 000***	***224 473 900***	***265 803 100***	***243 907 288***	***1 127 479 788***
	Verr. Vermögensverwaltung		390018	490018	163 600	163 500	146 300	111 900	33 000	618 300
	Fondierung		382000		0	0	0	0	0	0
	Mittelverwendung		39xxxx		186 685 900	206 282 500	224 327 600	265 691 200	243 874 288	1 126 861 488
	Verfügbare Mittel				***363 921 288***	***366 323 088***	***350 479 388***	***317 844 188***	***243 874 288***	
	Bestand 1.1.				177 404 788	177 235 388	160 040 588	126 151 788	52 152 988	
	Nettoertrag LR				186 516 500	189 087 700	190 438 800	191 692 400	191 721 300	949 456 700
	Verwendung zweckgebundene Mittel				**186 685 900**	**206 282 500**	**224 327 600**	**265 691 200**	**243 874 288**	***1 126 861 488***
615200	***Gemeindestrassen***		396900	496900	***16 209 600***	***16 252 100***	***16 294 600***	***16 337 100***	***16 379 600***	***81 473 000***
	Werkgebundene Beiträge			362782	4 000 000	4 000 000	4 000 000	4 000 000	4 000 000	20 000 000
	Pauschale Beiträge	8.50%		362282	12 209 600	12 252 100	12 294 600	12 337 100	12 379 600	61 473 000
	Nicht verwendete Kredite			439820	0	0	0			0
315000	***Finanzausgleich***		393905	493905	***41 200 000***	***41 200 000***	***41 200 000***	***41 200 000***	***41 200 000***	***206 000 000***
	Sonderlastenausgleich Weite			347211	41 200 000	41 200 000	41 200 000	41 200 000	41 200 000	206 000 000
	Limitierung	33.00%			47 401 900	47 566 900	47 731 900	47 896 900	48 061 900	238 659 500
725000	***Verkehrspolizei***		397901	497901	***34 907 300***	***35 256 400***	***35 609 000***	***35 965 100***	***36 324 800***	***178 062 600***
	Beitrag Stadtpolizei			352023	4 000 000	4 036 000	4 072 000	4 108 700	4 145 700	20 362 400
	Entschädigung Verkehrspolizei			gem.Kapo	30 907 300	31 220 400	31 537 000	31 856 400	32 179 100	157 700 200
73003x	***Strassenverkehrsamt Prüfstellen***[1]		397902	497902	***205 000***	***235 000***	***235 000***	***250 000***	***250 000***	***1 175 000***
	Baulicher Unterhalt			314200	205 000	235 000	235 000	250 000	250 000	1 175 000
615300	***Kantonsstrassen***		396902	496902	***94 164 000***	***113 339 000***	***130 989 000***	***171 939 000***	***149 719 888***	***660 150 888***
	Deckung Unterhalt				51 039 000	51 039 000	51 039 000	51 039 000	51 039 000	255 195 000
	Verr. Zinsen			390019	125 000	300 000	450 000	900 000	1 000 000	2 775 000
	Abschreibung Kantonsstrassenbau			390013	43 000 000	62 000 000	79 500 000	120 000 000	97 680 888	402 180 888

Entwicklung des Strassenfonds

		Finanzplan 2014	Finanzplan 2015	Finanzplan 2016	Finanzplan 2017	Finanzplan 2018
	Bestandesrechnung					
110100	***Verwaltungsvermögen Tiefbauten***					
	Stand 1.1.	0	0	0	0	0
	Aktivierung Kantonsstrassenbau	43 000 000	62 000 000	79 500 000	120 000 000	116 000 000
	Abschreibung Kantonsstrassenbau	- 43 000 000	- 62 000 000	- 79 500 000	- 120 000 000	- 97 680 888
	Stand 31.12.	0	0	0	0	18 319 112
280700	***Strassenfonds***					
	Stand 1.1.	177 404 788	177 235 388	160 040 588	126 151 788	52 152 988
	Fondierung	0	0	0	0	0
	Defondierung	- 169 400	- 17 194 800	- 33 888 800	- 73 998 800	- 52 152 988
	Stand 31.12.	**177 235 388**	**160 040 588**	**126 151 788**	**52 152 988**	**0**

Tabelle 14: Finanzierung 16. Strassenbauprogramm

Aufwand		Ertrag
Nettoanteil des Kantons an den Investitionen (Kantonsstrassenbau) **421 Mio. Franken**		
Kantonsbeiträge an politische Gemeinden inkl. Sonderlastenausgleich Weite **288 Mio. Franken**	Finanzbedarf **1'144 Mio. Franken**	Zweckgebundene Mittel des Strassenverkehrs **727 Mio. Franken**
Verkehrspolizei **178 Mio. Franken**		Anteil Treibstoffzoll **91 Mio. Franken**
Strassenverkehrsamt Prüfstellen[17] **1 Mio. Franken**		Anteil LSVA **123 Mio. Franken**
Kantonsstrassenunterhalt **255 Mio. Franken**		Nationalstrassenunterhalt **9 Mio. Franken**
Passivzinsen **3 Mio. Franken**		Defondierung Strassenfonds **177 Mio. Franken**
Total Aufwand **1146 Mio. Franken**		Total Ertrag inkl. Defondierung **1127 Mio. Franken**
	Verschuldung Strassenfonds **19 Mio. Franken**	

Tabelle 15: Finanzbedarf 16. Strassenbauprogramm

[17] VI. Nachtrag zum Strassengesetz mit Vollzugsbeginn am 1. Januar 2013 (Sparpaket II); Überdeckung StVA und Verwendung 73003x entfallen.

3.8 Ausblick Finanzierung kantonaler Strassenbau

3.8.1 Dem Strassenfonds in den vergangenen Jahren entzogene Mittel

Über die letzten Jahre wurden dem Strassenfonds im Rahmen von Neuorganisationen und Sparmassnahmen immer wieder Mittel entzogen. Hier eine stichwortartige Zusammenfassung (quantifiziert).

Mittelabfluss aus der Strassenrechnung:

Massnahme	**+**	**-**
Keine Mittel aus dem Allgemeinen Haushalt zur Finanzierung von Betrieb und Unterhalt der Kantonsstrassen (Massnahmenpaket 2004, IV. Nachtrag zum Strassengesetz vom 8. Januar 2004)		-11.0
Vergrösserung des Kantonsstrassennetzes (Nachträge zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan)		-10.0
Verkehrserziehung durch Kantonspolizei (Massnahmenpaket 2004)		-1.0
Entwässerungsgebühren für Kantonsstrassen (III. Nachtrag zum Strassengesetz vom 8.Januar 2004)		-1.3
LV (Signalisation, III. Nachtrag zum Strassengesetz vom 8. Januar 2004)		-0.5
Anteil an der ausserordentlichen Mineralsteuer durch den Bund gestrichen		-3.0
Sonderlastenausgleich Weite, anstelle der nicht werkgebundenen Beiträge an Gemeinden (Finanzausgleichsgesetz vom 23. September 2007)		-11.0
Nationalstrassenbau, entfällt, da keine Vorhaben im Kanton St.Gallen	-	-
Nationalstrassenunterhalt, bisher 34 Prozent der Kosten	+4.0	
LSVA, Plafonierung für Gemeinden, stufiger Anstieg (Finanzausgleichsgesetz vom 23. September 2007)	+4.0	
Motorfahrzeugsteuer (stetig steigend gemäss Angaben Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt)	+1.0	
Zuweisung der Überdeckung des SVA im allgemeinen Haushalt (Sparpaket II, Februar 2013)		-9.0
Gesamter Mittelabfluss pro Jahr		**-37.8**

Tabelle 16: Mittelabfluss aus der Strassenrechnung pro Jahr

Der skizzierte Mittelabfluss hat markante Auswirkungen auf die Finanzierung künftiger Bauvorhaben, insbesondere von Grossvorhaben. Es fehlen in einer Fünfjahresperiode rund 189 Mio Franken. Die Auswirkungen werden im folgenden Szenario dargestellt.

3.8.2 Szenario für die Finanzierung des künftigen kantonalen Strassenbaus

Für die Finanzierung des kantonalen Strassenbaus stehen dem Kanton St.Gallen künftig die zweckgebundenen Mittel gemäss Ziff. 3.6 dieser Botschaft zur Verfügung. Von den gesamten zweckgebundenen Mitteln verbleibt allerdings nur der Restbetrag nach Abzug der Kantonsbeiträge an die politischen Gemeinden (inkl. Sonderlastenausgleich Weite), den Aufwendungen für die Verkehrspolizei und dem Kantonsstrassenunterhalt. Der Strassenbau bildet das letzte Glied in der Finanzierung des kantonalen Strassenwesens (siehe Ziff. 3.7 dieser Botschaft). Über den Strassenfonds besteht die Möglichkeit sich, je nach Bedarf der aktuellen Grossprojekte, zu verschulden oder den Fonds zu äufnen. Die Grenzen der Verschuldung werden jeweils im Strassenbauprogramm festgelegt. Über einen längeren Zeithorizont gesehen steht dem kantonalen Strassenbau allerdings nur der oben genannte Anteil zur Verfügung.

Aus diesem Restbetrag sind einerseits die kleineren Projekte, wie Strassenraumgestaltungen, LV- und öV-Infrastrukturen an Kantonsstrassen, Knotensanierungen und Umweltschutzmassnahmen, sowie andererseits die Grossprojekte zu finanzieren. Die Kennzahlen über die letzten zwölf Jahre zeigen, dass die «Grundlast» an Kleinprojekten relativ konstant bei 21 Mio. Franken pro Jahr, also 105 Mio. Franken pro Strassenbauprogramm lagen. Im 16. Strassenbauprogramm

liegt dieser Betrag mit 138 Mio. Franken höher. Grund dafür sind vorwiegend die fünf Agglomerationsprogramme, welche viele Strassenraumgestaltungen und Projekte für den LV generieren, die aufgrund einer möglichen Mitfinanzierung durch den Bund im Strassenbauprogramm der Priorität A zugewiesen wurden. Es ist damit zu rechnen, dass sich die Ausgaben nach dieser Nachholphase wieder auf dem normalen Level einpendeln werden.

Für den Ausblick über das 16. Strassenbauprogramm hinaus wurde unter folgenden Voraussetzungen ein Finanzierungsszenario entwickelt:
– Die Speisung des Strassenfonds bleibt konstant. Weder auf Seite des Bundes noch auf Seiten des Kantons werden weitere zweckgebundene Mittel zu Lasten des Strassenfonds abgezogen. Weiter verbleiben die Einnahmen des Bundes (Anteile Treibstoffzoll, Treibstoffzollzuschlag, LSVA und Autobahnvignette) und des Kantons auf gleichem Niveau.
– Die Höhe der Kantonsbeiträge an die politischen Gemeinden, die Aufwendungen für die Verkehrspolizei und der Kantonsstrassenunterhalt verbleiben auf dem Stand des 16. Strassenbauprogramms.
– Die oben genannte Grundlast für Kleinprojekte reduziert sich nach der ersten Welle der Agglomerationsprogramme wieder auf das langjährige Mittel von 21 Mio. Franken pro Jahr.
– Die Verschuldung des Strassenfonds wird auf dem Stand per Ende 16. Strassenbauprogramm eingefroren.
– Die durch den Kantonsrat beschlossenen Projekte Umfahrung Bütschwil, Umfahrung Wattwil – 2. Etappe und Brücke Pfäfers-Valens samt Erschliessungsstrasse Valur werden wie vorgesehen realisiert bzw. fertig gestellt.

Unter Berücksichtigung dieser Voraussetzungen stehen dem kantonalen Strassenbau künftig pro Programmperiode noch 225 Mio. Franken zur Verfügung.

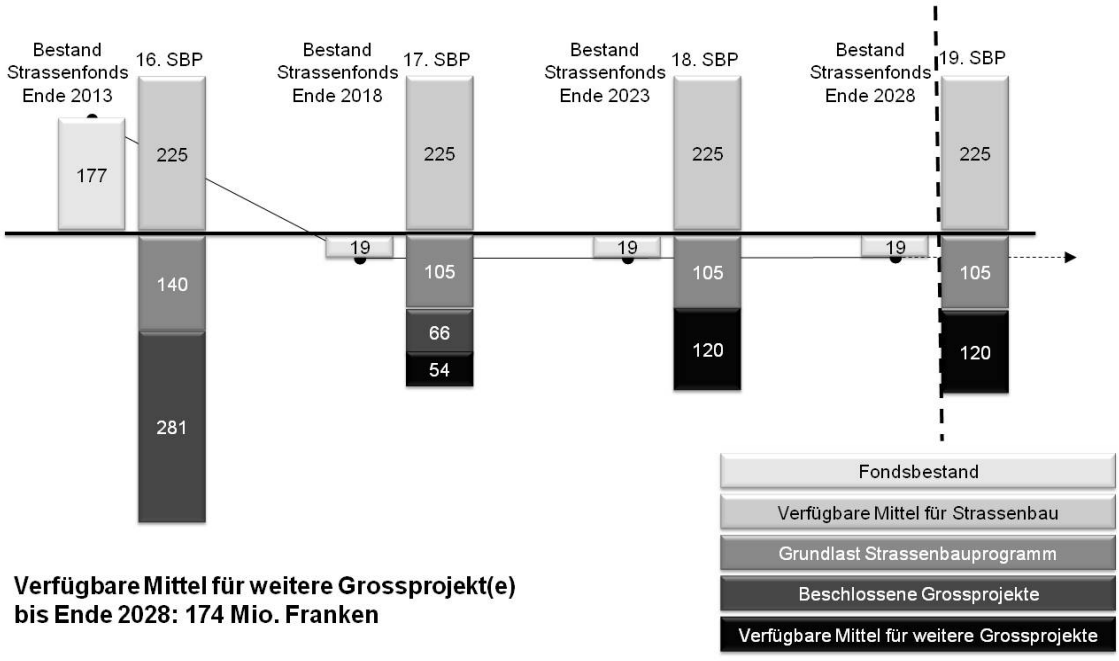


Abbildung 5: Fondsentwicklung Szenario Beibehaltung Verschuldung

Gemäss diesem Szenario stehen dem Kanton St.Gallen bis Ende 2028 für sämtliche Grossvorhaben, ausser den drei sich im Bau befindenden, insgesamt 174 Mio. Franken zur Verfügung. Dies dürfte einer grösseren oder zwei kleineren Umfahrungen entsprechen. Mit Verweis auf die eingegangenen Umfahrungsbegehren (siehe Ziff. 3.3.4 dieser Botschaft), kann unweigerlich ab-

geleitet werden, dass sich der Kanton St.Gallen in Zukunft nur noch auf wenige, ausserordentlich zweckmässige Grossvorhaben konzentrieren muss.

Aus diesem Grund wurden im 16. Strassenbauprogramm nur jene Grossvorhaben einer Projektierung zugeführt, welche auch eine gute bis sehr gute Kosten-Wirksamkeit nachweisen konnten. Alle weiteren Begehren wurden der Priorität B, Ersatzprojekte, oder der Priorität C, Weitere, zugewiesen.

3.9 Rechtliches

Nach Art. 70 StrG werden Bau und Unterhalt von Kantonsstrassen aus Beiträgen des Bundes für Hauptstrassen (heute: Globalbeiträge), Entschädigungen für Bau und Unterhalt von Nationalstrassen (nach NFA vollständig zu Lasten des Bundes) und anderen Strassen sowie aus Mitteln des Strassenverkehrs finanziert, insbesondere aus dem Gesamtertrag der Strassenverkehrssteuern, dem Anteil des Kantons am Reinertrag der LSVA, den weiteren Beiträgen des Bundes und den werkgebundenen Beiträgen Dritter.

Mit dem FAG ersetzte ein neuer pauschaler Beitrag des Kantons sowohl die früheren Anteile der Gemeinden an der LSVA als auch die früheren Grundbeiträge des Strassenlastenausgleichs. Nach Art. 87 Abs. 1 StrG leistet der Kanton pauschale Beiträge an die politischen Gemeinden für die Unterhaltskosten des Betriebs der Beleuchtung an Kantonsstrassen zweiter Klasse innerhalb der Bauzonen, die Reinigung und den Winterdienst der Geh- und Radwege entlang den Kantonsstrassen zweiter Klasse, die Entsorgung des Meteorwassers von Kantonsstrassen zweiter Klasse innerhalb der Bauzonen sowie die allgemeinen Auswirkungen des Strassenverkehrs innerhalb der Bauzonen. Die früheren Ausgleichsbeiträge des Strassenlastenausgleichs werden seither über den Sonderlastenausgleich Weite abgegolten (Art. 11 ff. FAG). Die Höhe der Kantonsbeiträge liegt zwischen acht und zwölf Prozent des Gesamtertrags der Strassenverkehrssteuern. Der Kantonsrat beschliesst über die Höhe mit dem Strassenbauprogramm.

4 IX. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan

4.1 Anpassungsbedarf

4.1.1 Anpassungen aufgrund der Bereinigung des Nationalstrassen-Unterhaltsperimeters

Nach dem ursprünglichen Art. 5 Abs. 1 StrG waren die Autobahnen und Autostrassen, insbesondere auch die Nationalstrassen auf Gebiet des Kantons St.Gallen, Kantonsstrassen erster Klasse. Auf den 1. Januar 2008 wurden die Nationalstrassen zur alleinigen Bundesaufgabe. Das Nationalstrassengesetz (SR 725.11) wurde entsprechend geändert. Mit Art. 10 des Gesetzes über die Umsetzung der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kanton (sGS 813.6) wurde das Strassengesetz des Kantons St.Gallen, insbesondere auch Art. 5, angepasst; mit Art. 11 wurde der Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan geändert, indem alle Nationalstrassen auf Gebiet des Kantons St.Gallen aus dem Kantonsstrassennetz entlassen wurden. Die detaillierte Abgrenzung zwischen Nationalstrassen und Kantonsstrassen, namentlich im Bereich der Anschlussbauwerke, erfolgte in den Jahren 2009 bis 2011 im Rahmen der Bereinigung des UhPeri. Diese Arbeiten sind abgeschlossen. Sie bedingen diverse meist geringfügige Anpassungen am Kantonsstrassennetz, sei es durch Aufnahme von Teilstrecken ins Kantonsstrassennetz, sei es durch Entlassung von Teilstrecken aus dem Kantonsstrassennetz.

Folgende Strassenabschnitte sind aufgrund des UhPeri aus dem Kantonsstrassennetz zu entlassen:

– St.Gallen, Anschluss Winkeln, Zürcherstrasse zwischen der Einmündung «Im Feld» und der Einmündung «Alte Bildstrasse» (bisher Kantonsstrasse Nr. 2);
– St.Gallen, Anschluss Winkeln, Geissbergstrasse zwischen Kreisel Interio und Gemeindegrenze zu Gaiserwald (bisher Kantonsstrasse Nr. 44);
– St.Gallen, Anschluss Winkeln, Bildstrasse zwischen Kreisel Aeple und Kreisel Interio (bisher Kantonsstrasse Nr. 100);
– St.Gallen, Anschluss Winkeln, Appenzeller Strasse zwischen Zürcher Strasse und Bahnlinie SBB (bisher Kantonsstrasse Nr. 90);
– St.Gallen, Anschluss Winkeln, Hafnersbergstrasse zwischen Zürcher Strasse und Breitfeld (bisher Kantonsstrasse Nr. 101);
– St.Gallen, Anschluss Kreubleiche, Zürcher Strasse und Rosenbergstrasse zwischen Stahlstrasse und Grünbergstrasse (bisher Kantonsstrasse Nr. 2);
– St.Gallen, Anschluss Kreuzbleiche, St.Leonhard-Strasse zwischen Rosenbergstrasse und Büchelstrasse (bisher Kantonsstrasse Nr. 4);
– St.Gallen, Anschluss Kreuzbleiche, Feldlistrasse im Einmündungsbereich in die Zürcher Strasse (bisher Kantonsstrasse Nr. 56);
– St.Gallen, Anschluss St.Fiden, Steinachstrasse im Einmündungsbereich in das Anschlussbauwerk A 1 (bisher Kantonsstrasse Nr. 102);
– Mörschwil / Tübach, Anschluss Rorschach, Waldeggstrasse zwischen Kreisel Waldegg und Anschlussbauwerk A 1.1 (bisher Kantonsstrasse Nr. 97);
– Tübach, Anschluss Rorschach, St.Gallerstrasse im Bereich des Kreisels Waldegg (bisher Kantonsstrasse Nr. 1);
– Tübach, Anschluss Rorschach, Schulstrasse im Bereich des Kreisels Waldegg (bisher Kantonsstrasse Nr. 105);
– Rheineck, Anschluss Rheineck, Burietstrasse im Abschnitt Anschlussbauwerk A 1 – Kreisel Buriet (bisher Kantonsstrasse Nr. 1);
– St.Margrethen, Anschluss St.Margrethen, Neudorfstrasse im Bereich des Kreisels Bauwerk (bisher Kantonsstrasse Nr. 66);
– Au, Anschluss Au, Zollstrasse zwischen Giessenstrasse und Zollamtsplatz (bisher Kantonsstrasse Nr. 28);
– Widnau, Anschluss Widnau, Diepoldsauerstrasse zwischen Kreisel Widnau A 13 und Kreisel Diepoldsau A 13 (bisher Kantonsstrasse Nr. 41);
– Sennwald, Anschluss Sennwald, Hofstrasse zwischen Werdenberger Binnenkanalbrücke und Rheinbrücke Ruggell (bisher Kantonsstrasse Nr. 70);
– Sargans/Mels, Anschluss Sargans, Neue Wangserstrasse zwischen Churfirstenstrasse und Grossfeldstrasse (bisher Kantonsstrasse Nr. 73);
– Mels, Anschluss Sargans, Werkhofstrasse im Bereich des Anschlussbauwerkes (bisher Kantonsstrasse Nr. 74);
– Flums, Anschluss Flums, Alte Landstrasse im Bereich des Kreisels A 3 (bisher Kantonsstrasse Nr. 7);
– Flums, Anschluss Flums, Bergstrasse zwischen Kreisel A 3 und SBB-Bahnlinie (bisher Kantonsstrasse Nr. 78);
– Walenstadt, Anschluss Walenstadt, Sarganserstrasse im Bereich des Anschlussbauwerkes (bisher Kantonsstrasse Nr. 7);
– Quarten, Anschluss Murg-Mühlehorn, Hauptstrasse im Bereich des Anschlussbauwerkes A 3 (bisher Kantonsstrasse Nr. 7);
– Weesen, Anschluss Weesen, Hauptstrasse im Bereich der Einmündung der Ziegelbrückstrasse (bisher Kantonsstrasse Nr. 17);
– Schänis, Anschluss Bilten, Biltnerstrasse zwischen Kantonsgrenze St.Gallen-Glarus und Brückenwiderlager (bisher Kantonsstrasse Nr. 82).

Die Gesamtlänge der aufgrund des UhPeri aus dem Kantonsstrassennetz zu entlassenen Strassenabschnitte beträgt 7,9 km.

Folgende Strassenabschnitte sind aufgrund des UhPeri in das Kantonsstrassennetz aufzunehmen:
- St.Gallen, Kantonsstrasse Nr. 58: Splügenstrasse in den Abschnitten Langgasse – Kolumbanstrasse und Lindenstrasse – Rorschacher Strasse;
- St.Gallen, Kantonsstrasse Nr. 6: Neudorf, Rorschacher Strasse – Höhe Lerchentalstrasse;
- Wil, Kantonsstrasse Nr. 125 (neu): Querverbindung Georg Rennerstrasse in den Abschnitten St.Gallerstrasse – Rainstrasse und Rampe A 1 – Kantonsgrenze Thurgau;
- Wil, Kantonsstrasse Nr. 126 (neu): Querverbindung Flawilerstrasse – Georg Rennerstrasse;
- Oberbüren, Kantonsstrasse Nr. 54: Querverbindung in den Abschnitten Kreisel Westumfahrung – Anschlussbauwerk A 1 und Anschlussbauwerk A 1 – Kreuzung Augarten.

Die Gesamtlänge der aufgrund des UhPeri in das Kantonsstrassennetz aufzunehmenden Strassenabschnitte beträgt 2,4 km.

4.1.2 Anpassungen aufgrund geplanter oder in Ausführung begriffener Bauvorhaben

Steinach: Als Folge des Neubaus der Umfahrung Arbon, eines Strassenbauprojekts des Kantons Thurgau, ist auf Gebiet der politischen Gemeinde Steinach ein Anschluss dieser Umfahrung an die Seestrasse (Kantonsstrasse) in Bau. Das Teilstück auf St.Galler Gebiet wurde von der Regierung des Kantons St.Gallen am 18. August 2009 genehmigt und vom 13. November bis 12. Dezember 2009 zeitgleich mit dem Vorhaben im Kanton Thurgau öffentlich aufgelegt. Die dagegen erhobenen Einsprachen sind erledigt, das Projekt ist rechtskräftig. Die neue Strasse zwischen der Seestrasse und der neuen Umfahrung ist ins Kantonsstrassennetz aufzunehmen (Kantonsstrassen Nrn. 24 und 128).

Walenstadt: Die Bahnhofstrasse vom Bahnhof bis zum Rathausplatz in Walenstadt ist heute als Kantonsstrasse Nr. 79 Bestandteil des Kantonsstrassennetzes. Die politische Gemeinde Walenstadt plant im hintersten Abschnitt zwischen Lindenstrasse und Rathausplatz eine Tempo-30-Zone. Dieses Projekt setzt eine Entlassung der betroffenen Strasse aus dem Kantonsstrassennetz voraus. Der Gemeinderat Walenstadt beantragt mit Beschluss vom 30. Oktober 2012 auf den Zeitpunkt der Rechtskraft des Projekts «Tempo-30-Zone» die Entlassung der Bahnhofstrasse auf dem Abschnitt Lindenstrasse bis Rathausplatz aus dem Kantonsstrasssennetz.

Bütschwil: Im Rahmen der Erarbeitung des Konzepts für die flankierenden Massnahmen auf der Ortsdurchfahrt Bütschwil im Zusammenhang mit der Umfahrung Bütschwil, die rechtskräftig ist, beantragt der Gemeinderat Bütschwil einen Abtausch zwischen Kantons- und Gemeindestrassen. Die Mosnangerstrasse und ein Teil der Wilerstrasse (zwischen den Einmündungen der Mosnangerstrasse und der Ottilienstrasse) sollen aus dem Kantonsstrassennetz entlassen und in der Folge als Gemeindestrassen eingeteilt werden. Demgegenüber soll die Ottilienstrasse (bisher Gemeindestrasse erster Klasse) neu ins Kantonsstrassennetz (Kantonsstrasse Nr. 127) aufgenommen werden. Damit kann durch die Gemeinde eine Neugestaltung des Kirchplatzes vorgenommen werden.

4.2 Rechtliches

Nach Art. 12 Abs. 1 StrG führt der Kanton einen Plan (Kantonsstrassenplan) über die unter seiner Hoheit stehenden Strassen (Kantonsstrassen) mit Angabe der Einteilung. Der Kantonsstrassenplan legt nach Art. 4 StrG den Umfang des Kantonsstrassennetzes abschliessend fest. Er hat die gleiche Rechtswirkung wie der Zonenplan. Er ist für jedermann verbindlich und gilt unmittelbar

sowohl für den Grundeigentümer, seine Rechtsnachfolger, die Inhaber von dinglichen und obligatorischen Rechten an einem Grundstück als auch für die rechtsanwendenden Organe. Der Kantonsstrassenplan hat damit konstitutive Wirkung. Die konstitutive Wirkung des Kantonsstrassenplans ergibt sich unmittelbar aus Art. 4 Abs. 1 StrG, wonach der Kantonsstrassenplan den Umfang des Strassennetzes festlegt. Die Widmung einer Kantonsstrasse zum Gemeingebrauch erfolgt mit dem Kantonsstrassenplan. Art. 5 StrG regelt abschliessend, welche Strassen Kantonsstrassen sind.

Nach Art. 14 Abs. 1 und 2 StrG wird die Einteilung von Strassen, auch von Kantonsstrassen, geändert, wenn die Bedeutung oder die Zweckbestimmung es erfordert. Strassen werden aufgehoben, sofern sie ihre Bedeutung verloren haben. Kantonsstrassen werden aus dem Kantonsstrassenplan entlassen, wenn die Bedeutung als Kantonsstrasse nicht mehr gegeben ist.

Für Erlass und Änderung des Kantonsstrassenplans ist nach Art. 13 Abs. 1 StrG der Kantonsrat abschliessend zuständig. Der Kantonsstrassenplan untersteht nicht dem Referendum. Für Erlass und Änderung ist lediglich ein einfacher Kantonsratsbeschluss nötig. Für die Beratung im Kantonsrat braucht es deshalb nur eine Lesung (Art. 98 Abs. 1 des Kantonsratsreglements, sGS 131.11).

5 Antrag

Wir beantragen Ihnen, Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, einzutreten auf:

a) den Kantonsratsbeschluss über das 16. Strassenbauprogramm für die Jahre 2014 bis 2018;
b) den IX. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan.

Im Namen der Regierung

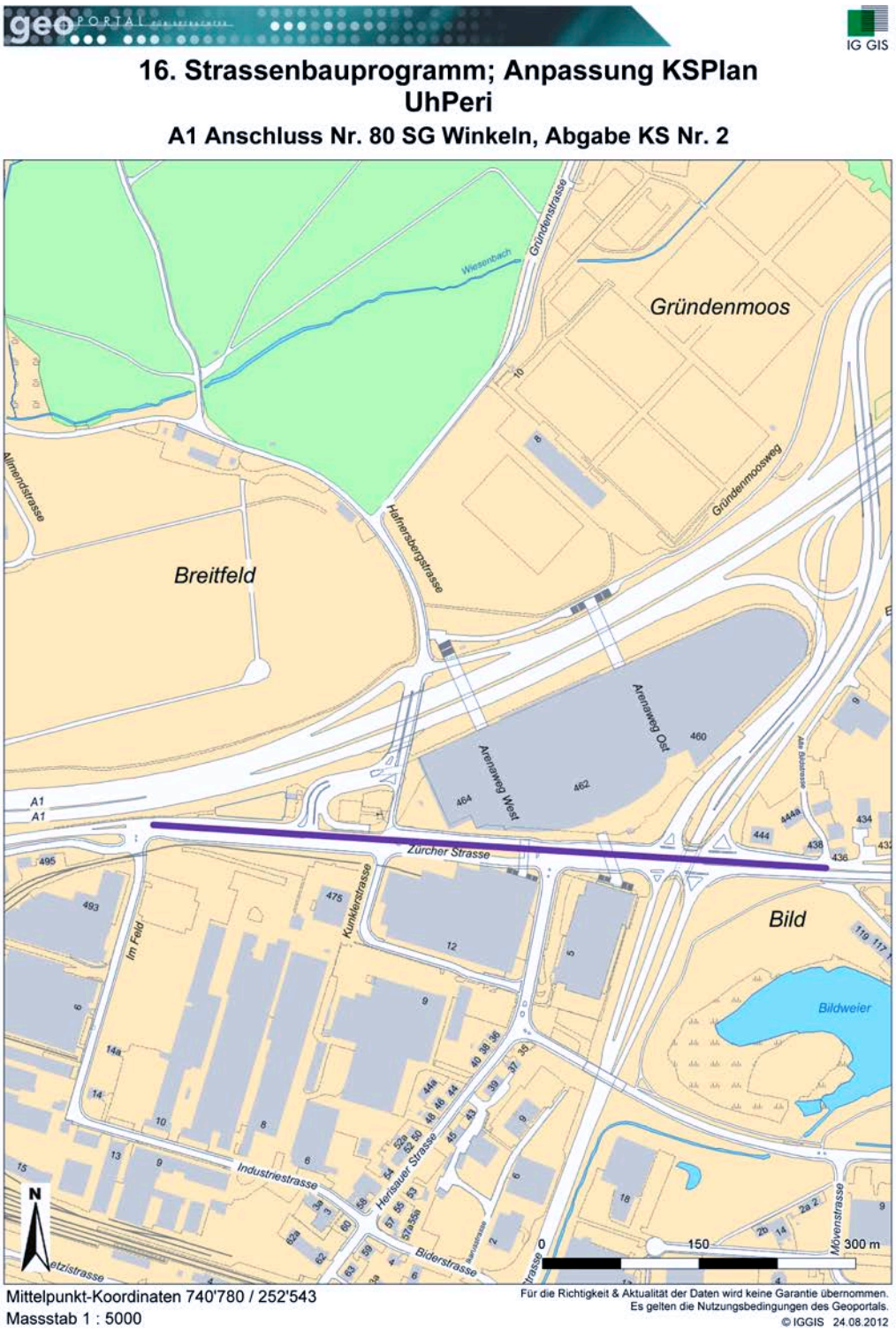
Martin Gehrer
Präsident/in

Canisius Braun
Staatssekretär

Beilage 1: Abkürzungsverzeichnis

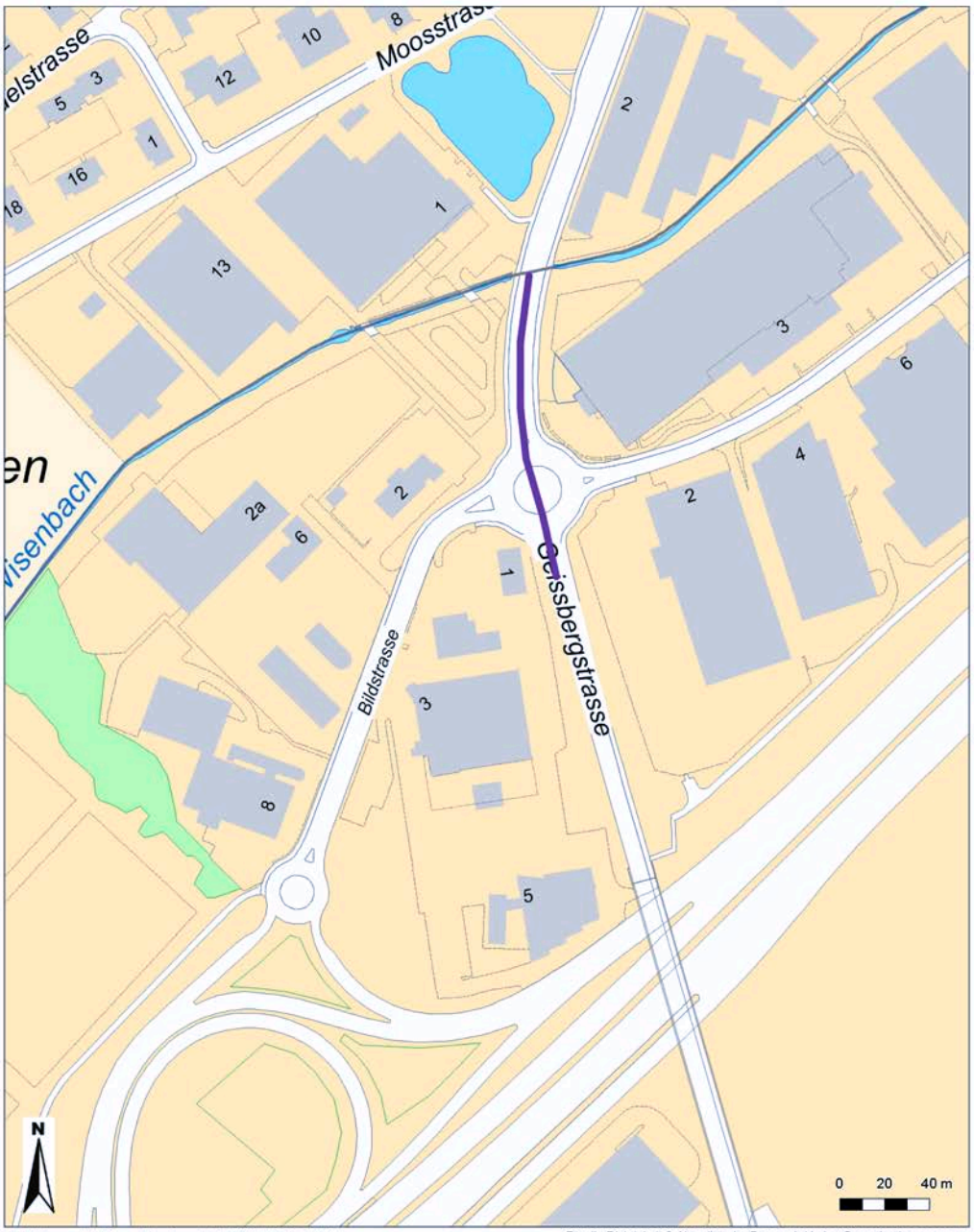
ABl	Amtsblatt
ALV 14	Abschluss Leistungsvereinbarung 2014
ANJF	Amt für Natur, Jagd und Fischerei
ARE CH	Bundesamt für Raumentwicklung
AREG	Amt für Raumentwicklung und Geoinformation Kanton St.Gallen
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BauRLL	Richtlinie zur Luftreinhaltung auf Baustellen
BFS	Bundesamt für Statistik
BfU	Beratungsstelle für Unfallverhütung
BPUK	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
DML	Durchmesserlinie Appenzellerbahnen
DTV	Durchschnittlich Täglicher Verkehr
FAG	Finanzausgleichsgesetz
IFG	Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz, IFG)
LV	Fuss- und Radverkehr (Langsamverkehr)
MIR	Mobilität im Rheintal
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NEB	Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und zu deren Finanzierung
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen
öV	Öffentlicher Verkehr
PEB	Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz
RIG	Gesetz über Referendum und Initiative
rLV	Rollender Langsamverkehr
StrG	Strassengesetz
SVAG	Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben
TBA	Tiefbauamt des Kantons St.Gallen
UhPeri	Unterhaltsperimeter Nationalstrasse
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung

Beilage 2: Kantonsstrassenplan, Pläne Änderungen



16. Strassenbauprogramm; Anpassung KSPlan UhPeri

A1 Anschluss Nr. 80 SG Winkeln, Abgabe KS Nr. 44

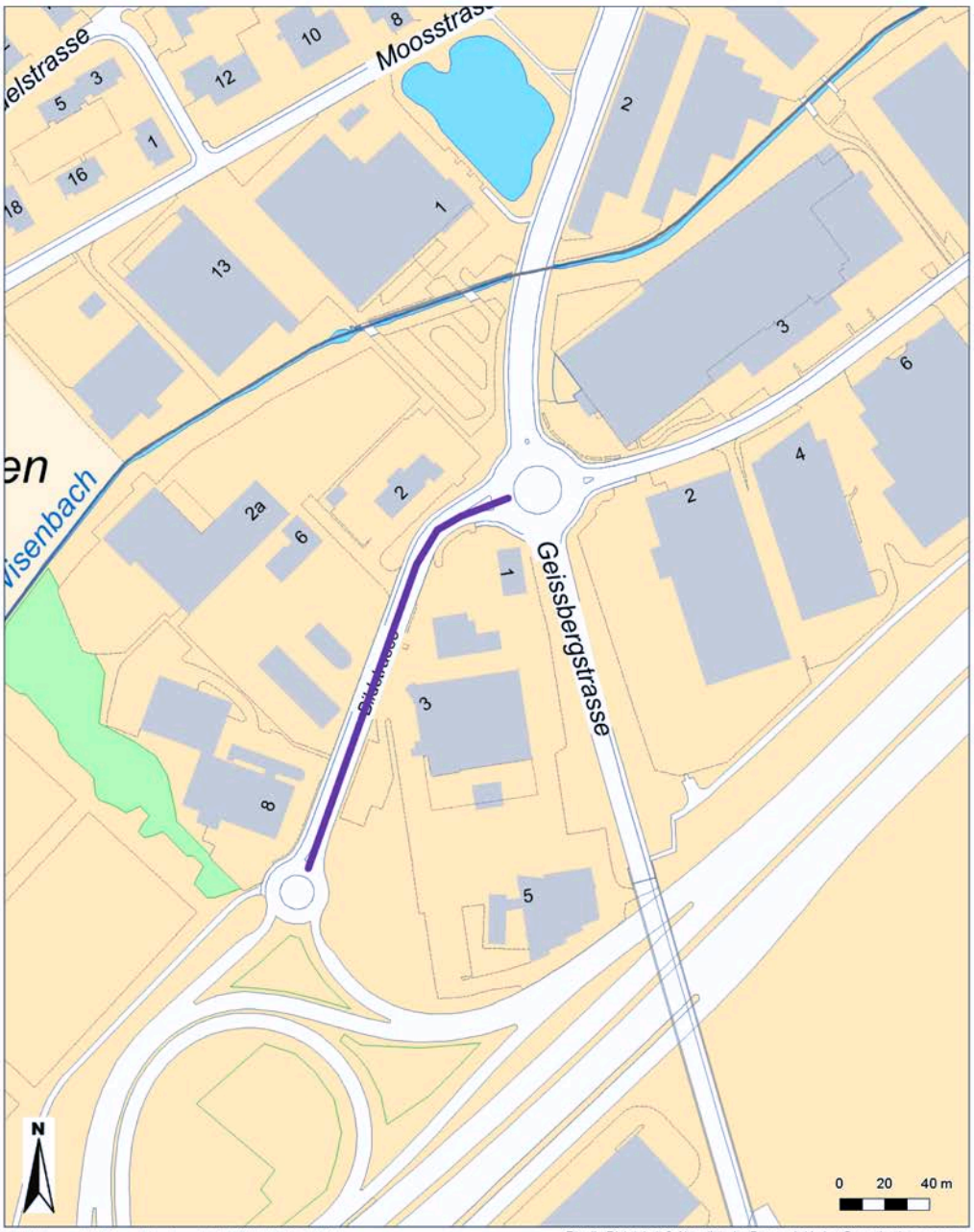


Mittelpunkt-Koordinaten 741'337 / 253'147
Massstab 1 : 2500

Für die Richtigkeit & Aktualität der Daten wird keine Garantie übernommen.
Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals.
© IGGIS 24.08.2012

16. Strassenbauprogramm; Anpassung KSPlan UhPeri

A1 Anschluss Nr. 80 SG Winkeln, Abgabe KS Nr. 100

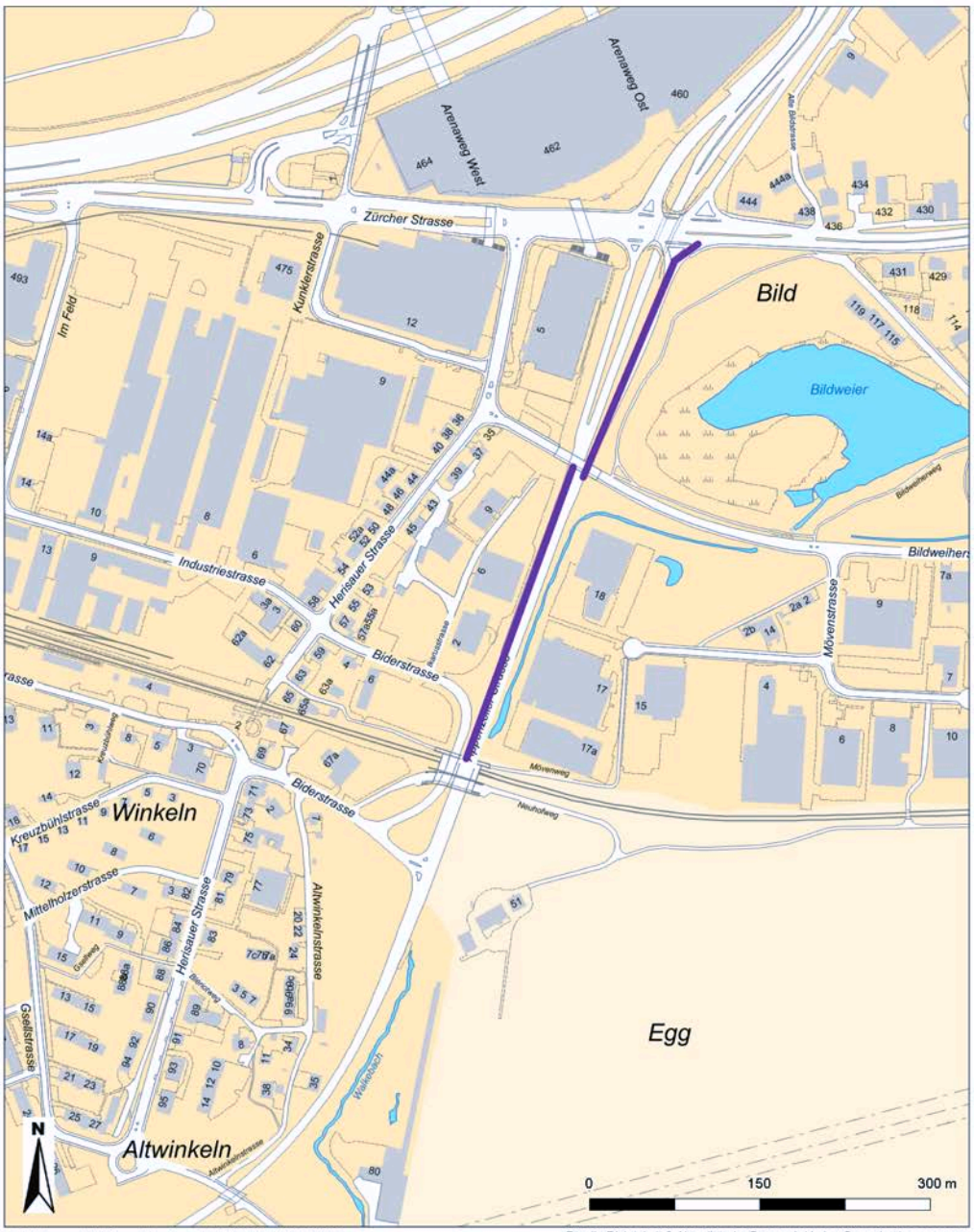


Mittelpunkt-Koordinaten 741'337 / 253'147
Massstab 1 : 2500

Für die Richtigkeit & Aktualität der Daten wird keine Garantie übernommen.
Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals.
© IGGIS 24.08.2012

16. Strassenbauprogramm; Anpassung KSPlan UhPeri

A1 Anschluss Nr. 80 SG Winkeln, Abgabe KS Nr. 90

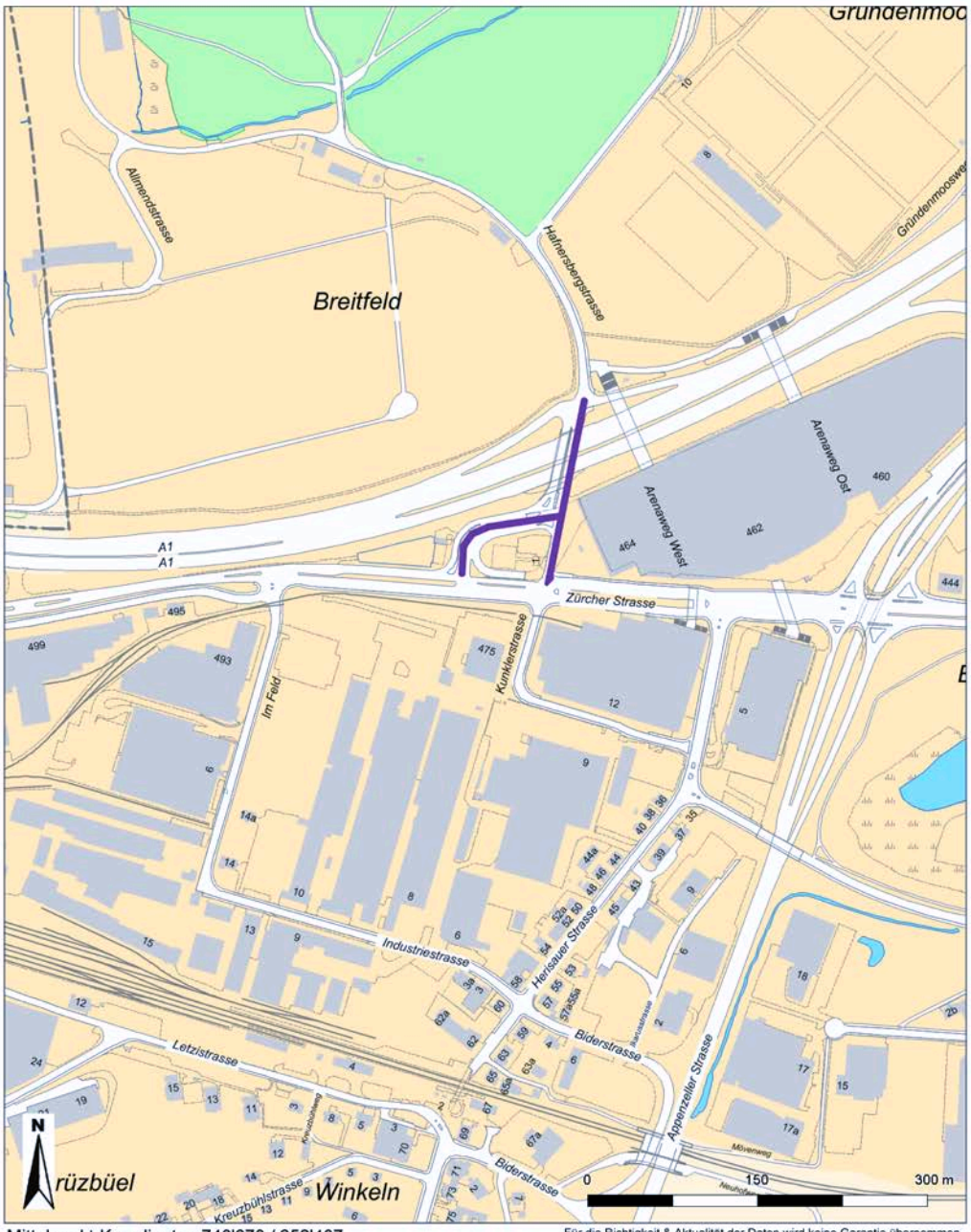


Mittelpunkt-Koordinaten 740'850 / 252'069
Massstab 1 : 5000

Für die Richtigkeit & Aktualität der Daten wird keine Garantie übernommen.
Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals.
© IGGIS 27.08.2012

16. Strassenbauprogramm; Anpassung KSPlan UhPeri

A1 Anschluss Nr. 80 SG Winkeln, Abgabe KS Nr. 101

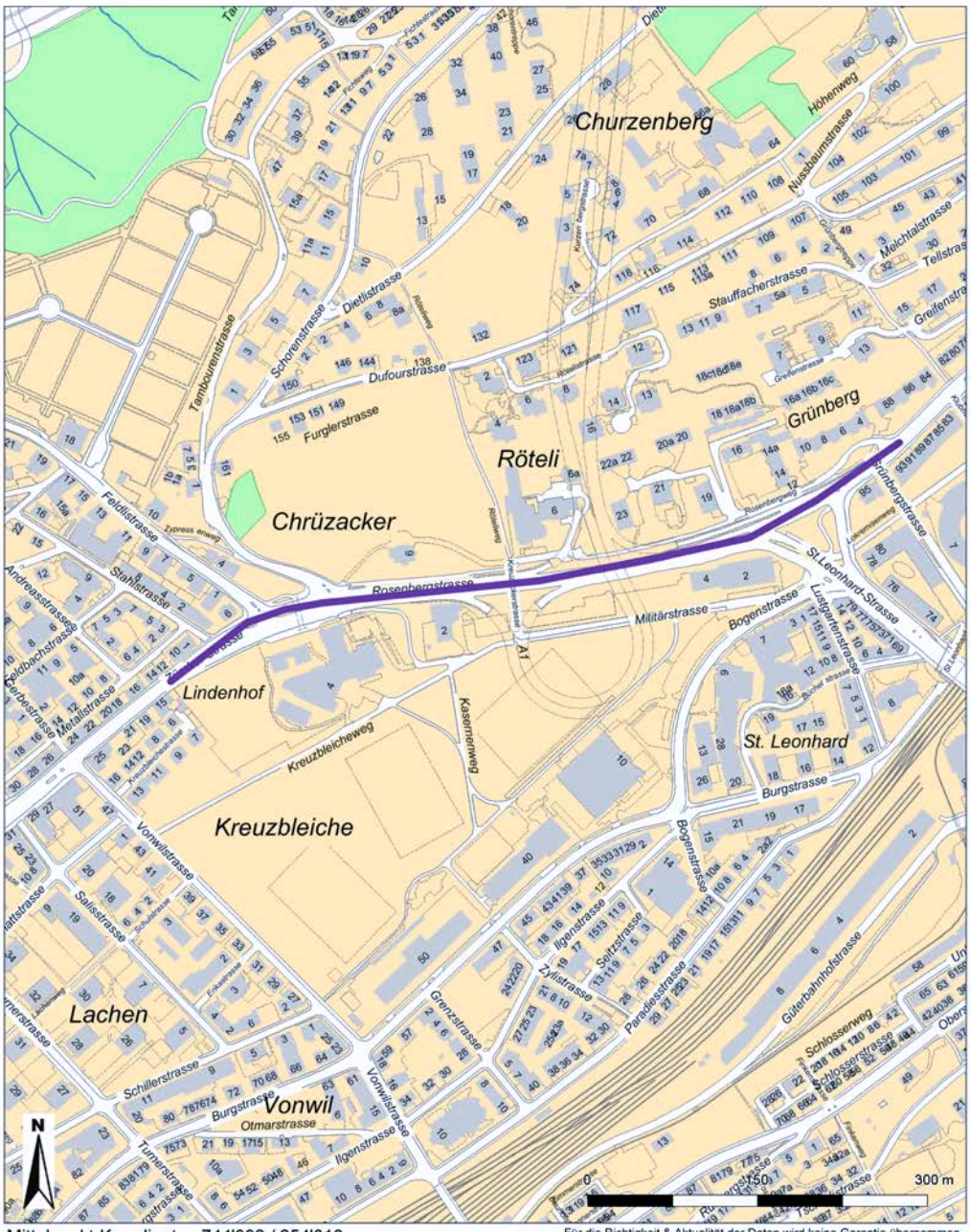


Mittelpunkt-Koordinaten 740'670 / 252'407
Massstab 1 : 5000

Für die Richtigkeit & Aktualität der Daten wird keine Garantie übernommen.
Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals.
© IGGIS 27.08.2012

16. Strassenbauprogramm; Anpassung KSPlan UhPeri

A1 Anschluss Nr. 81 SG Kreuzbleiche, Abgabe KS Nr. 2

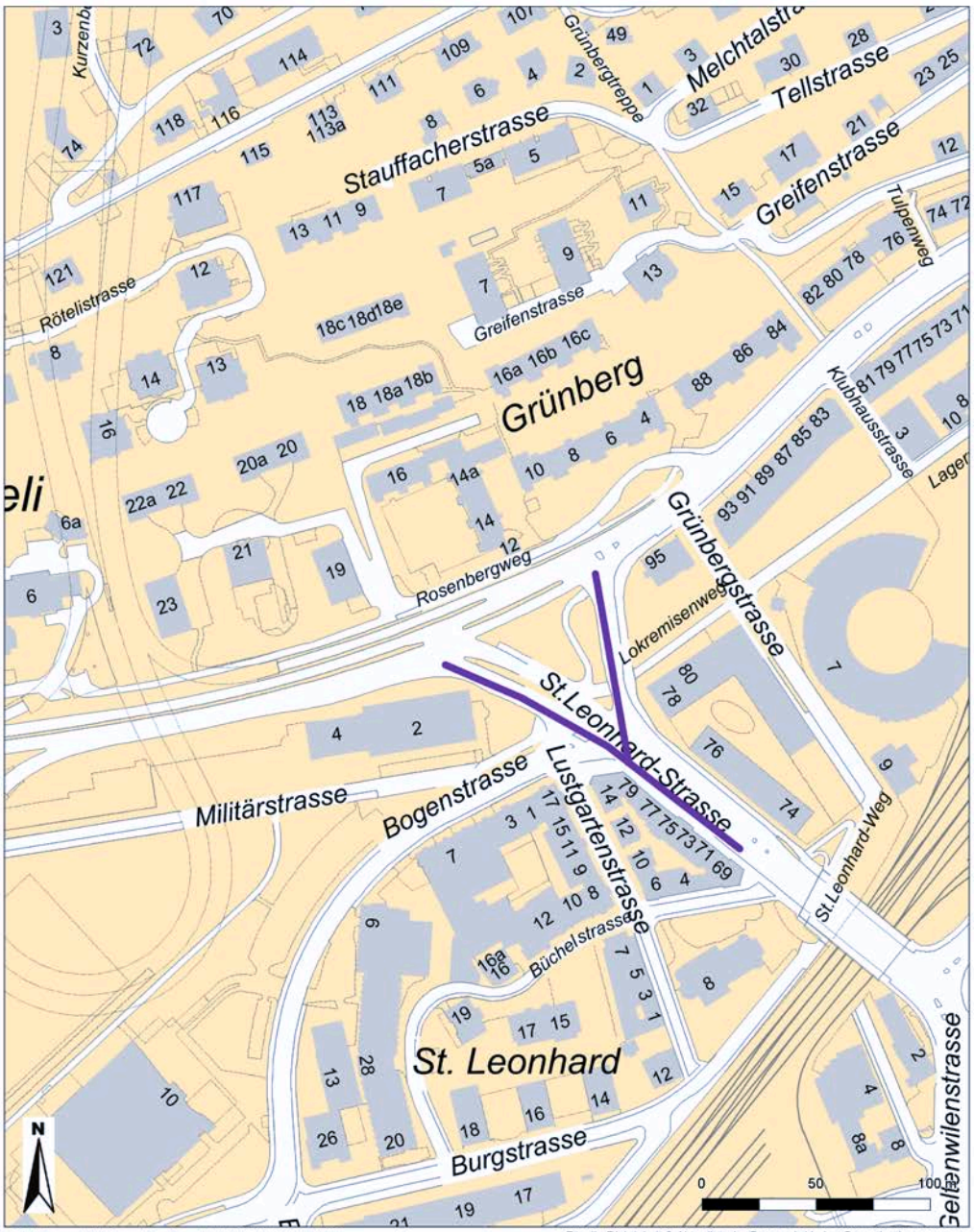


Mittelpunkt-Koordinaten 744'992 / 254'018
Massstab 1 : 5000

Für die Richtigkeit & Aktualität der Daten wird keine Garantie übernommen.
Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals.
© IGGIS 27.08.2012

16. Strassenbauprogramm; Anpassung KSPlan UhPeri

A1 Anschluss Nr. 81 SG Kreuzbleiche, Abgabe KS Nr. 4

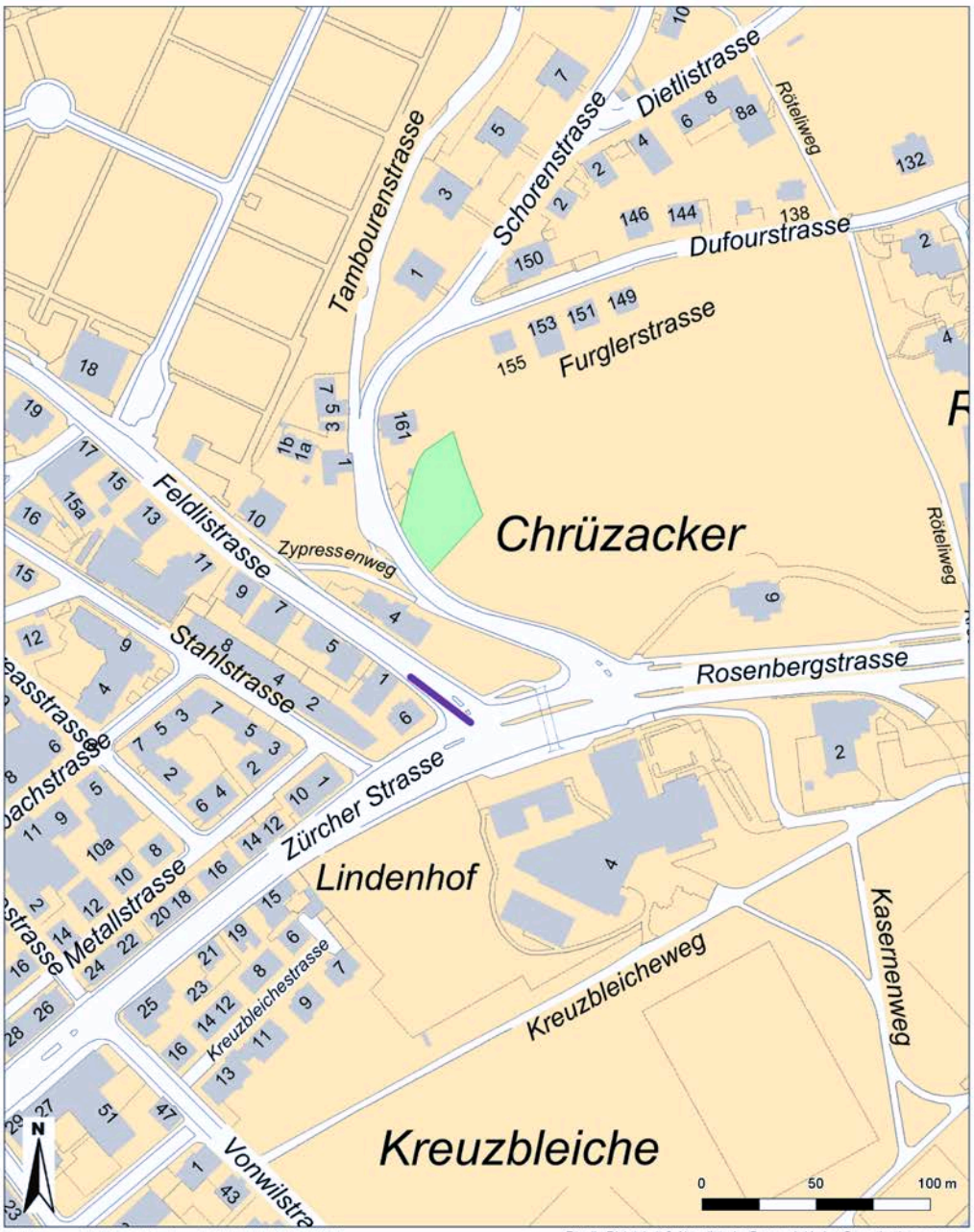


Mittelpunkt-Koordinaten 745'253 / 254'102
Massstab 1 : 2500

Für die Richtigkeit & Aktualität der Daten wird keine Garantie übernommen.
Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals.
© IGGIS 27.08.2012

16. Strassenbauprogramm; Anpassung KSPlan UhPeri

A1 Anschluss Nr. 81 SG Kreuzbleiche, Abgabe KS Nr. 56

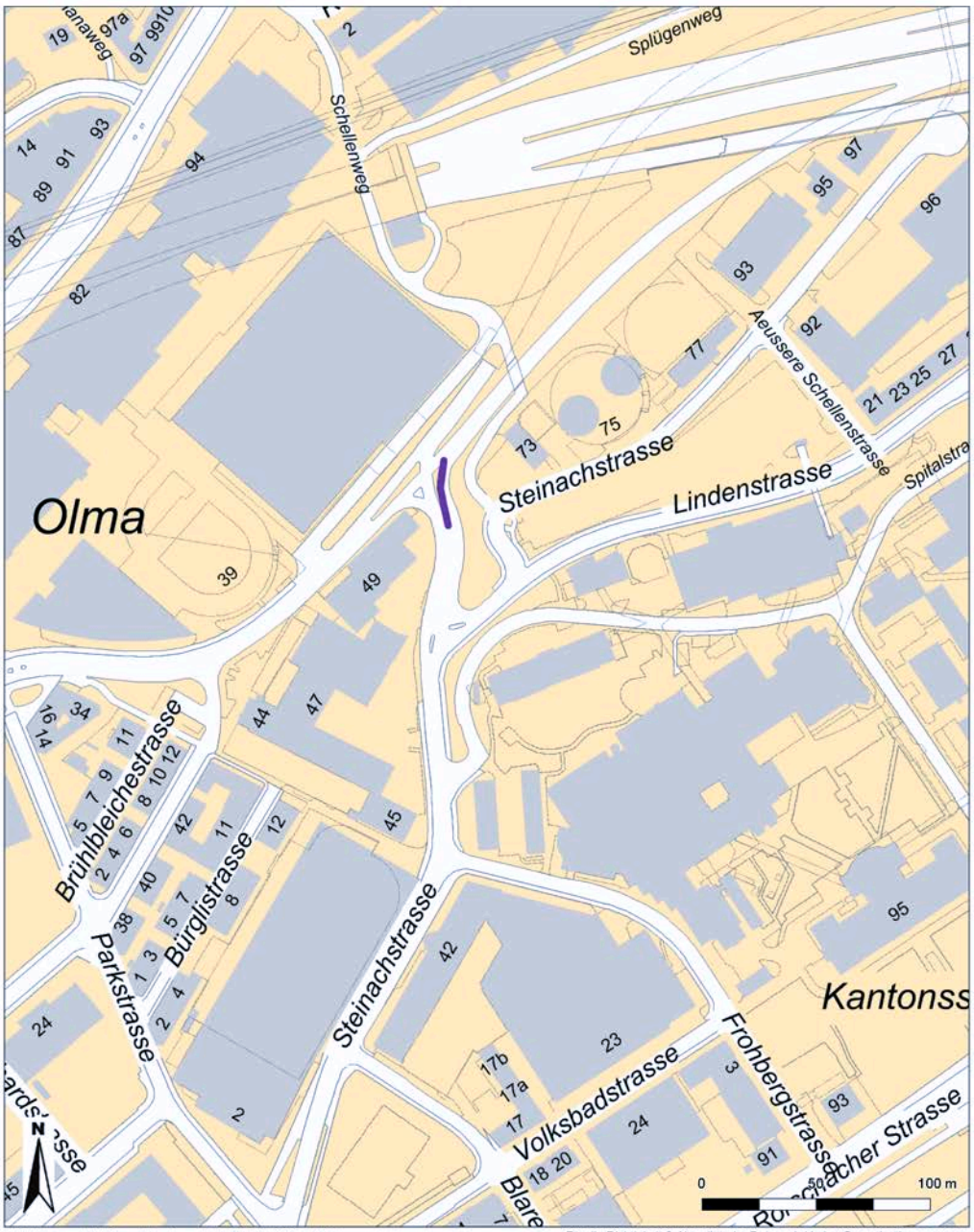


Mittelpunkt-Koordinaten 744'801 / 254'064
Massstab 1 : 2500

Für die Richtigkeit & Aktualität der Daten wird keine Garantie übernommen.
Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals.
© IGGIS 27.08.2012

16. Strassenbauprogramm; Anpassung KSPlan UhPeri

A1 Anschluss Nr. 82 SG St.Fiden, Abgabe KS Nr. 102

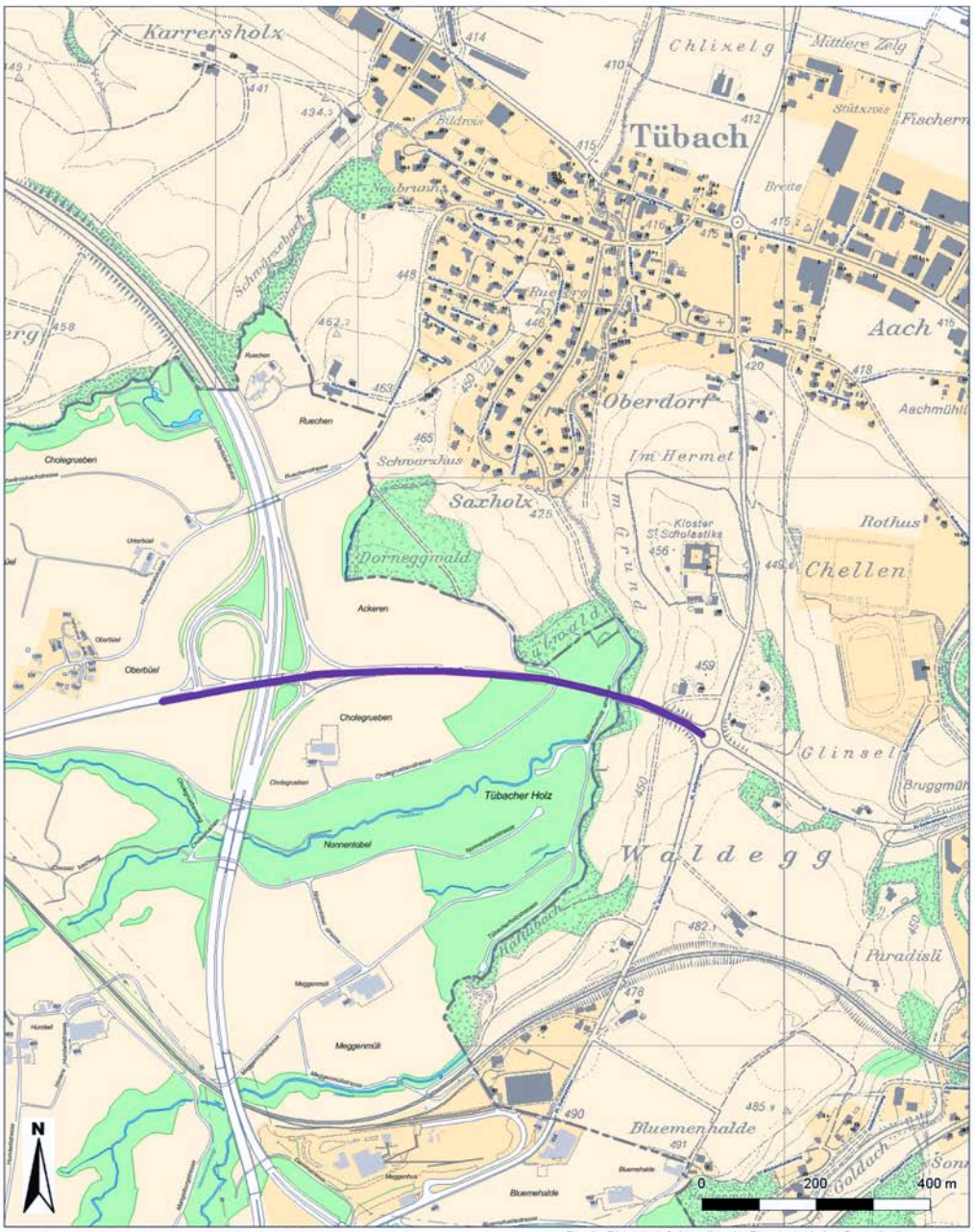


Mittelpunkt-Koordinaten 746'858 / 255'187
Massstab 1 : 2500

Für die Richtigkeit & Aktualität der Daten wird keine Garantie übernommen.
Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals.
© IGGIS 27.08.2012

16. Strassenbauprogramm; Anpassung KSPlan UhPeri

A1.1 Anschluss Nr. 3 Rorschach, Abgabe KS Nr. 97

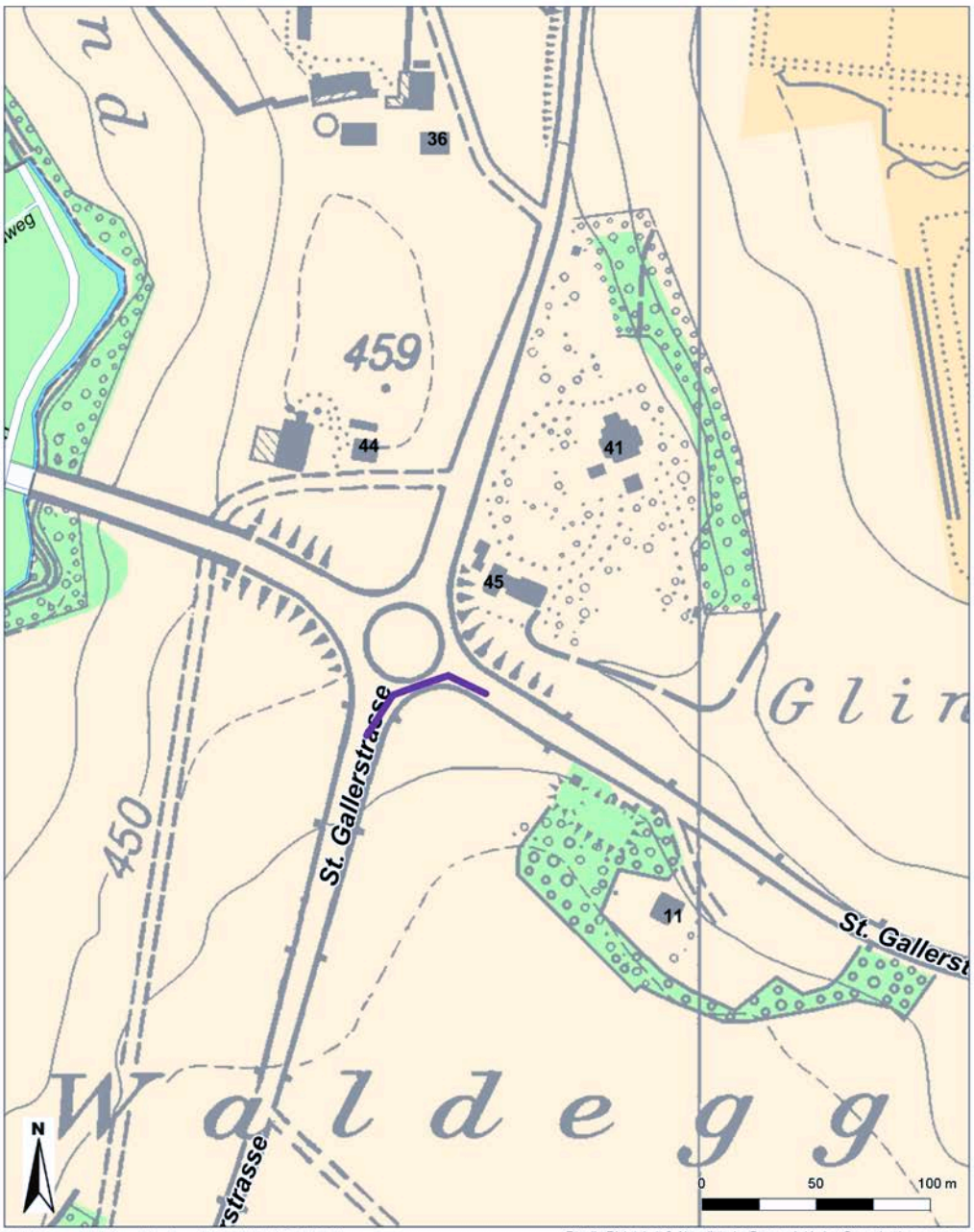


Mittelpunkt-Koordinaten 751'476 / 260'754
Massstab 1 : 10000

Für die Richtigkeit & Aktualität der Daten wird keine Garantie übernommen.
Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals.
© IGGIS 27.08.2012

16. Strassenbauprogramm; Anpassung KSPlan UhPeri

A1.1 Anschluss Nr. 3 Rorschach, Abgabe KS Nr.1

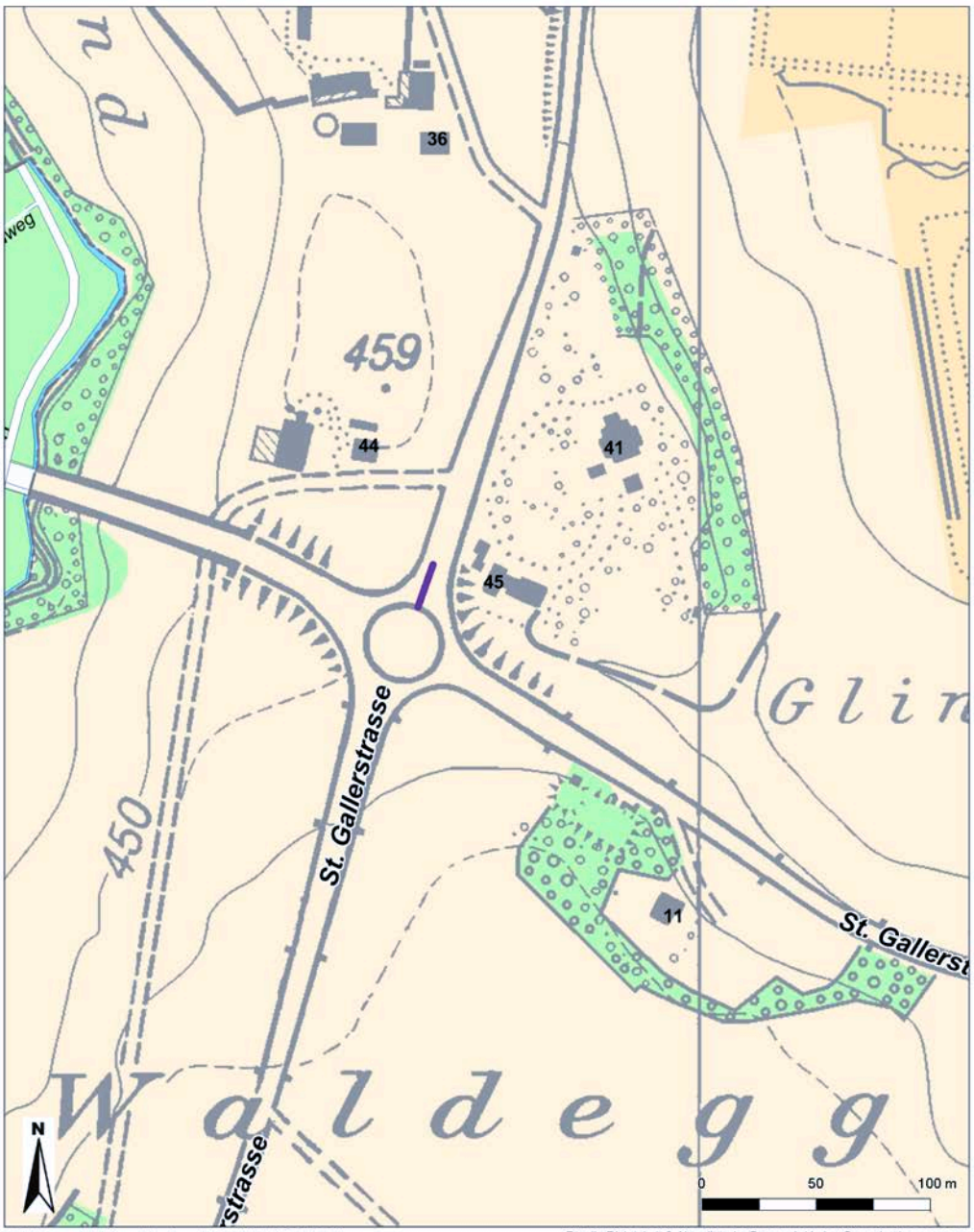


Mittelpunkt-Koordinaten 751'907 / 260'553
Massstab 1 : 2500

Für die Richtigkeit & Aktualität der Daten wird keine Garantie übernommen.
Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals.
© IGGIS 27.08.2012

16. Strassenbauprogramm; Anpassung KSPlan UhPeri

A1.1 Anschluss Nr. 3 Rorschach, Abgabe KS Nr. 105

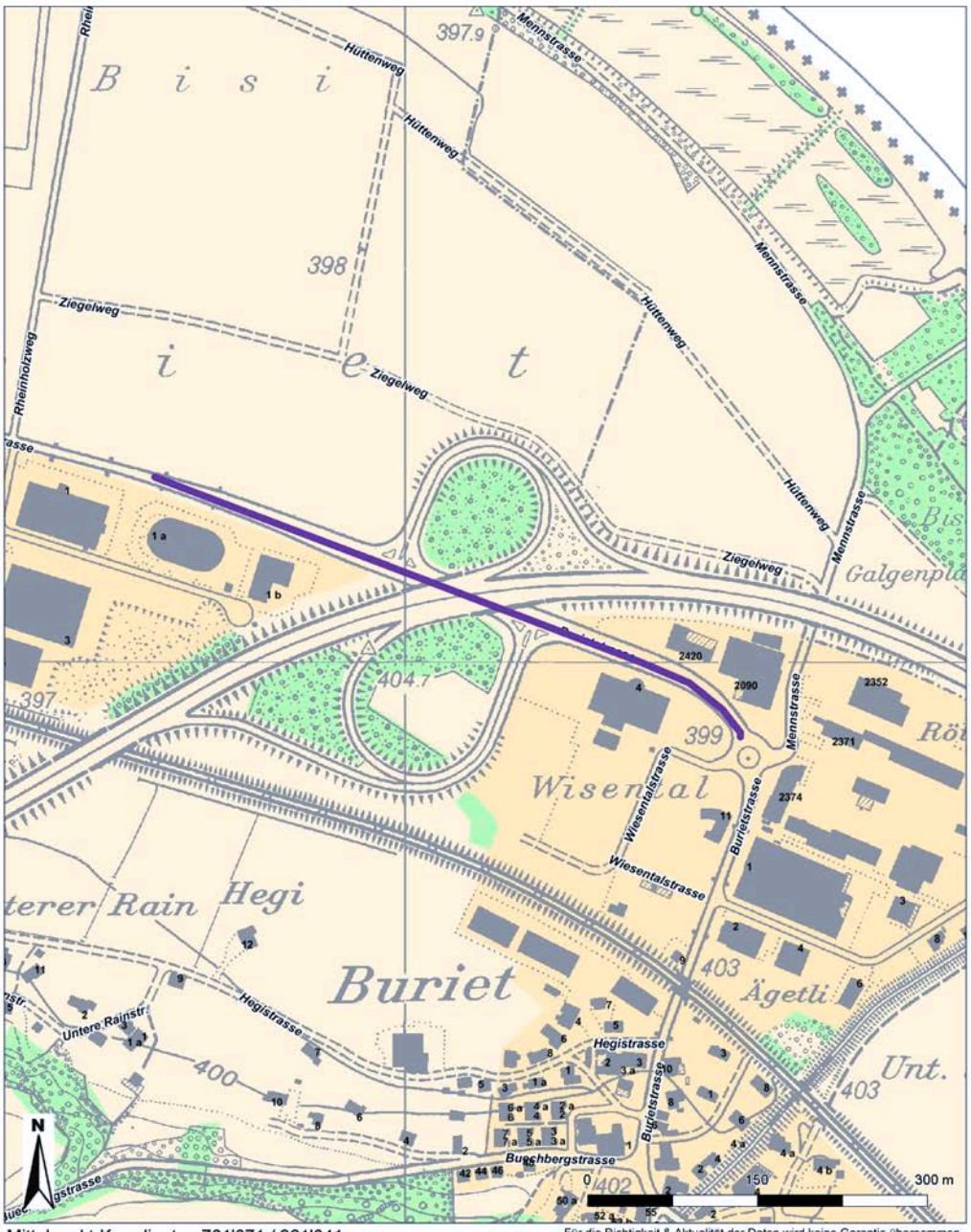


Mittelpunkt-Koordinaten 751'907 / 260'553
Massstab 1 : 2500

Für die Richtigkeit & Aktualität der Daten wird keine Garantie übernommen.
Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals.
© IGGIS 27.08.2012

16. Strassenbauprogramm; Anpassung KSPlan UhPeri

A1 Anschluss Nr. 85 Rheineck, Abgabe KS Nr. 1

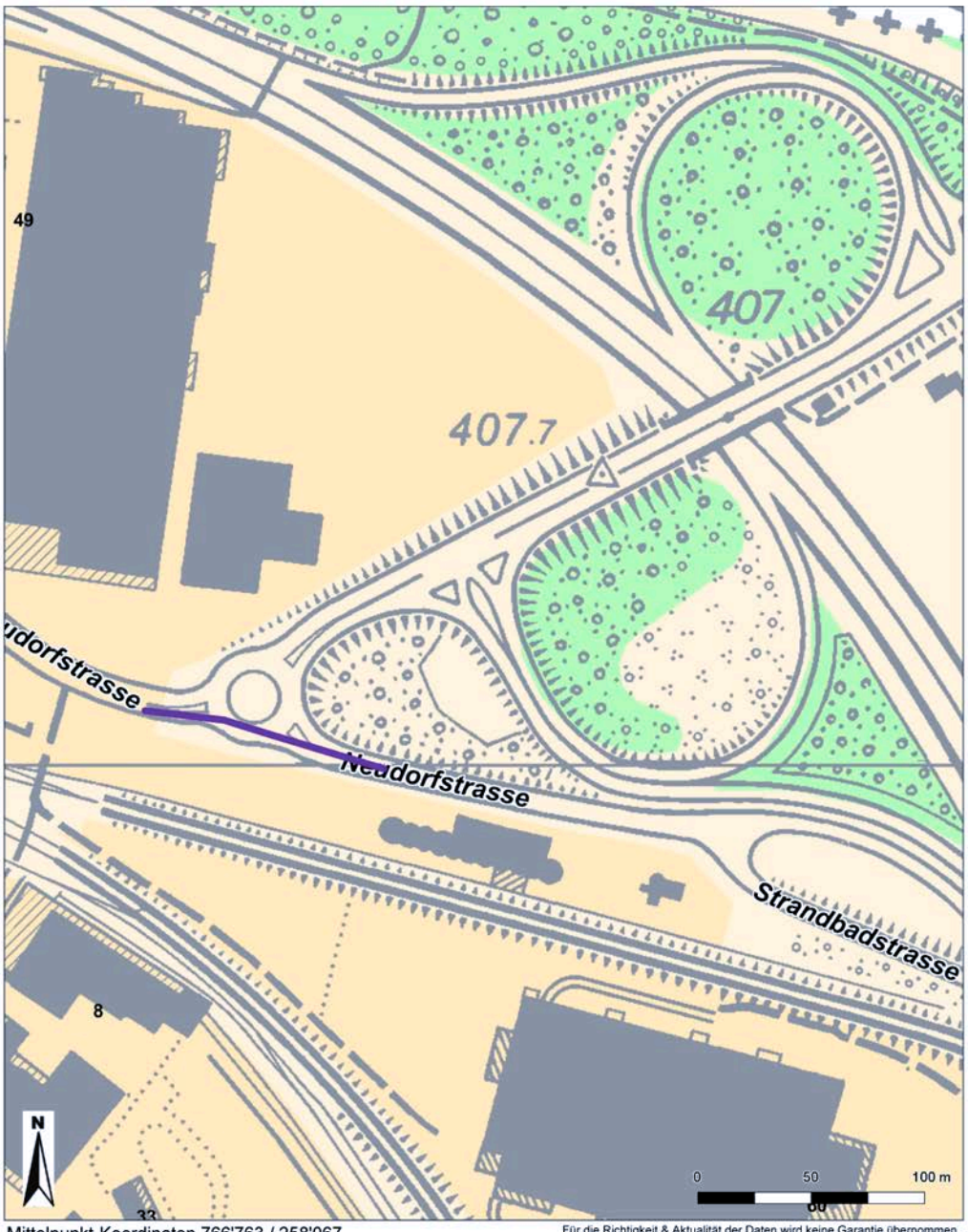


Mittelpunkt-Koordinaten 761'071 / 261'041
Massstab 1 : 5000

Für die Richtigkeit & Aktualität der Daten wird keine Garantie übernommen.
Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals.
© IGGIS 27.08.2012

16. Strassenbauprogramm; Anpassung KSPlan UhPeri

A1 Anschluss Nr. 86 St.Margrethen, Abgabe KS Nr. 66

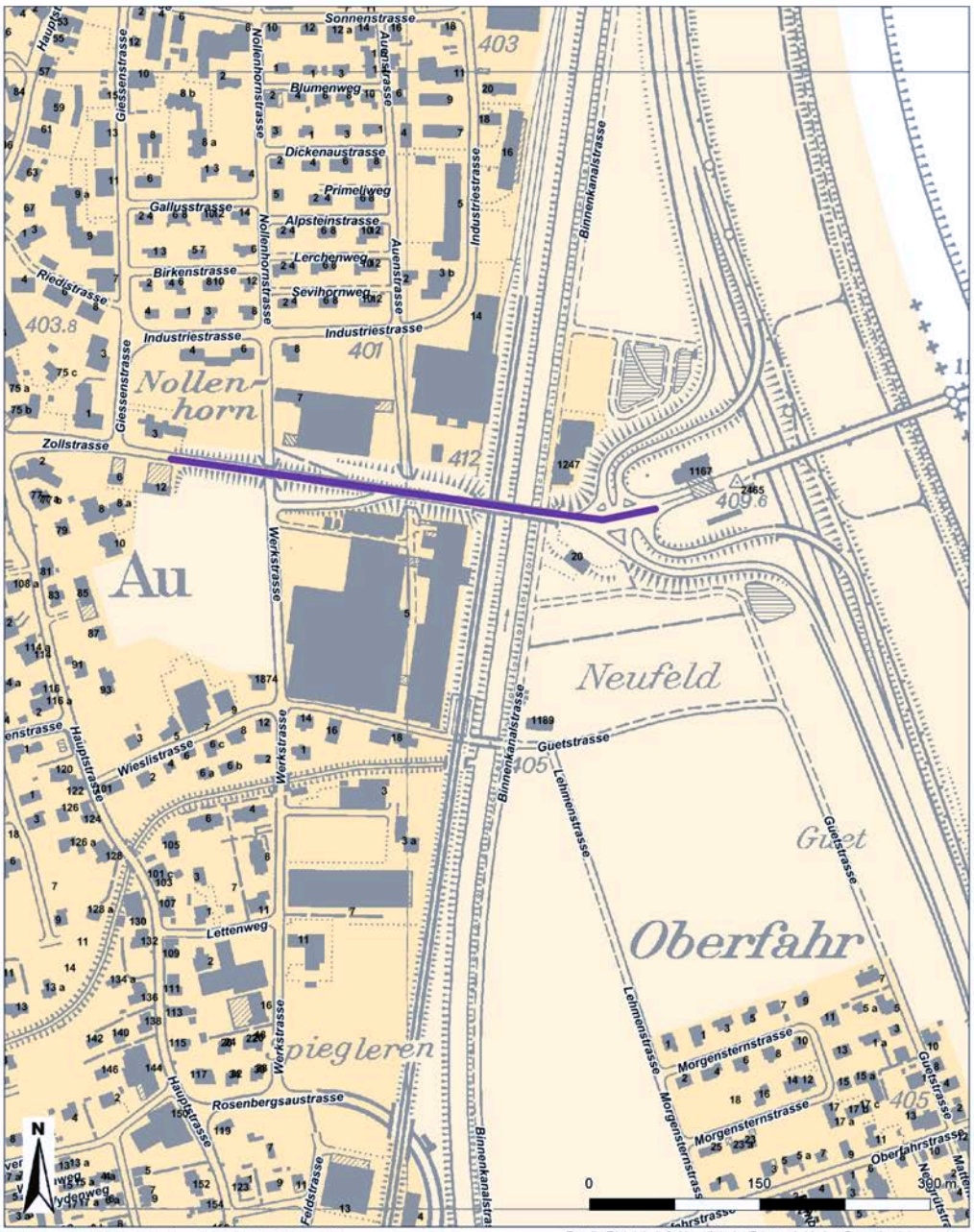


Mittelpunkt-Koordinaten 766'763 / 258'067
Massstab 1 : 2500

Für die Richtigkeit & Aktualität der Daten wird keine Garantie übernommen.
Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals.
© IGGIS 27.08.2012

16. Strassenbauprogramm; Anpassung KSPlan UhPeri

A13 Anschluss Nr. 2 Au, Abgabe KS Nr. 28

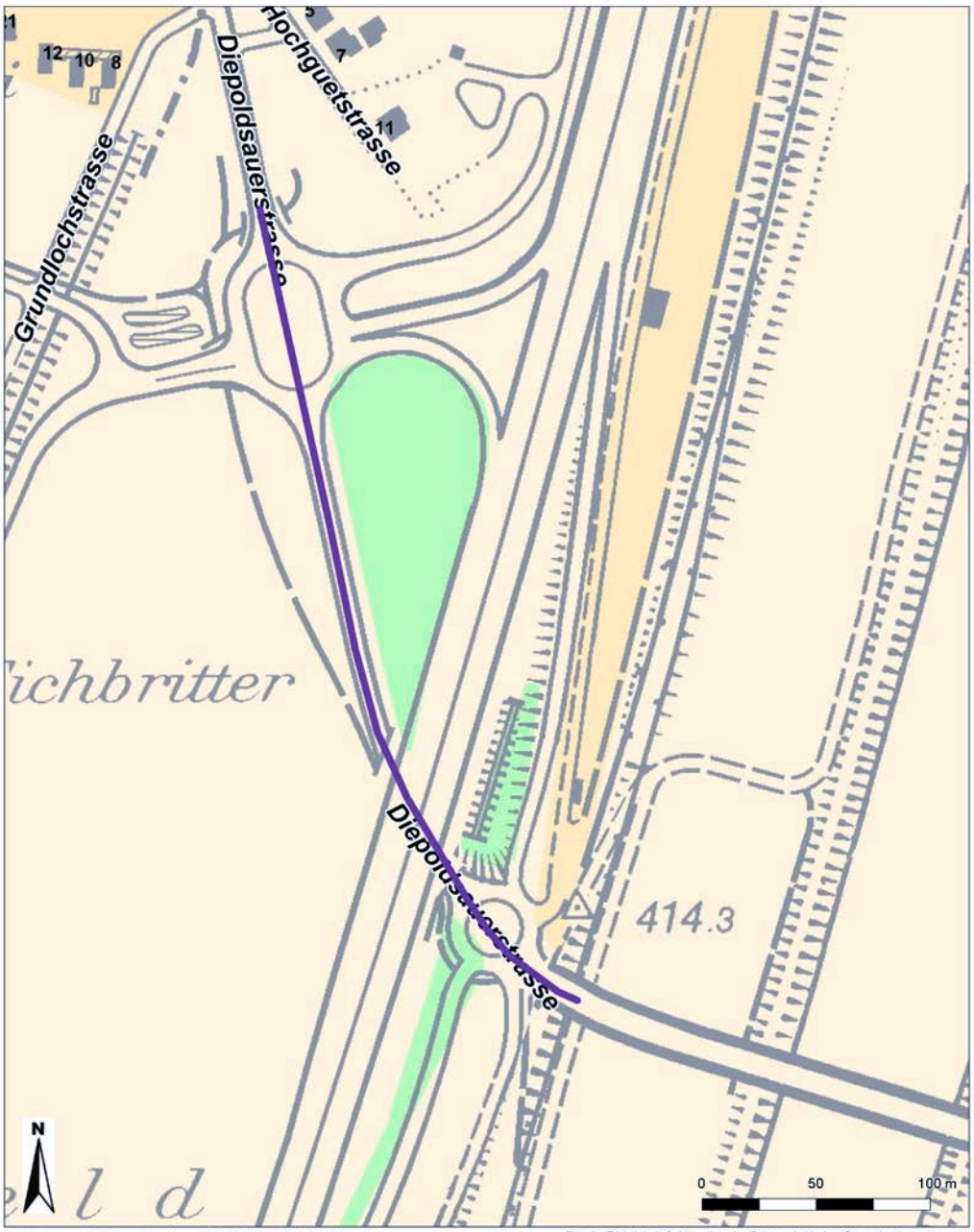


Mittelpunkt-Koordinaten 766'071 / 255'520
Massstab 1 : 5000

Für die Richtigkeit & Aktualität der Daten wird keine Garantie übernommen.
Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals.
© IGGIS 27.08.2012

16. Strassenbauprogramm; Anpassung KSPlan UhPeri

A13 Anschluss Nr. 3 Widnau, Abgabe KS Nr. 41

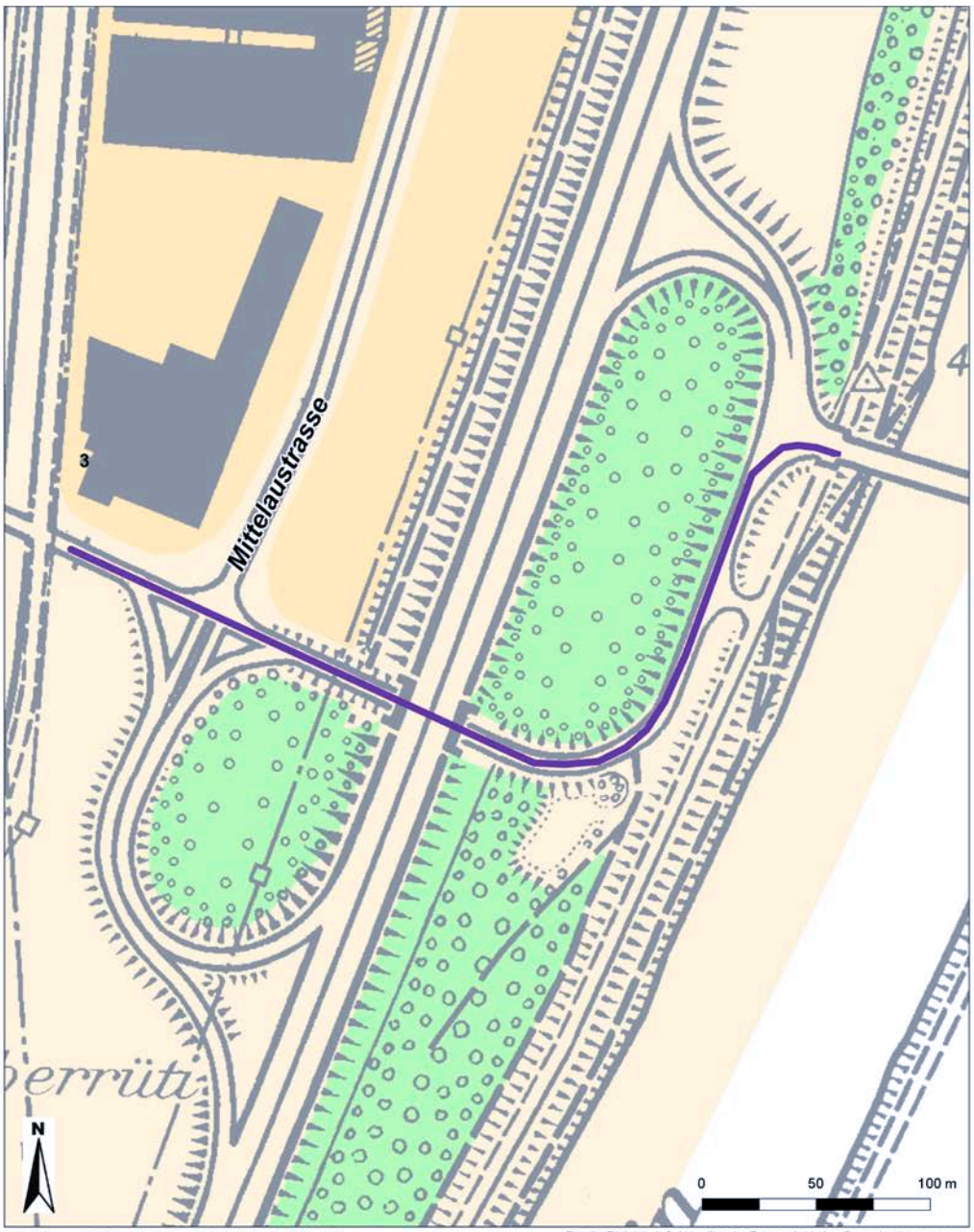


Mittelpunkt-Koordinaten 766'506 / 251'402
Massstab 1 : 2500

Für die Richtigkeit & Aktualität der Daten wird keine Garantie übernommen.
Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals.
© IGGIS 27.08.2012

16. Strassenbauprogramm; Anpassung KSPlan UhPeri

A13 Anschluss Nr. 6 Sennwald, Abgabe KS Nr. 70

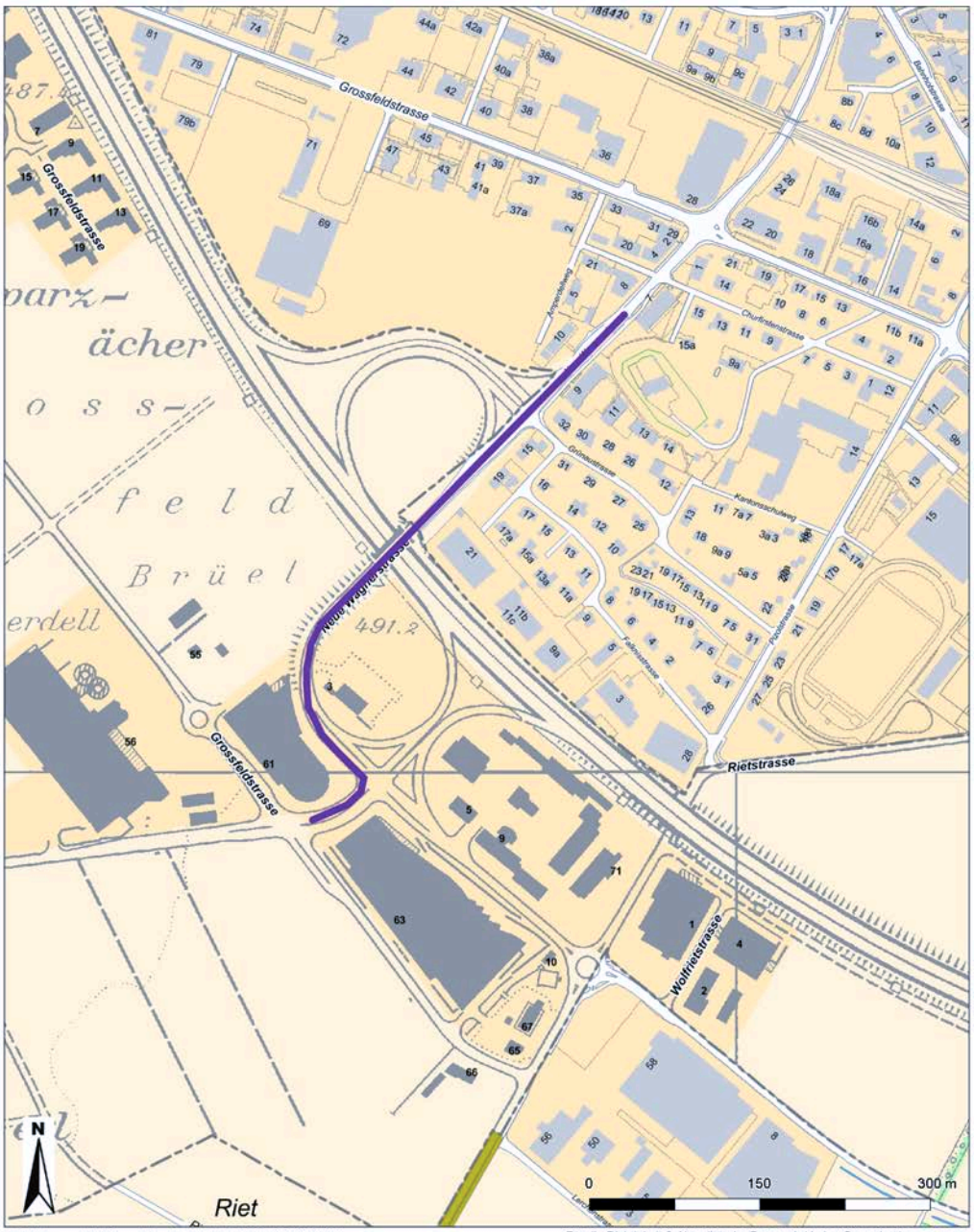


Mittelpunkt-Koordinaten 757'357 / 234'563
Massstab 1 : 2500

Für die Richtigkeit & Aktualität der Daten wird keine Garantie übernommen.
Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals.
© IGGIS 27.08.2012

16. Strassenbauprogramm; Anpassung KSPlan UhPeri

A3 Anschluss Nr. 50 Sargans, Abgabe KS Nr. 73

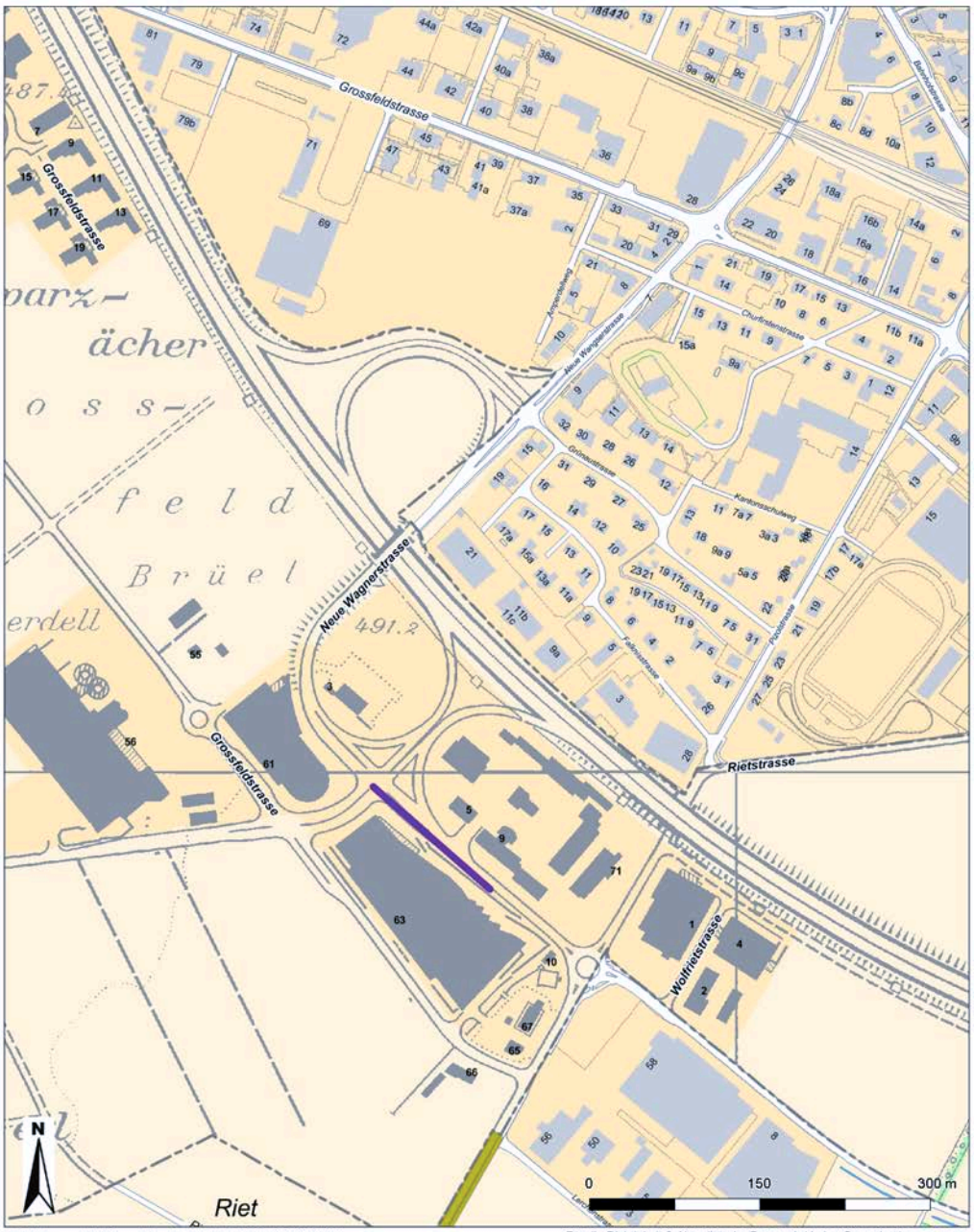


Mittelpunkt-Koordinaten 751'782 / 212'137
Massstab 1 : 5000

Für die Richtigkeit & Aktualität der Daten wird keine Garantie übernommen.
Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals.
© IGGIS 27.08.2012

16. Strassenbauprogramm; Anpassung KSPlan UhPeri

A3 Anschluss Nr. 50 Sargans, Abgabe KS Nr. 74

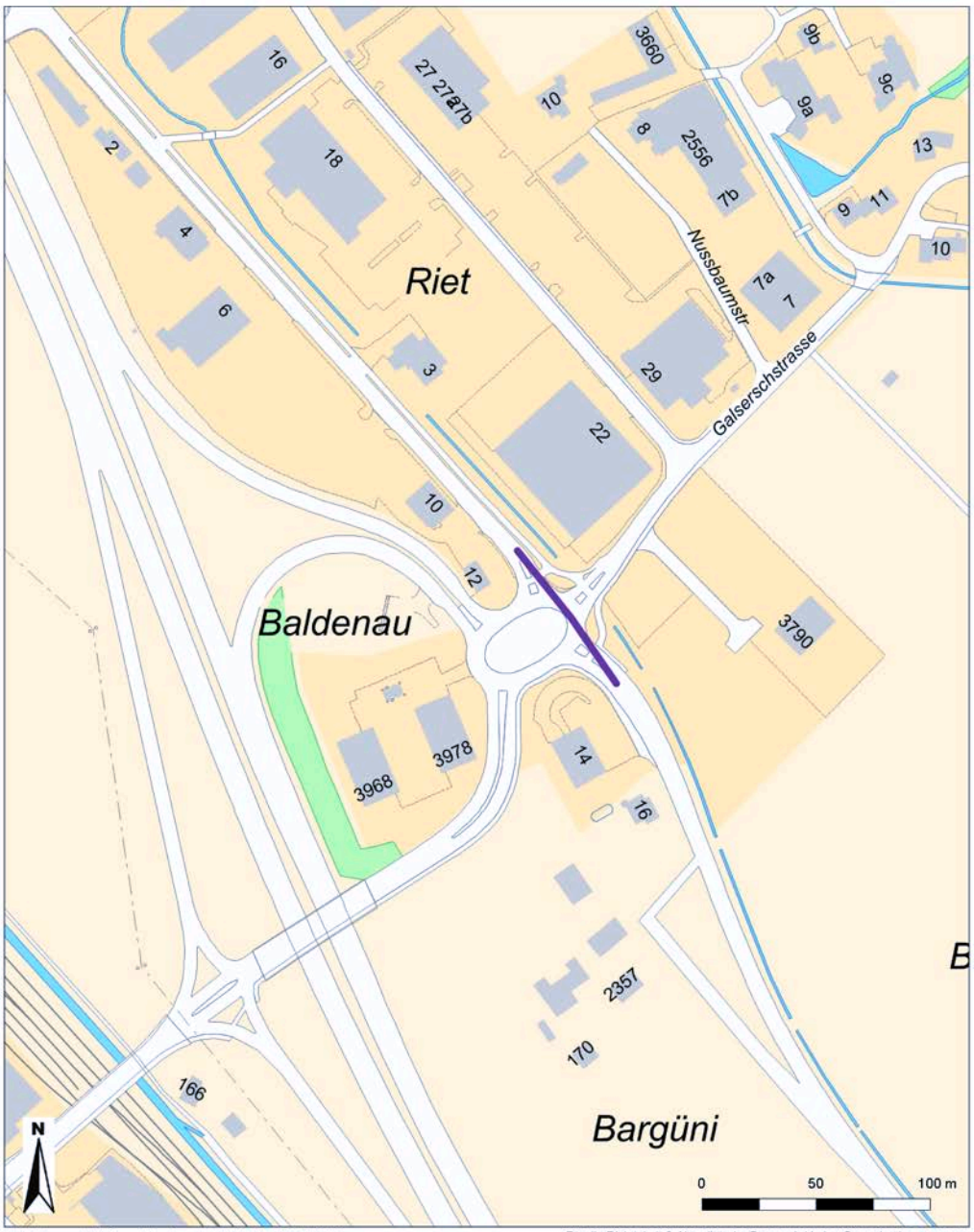


Mittelpunkt-Koordinaten 751'782 / 212'137
Massstab 1 : 5000

Für die Richtigkeit & Aktualität der Daten wird keine Garantie übernommen.
Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals.
© IGGIS 27.08.2012

16. Strassenbauprogramm; Anpassung KSPlan UhPeri

A3 Anschluss Nr. 49 Flums, Abgabe KS Nr. 7

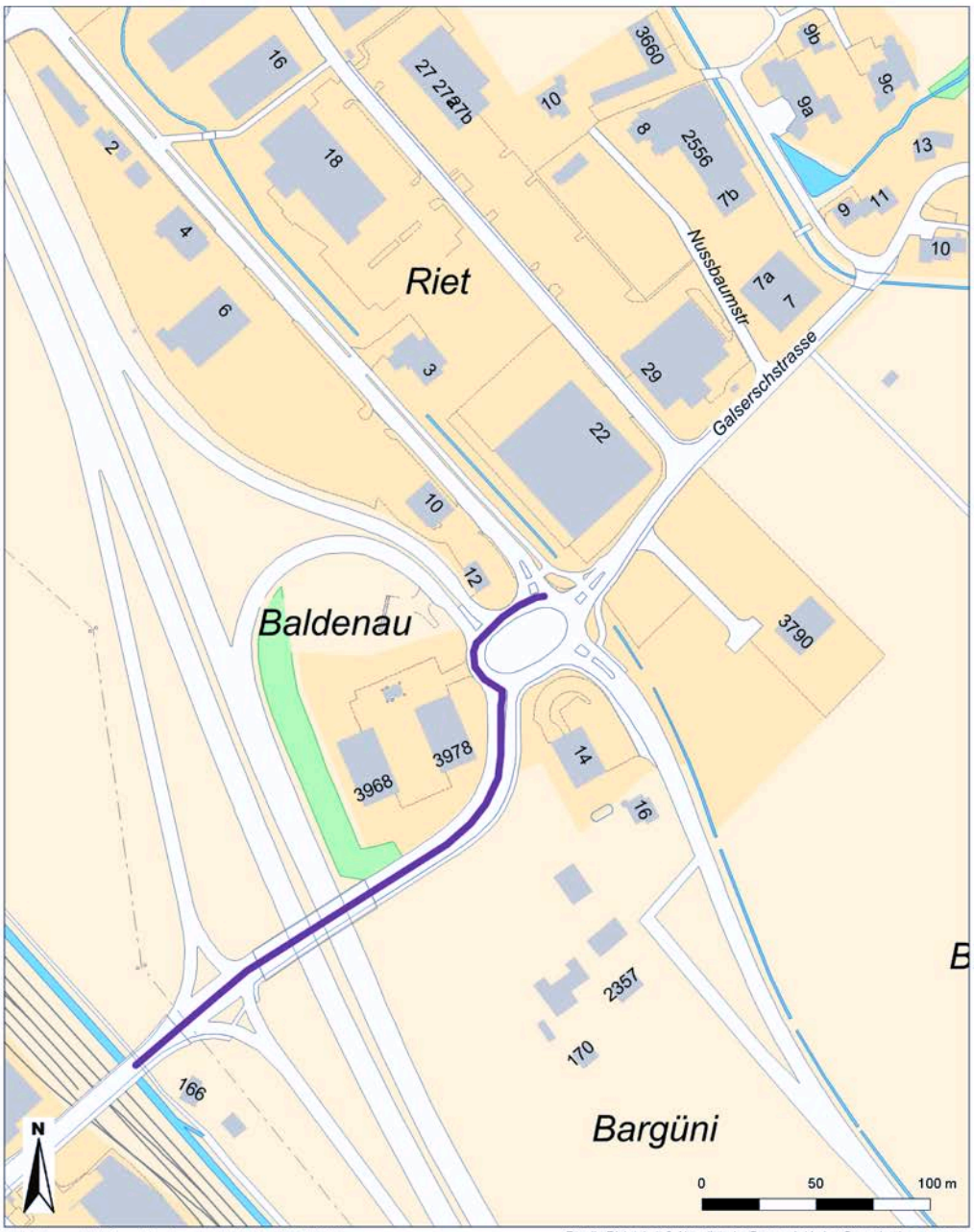


Mittelpunkt-Koordinaten 745'375 / 217'878
Massstab 1 : 2500

Für die Richtigkeit & Aktualität der Daten wird keine Garantie übernommen.
Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals.
© IGGIS 27.08.2012

16. Strassenbauprogramm; Anpassung KSPlan UhPeri

A3 Anschluss Nr. 49 Flums, Abgabe KS Nr. 78

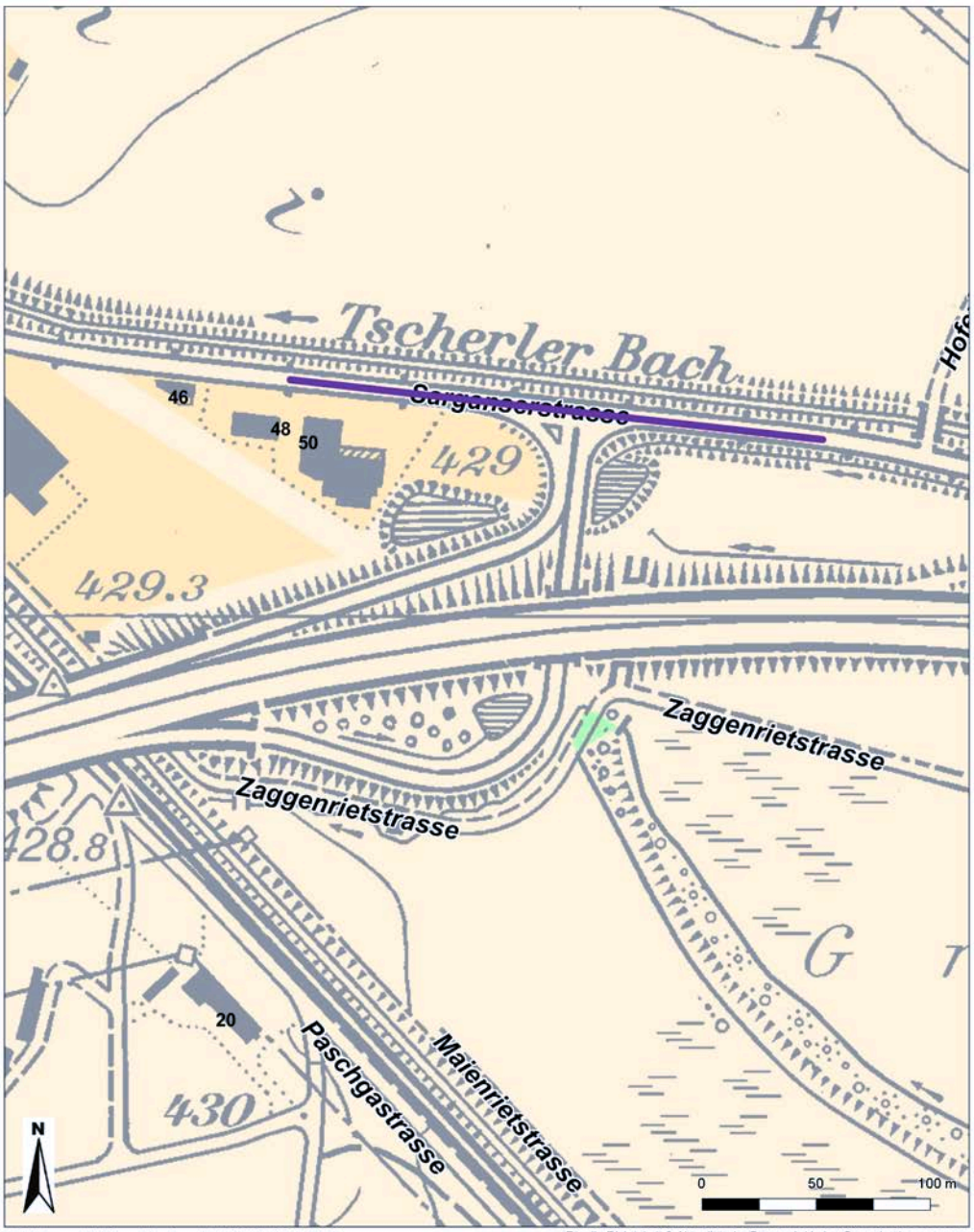


Mittelpunkt-Koordinaten 745'375 / 217'878
Massstab 1 : 2500

Für die Richtigkeit & Aktualität der Daten wird keine Garantie übernommen.
Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals.
© IGGIS 27.08.2012

16. Strassenbauprogramm; Anpassung KSPlan UhPeri

A3 Anschluss Nr. 48 Walenstadt, Abgabe KS Nr. 7



Mittelpunkt-Koordinaten 743'275 / 219'999
Massstab 1 : 2500

Für die Richtigkeit & Aktualität der Daten wird keine Garantie übernommen.
Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals.
© IGGIS 27.08.2012

16. Strassenbauprogramm; Anpassung KSPlan UhPeri

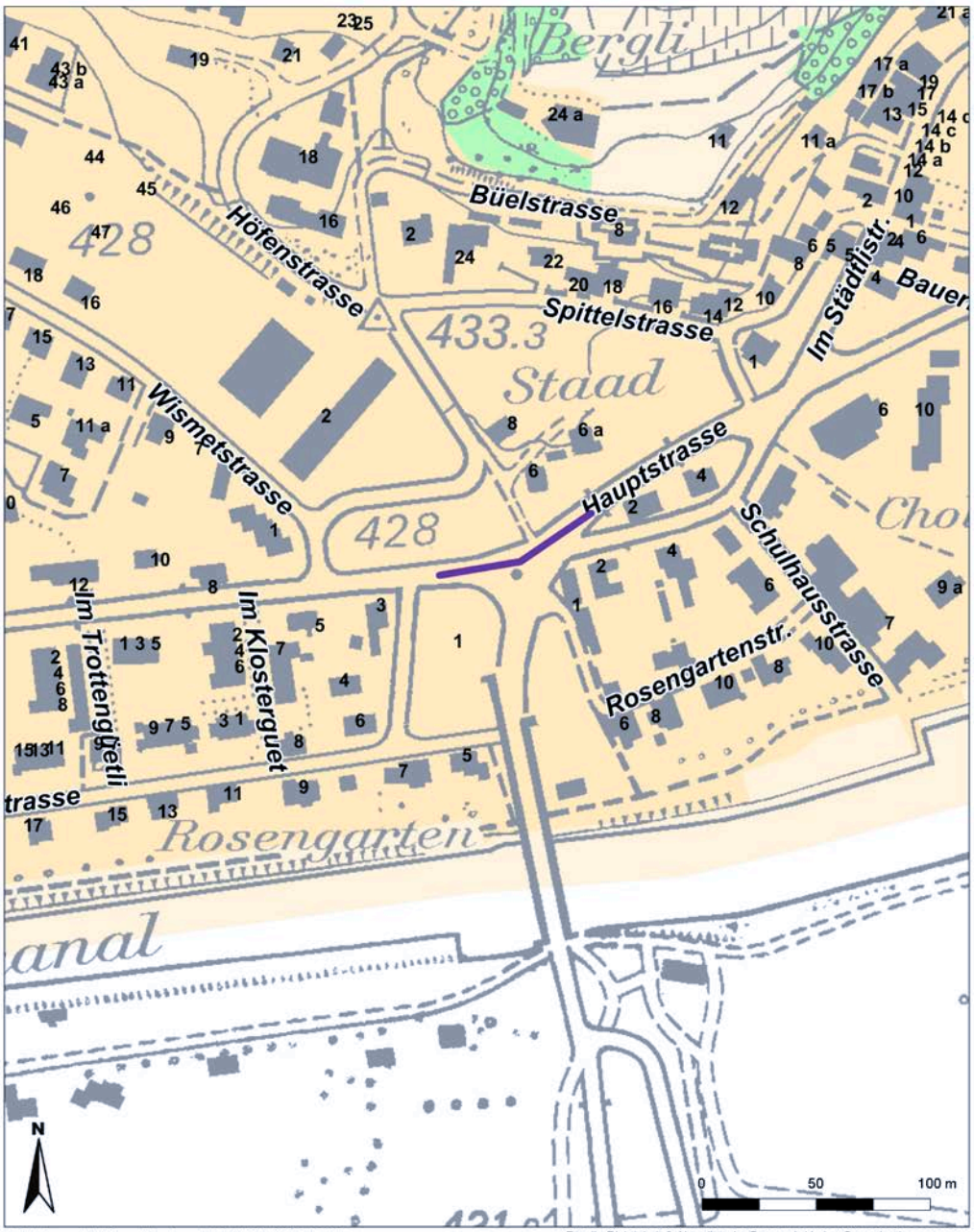
A3 Anschluss Nr. 47 Murg-Mühlehorn, Abgabe KS Nr. 7

Mittelpunkt-Koordinaten 733'167 / 219'662
Massstab 1 : 5000

Für die Richtigkeit & Aktualität der Daten wird keine Garantie übernommen.
Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals.
© IGGIS 27.08.2012

16. Strassenbauprogramm; Anpassung KSPlan UhPeri

A3 Anschluss Nr. 45 Weesen, Abgabe KS Nr. 17

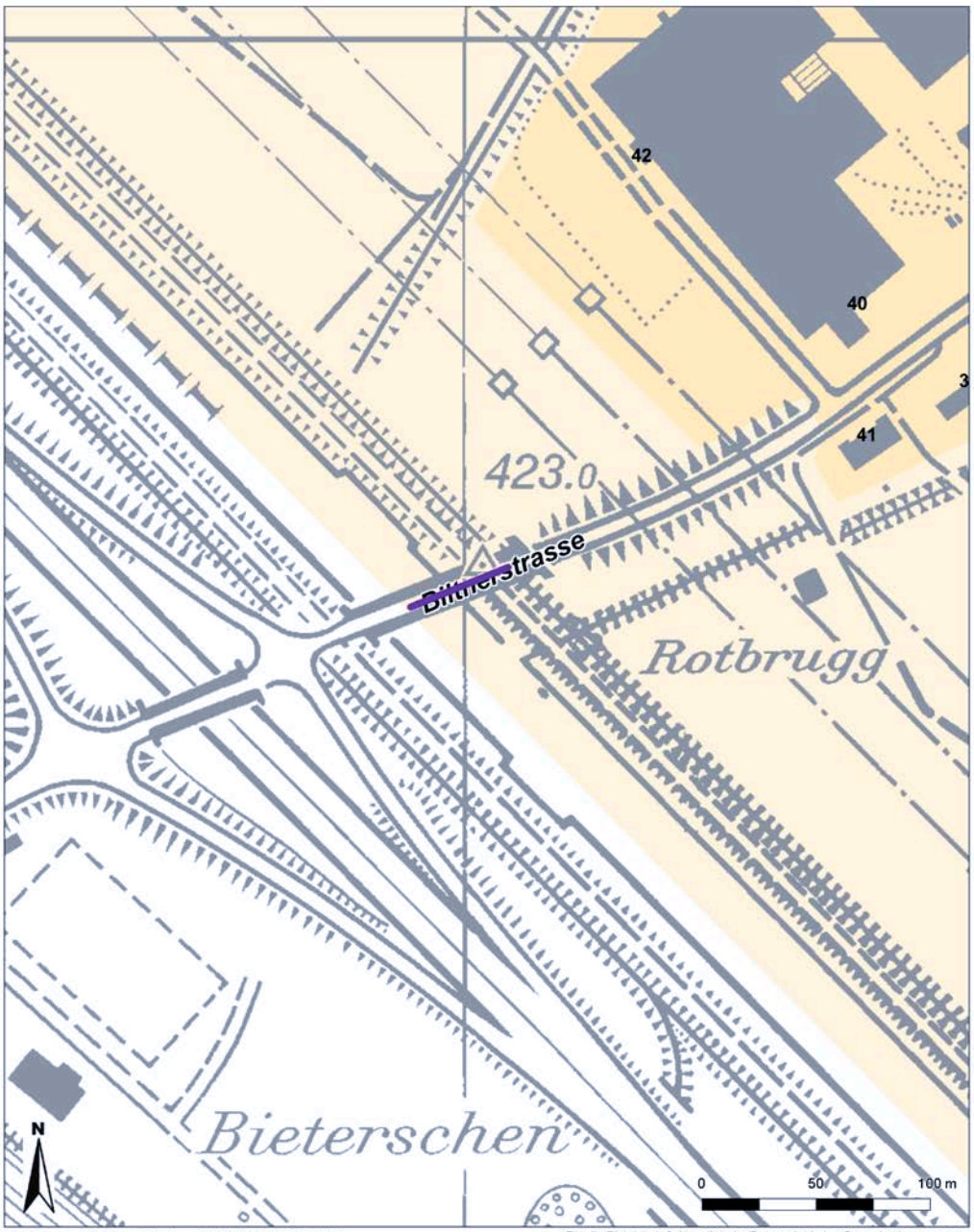


Mittelpunkt-Koordinaten 725'493 / 221'525
Massstab 1 : 2500

Für die Richtigkeit & Aktualität der Daten wird keine Garantie übernommen.
Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals.
© IGGIS 27.08.2012

16. Strassenbauprogramm; Anpassung KSPlan UhPeri

A3 Anschluss Nr. 43 Bilten, Abgabe KS Nr. 82

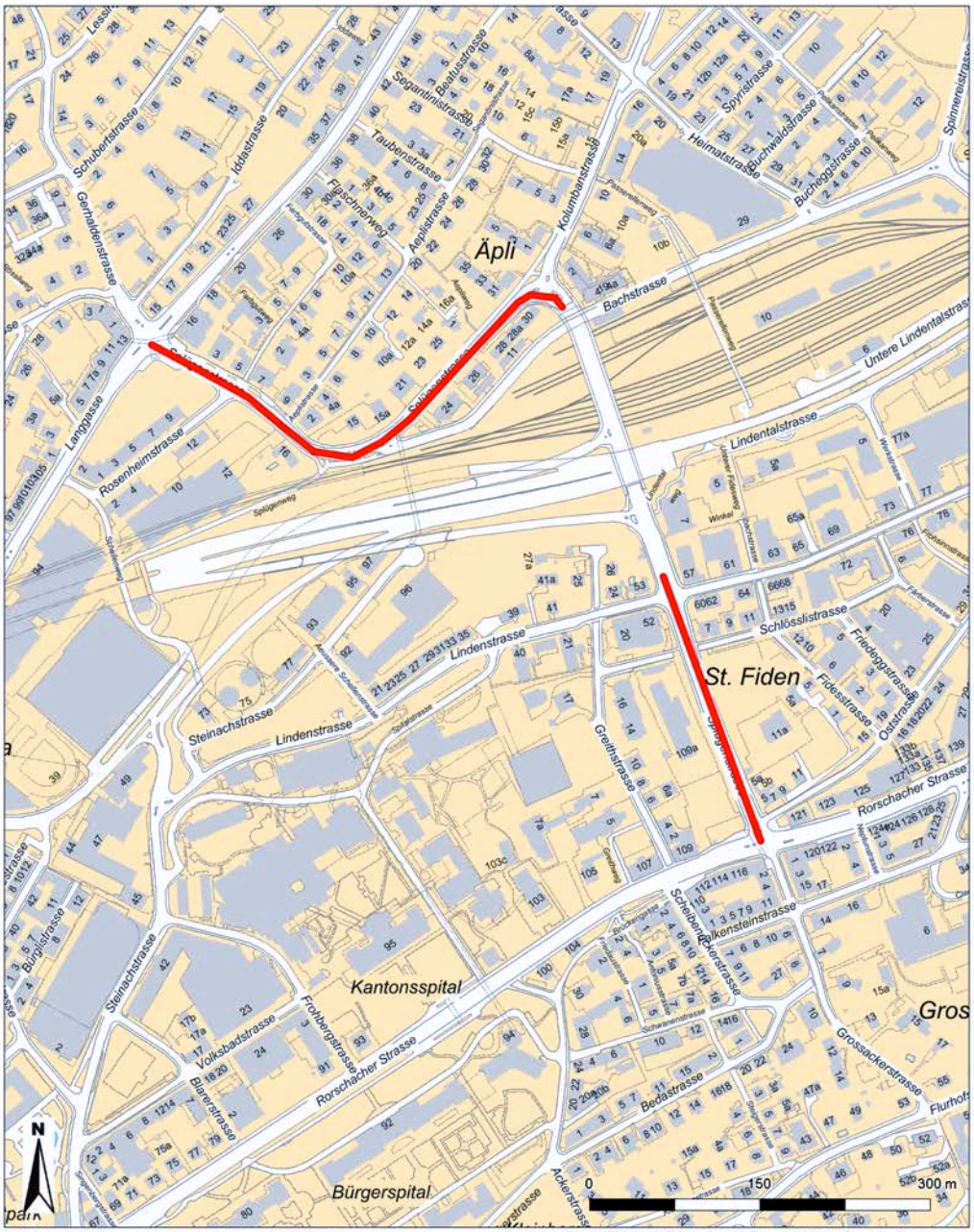


Mittelpunkt-Koordinaten 721'010 / 223'746
Massstab 1 : 2500

Für die Richtigkeit & Aktualität der Daten wird keine Garantie übernommen.
Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals.
© IGGIS 27.08.2012

16. Strassenbauprogramm; Anpassung KSPlan
UhPeri

A1 Anschluss Nr. 82 SG St.Fiden, Aufnahme Querverbindung
KS Nr. 58

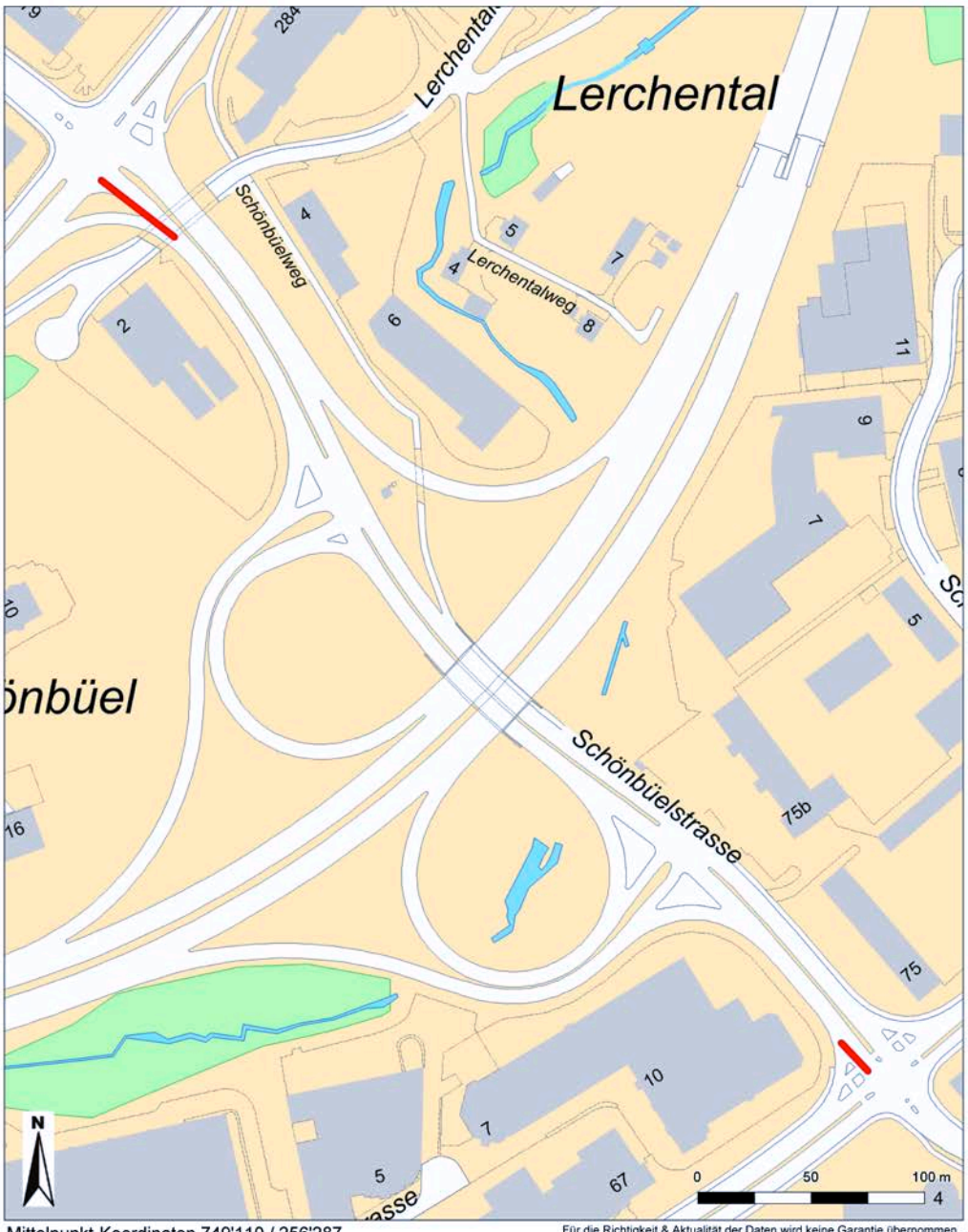


Mittelpunkt-Koordinaten 747'126 / 255'346

Für die Richtigkeit & Aktualität der Daten wird keine Garantie übernommen.
Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals

16. Strassenbauprogramm; Anpassung KSPlan UhPeri

A1 Anschluss Nr. 83 SG Neudorf, Aufnahme KS Nr. 6

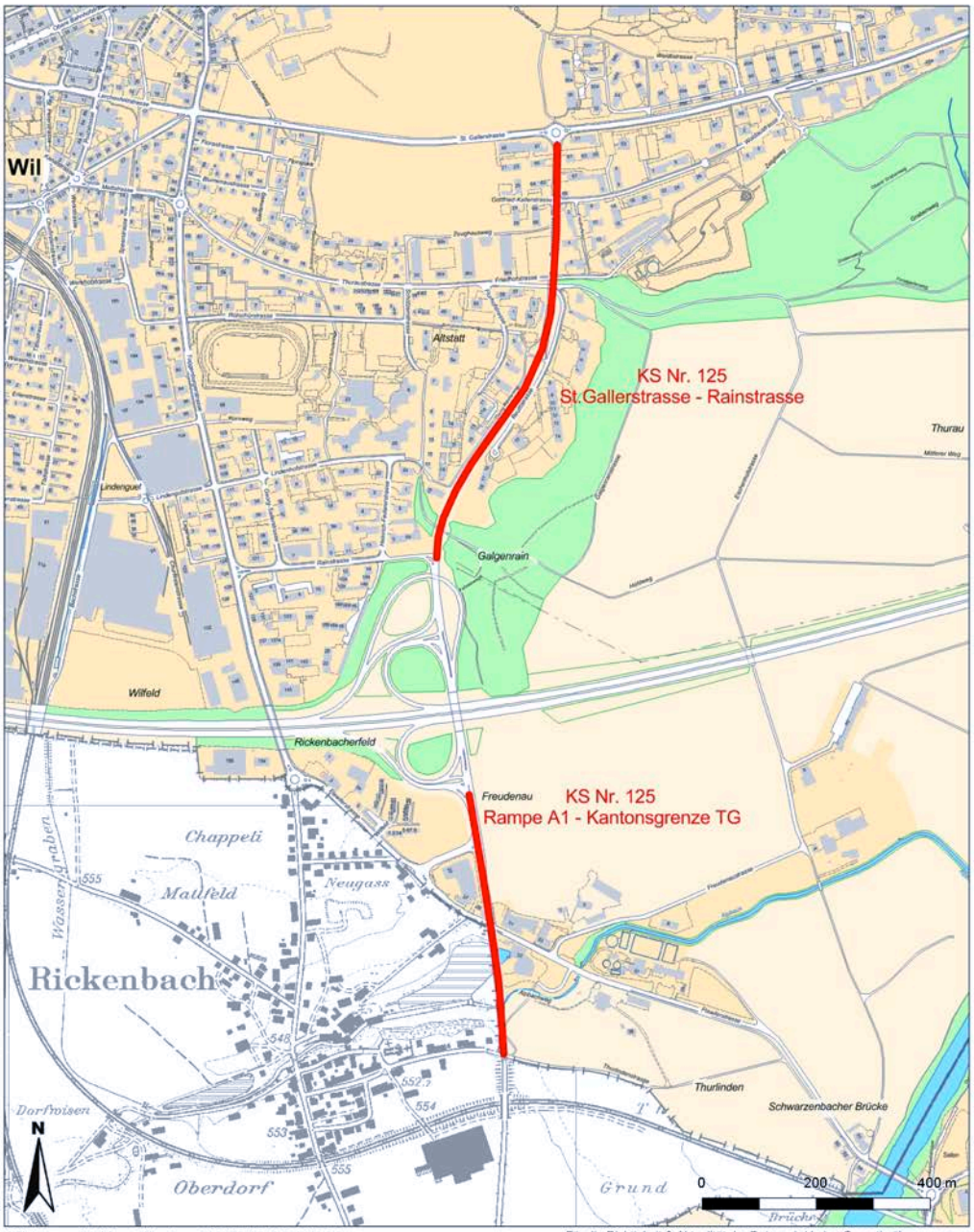


Mittelpunkt-Koordinaten 749'110 / 256'287
Massstab 1 : 2500

Für die Richtigkeit & Aktualität der Daten wird keine Garantie übernommen.
Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals.
© IGGIS 27.08.2012

16. Strassenbauprogramm; Anpassung KSPlan UhPeri

A1 Anschluss Nr. 77 Wil, Querverbindung Georg Rennerstrasse, Neue KS Nr. 125

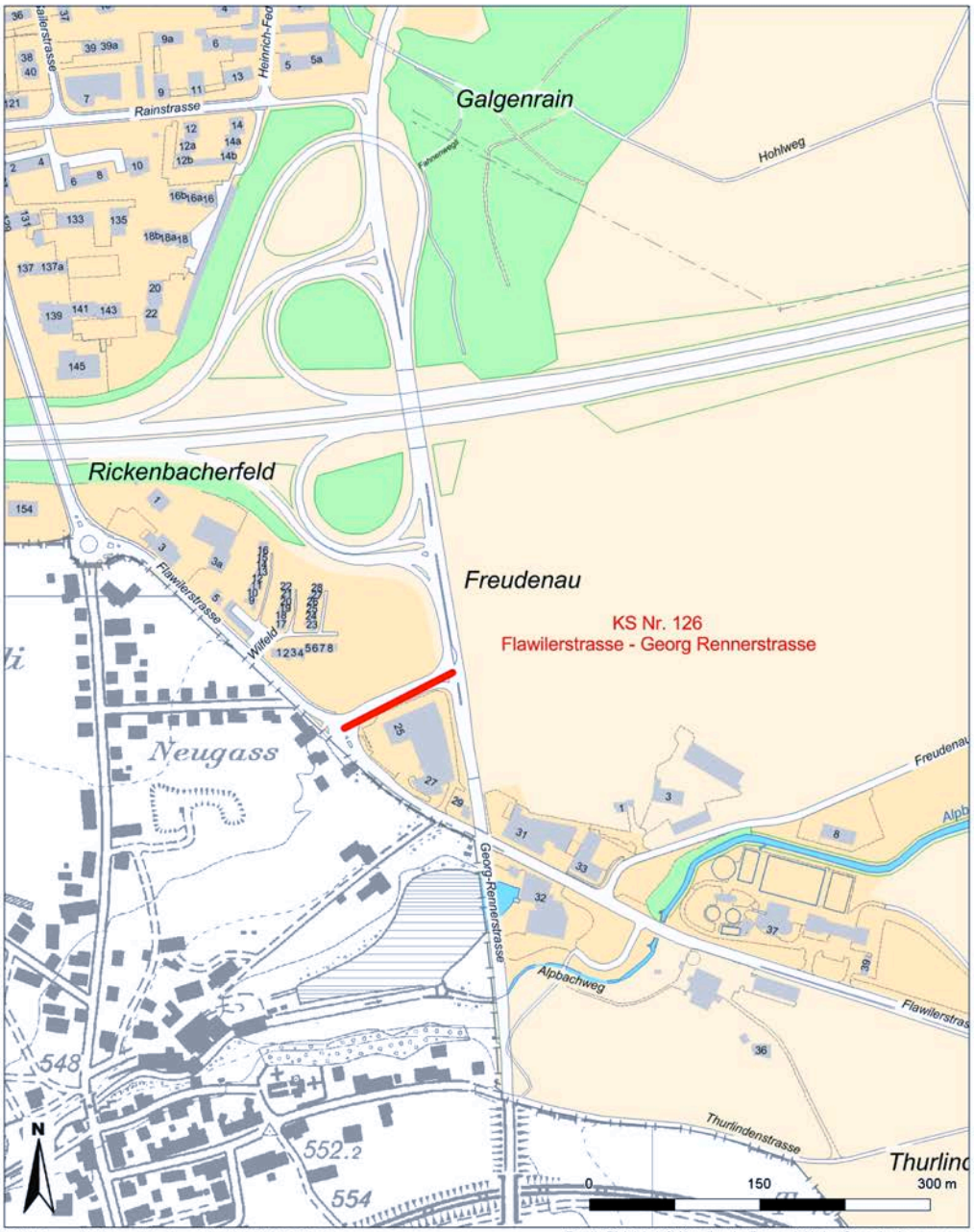


Mittelpunkt-Koordinaten 721'843 / 257'333

Für die Richtigkeit & Aktualität der Daten wird keine Garantie übernommen.
Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals

16. Strassenbauprogramm; Anpassung KSPlan UhPeri

A1 Anschluss Nr. 77 Wil, Querverbindung Flawilerstrasse-Georg Rennerstrasse, Neue KS Nr. 126

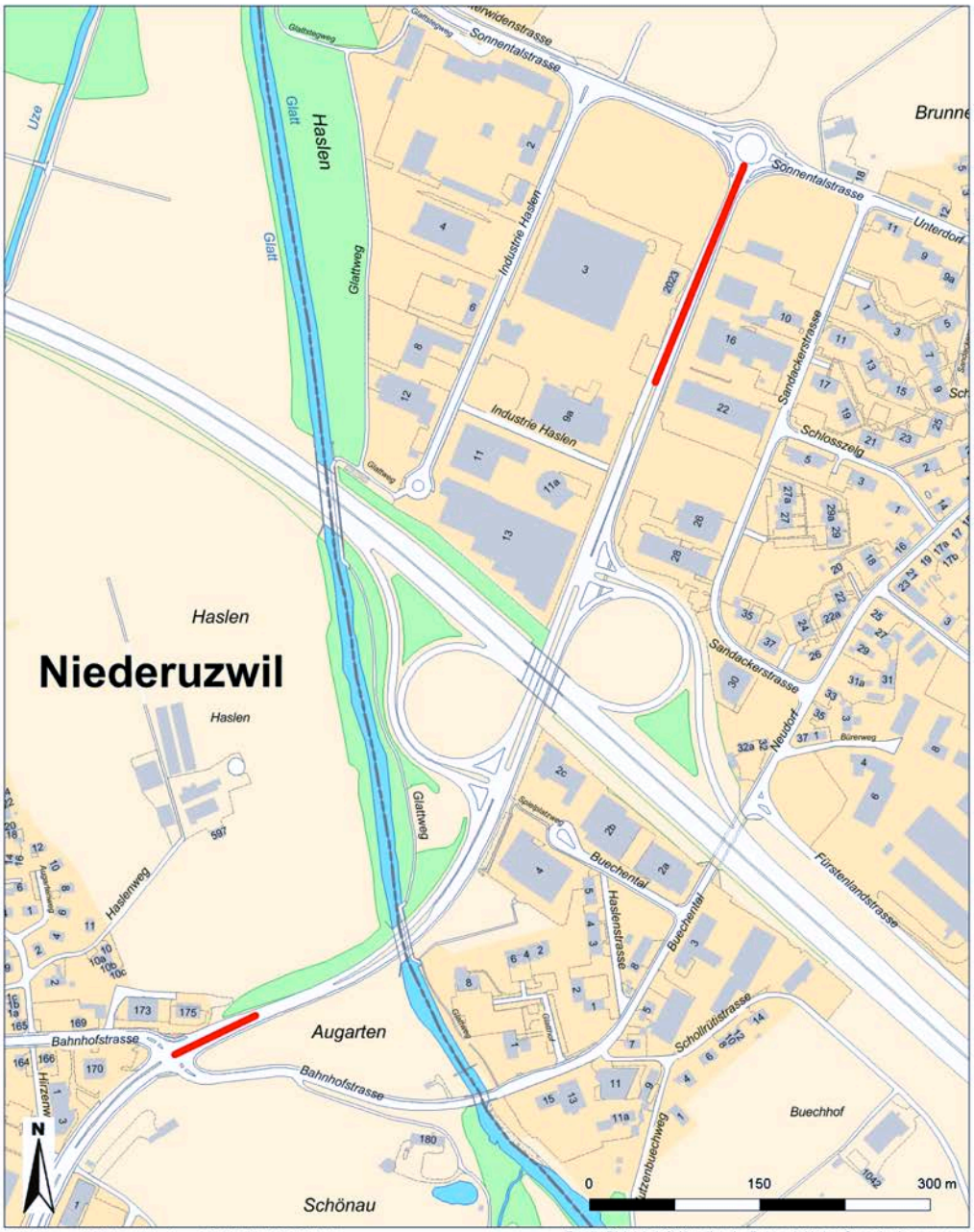


Mittelpunkt-Koordinaten 721'855 / 256'982

Für die Richtigkeit & Aktualität der Daten wird keine Garantie übernommen.
Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals

16. Strassenbauprogramm; Anpassung KSPlan UhPeri

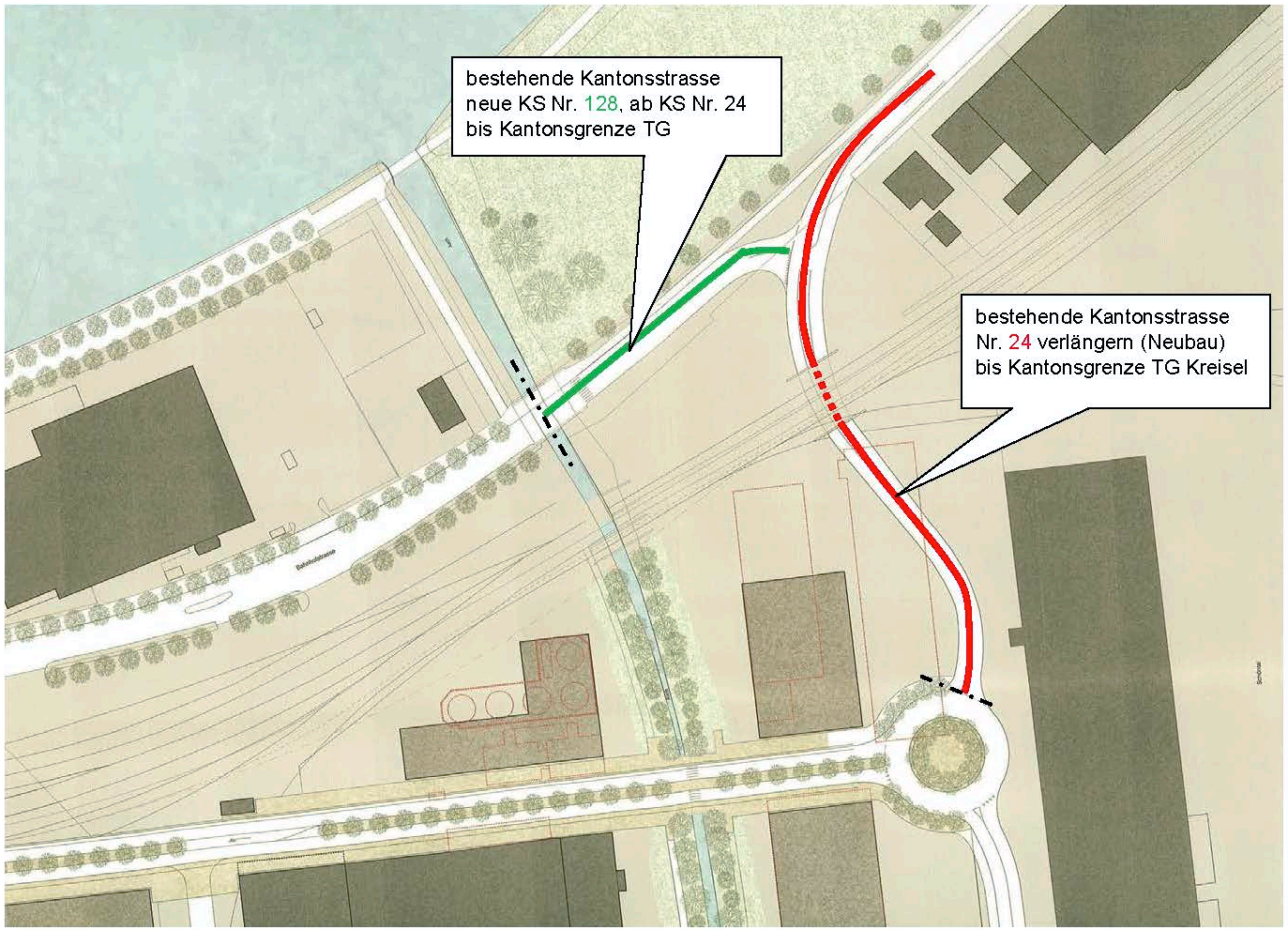
A1 Anschluss Nr. 78 Oberbüren, Aufnahme Querverbindung KS Nr. 54



Mittelpunkt-Koordinaten 729'310 / 256'778

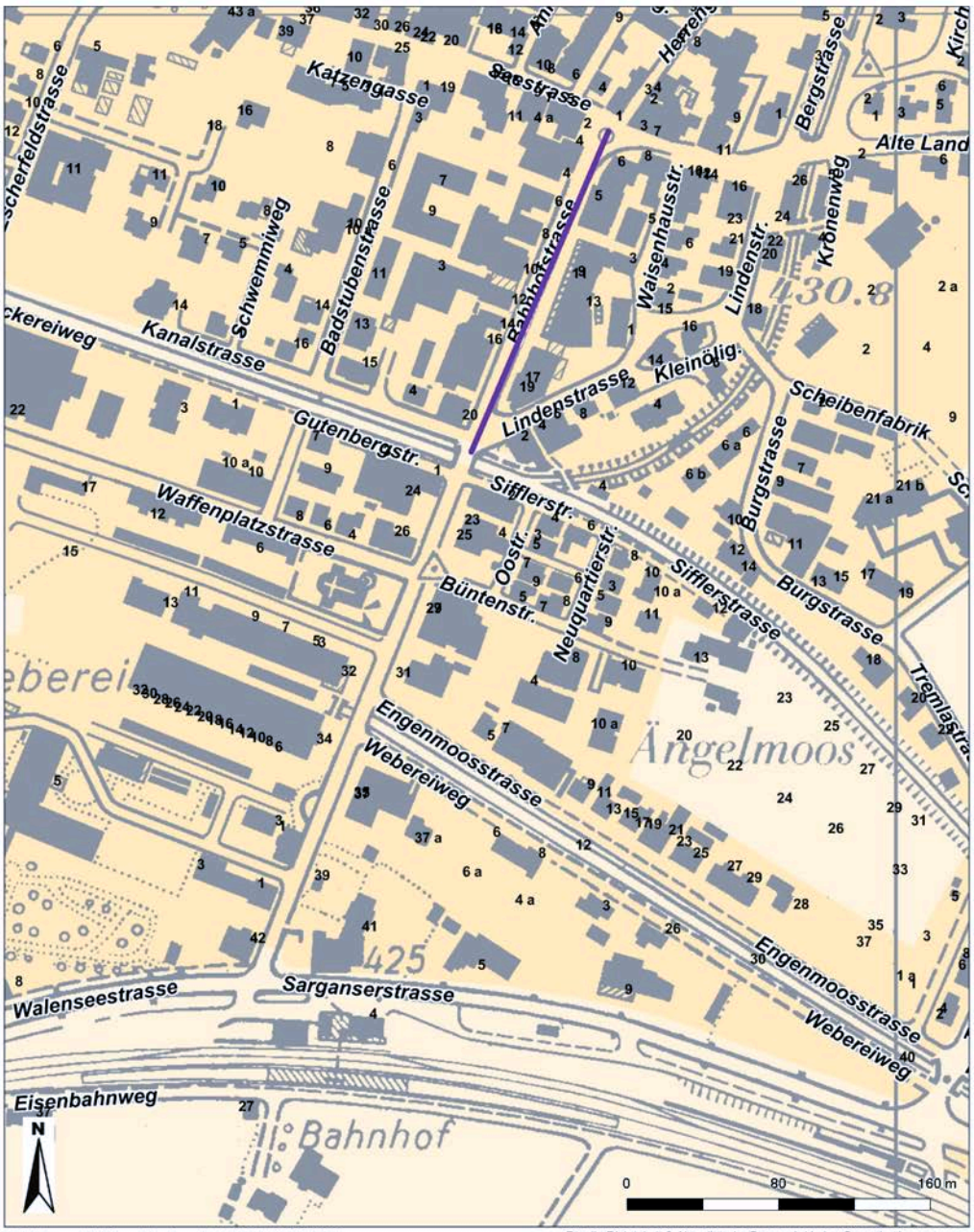
Für die Richtigkeit & Aktualität der Daten wird keine Garantie übernommen.
Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals

16. Strassenbauprogramm 2014-2018, Anpassung Kantonsstrassenplan Gemeinde Steinach
Kantonsstrasse Nr.128 km 0.0 bis Kantonsgrenze TG km 0.1
Kantonsstrasse Nr. 24 bestehend, Verlängerung km 2.95 bis Kantonsgrenze TG Kreisel km 3.2



16. Strassenbauprogramm, Abgabe Kantonsstrasse an Gemeinde Walenstadt

Kantonsstrasse Nr. 79 km 0.304 bis km 0.488

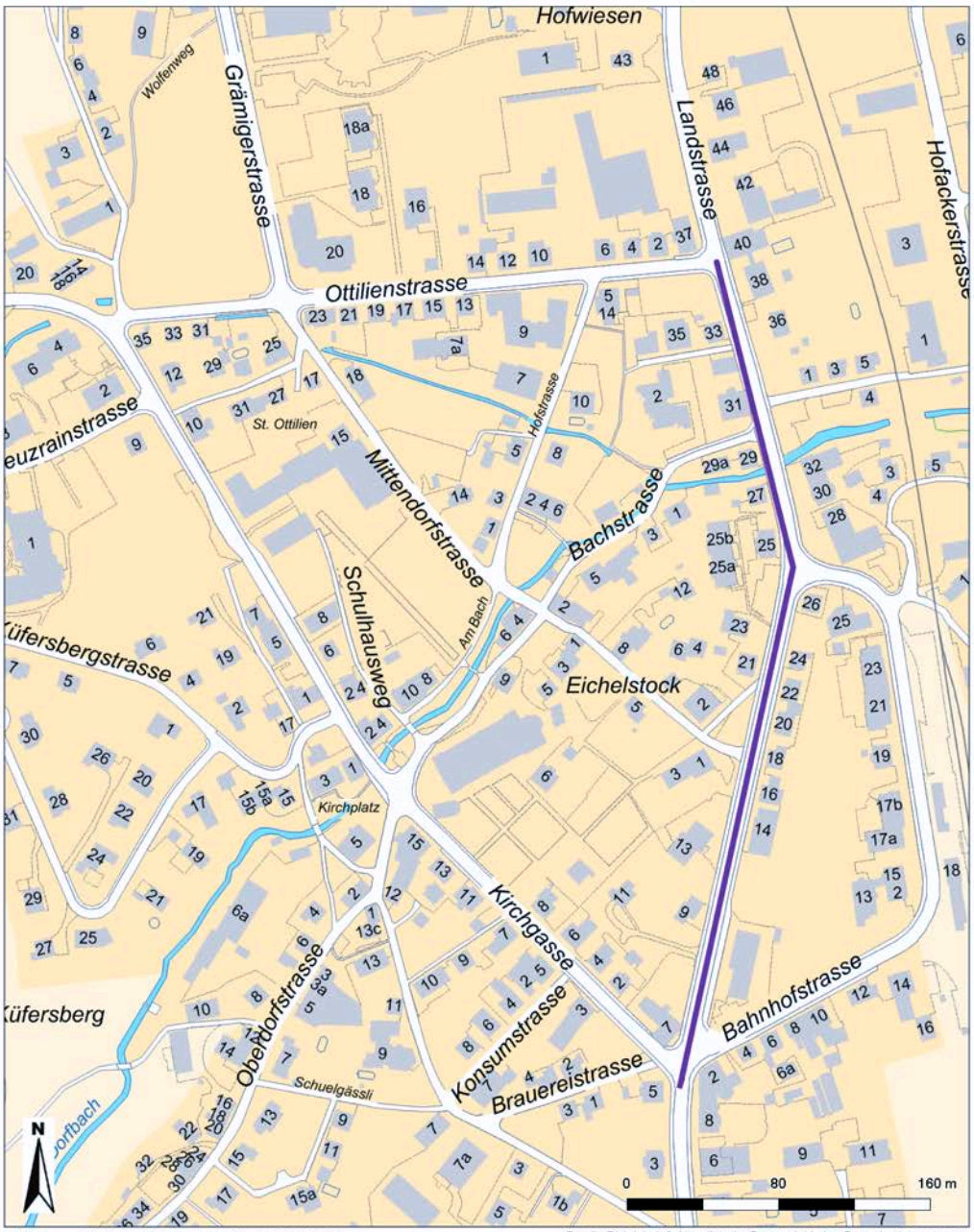


Mittelpunkt-Koordinaten 742'284 / 220'682
Massstab 1 : 3000

Für die Richtigkeit & Aktualität der Daten wird keine Garantie übernommen.
Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals.
© IGGIS 23.11.2012

16. Strassenbauprogramm, Abgabe Kantonsstrasse an Gemeinde Bütschwil

Kantonsstrasse Nr. 13 von km 11.333 bis km 11.776

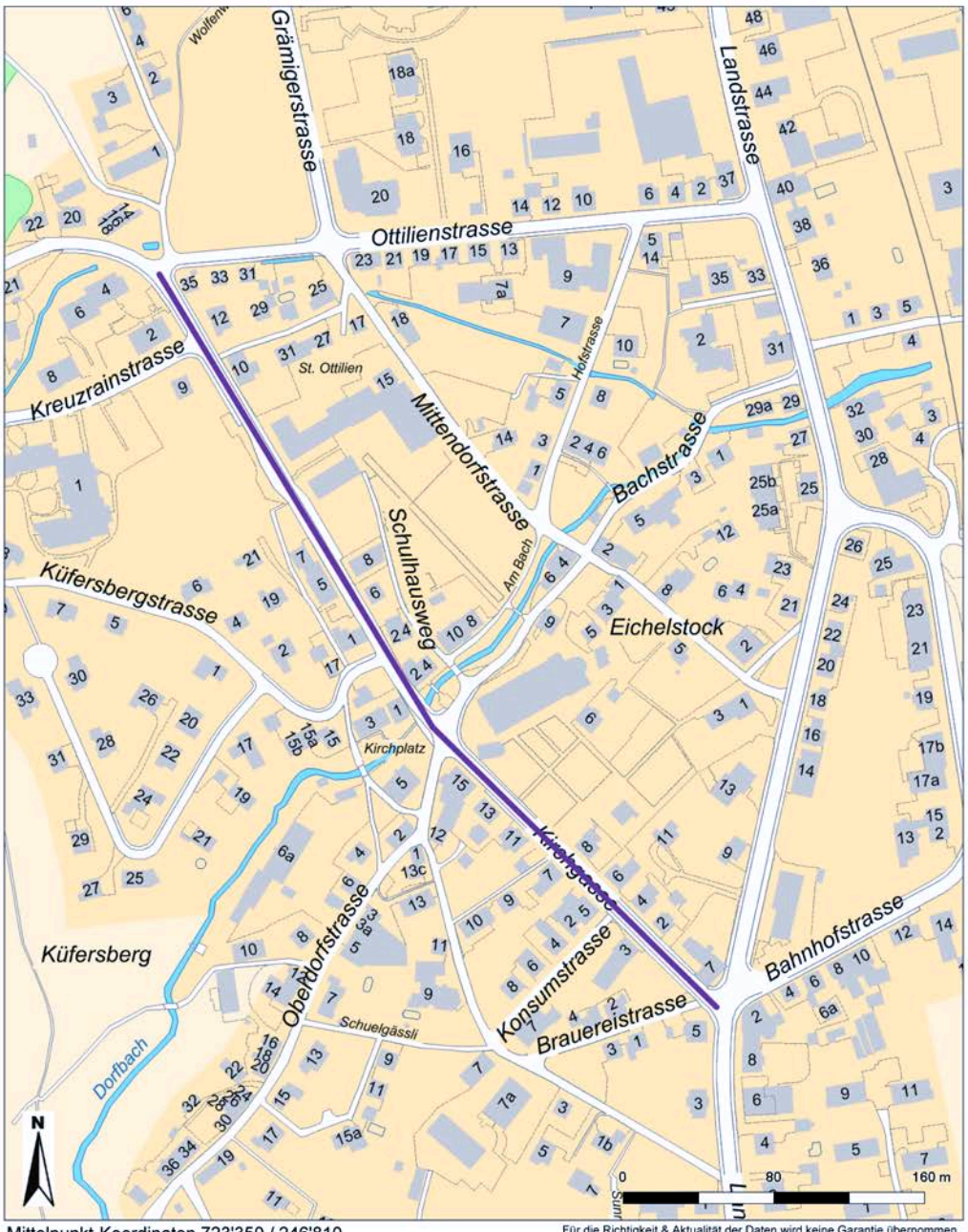


Mittelpunkt-Koordinaten 723'375 / 246'839
Massstab 1 : 3000

Für die Richtigkeit & Aktualität der Daten wird keine Garantie übernommen.
Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals.
© IGGIS 23.11.2012

16. Strassenbauprogramm, Abgabe Kantonsstrasse an Gemeinde Bütschwil

Kantonsstrasse Nr. 12 von km 0.000 bis km 0.492

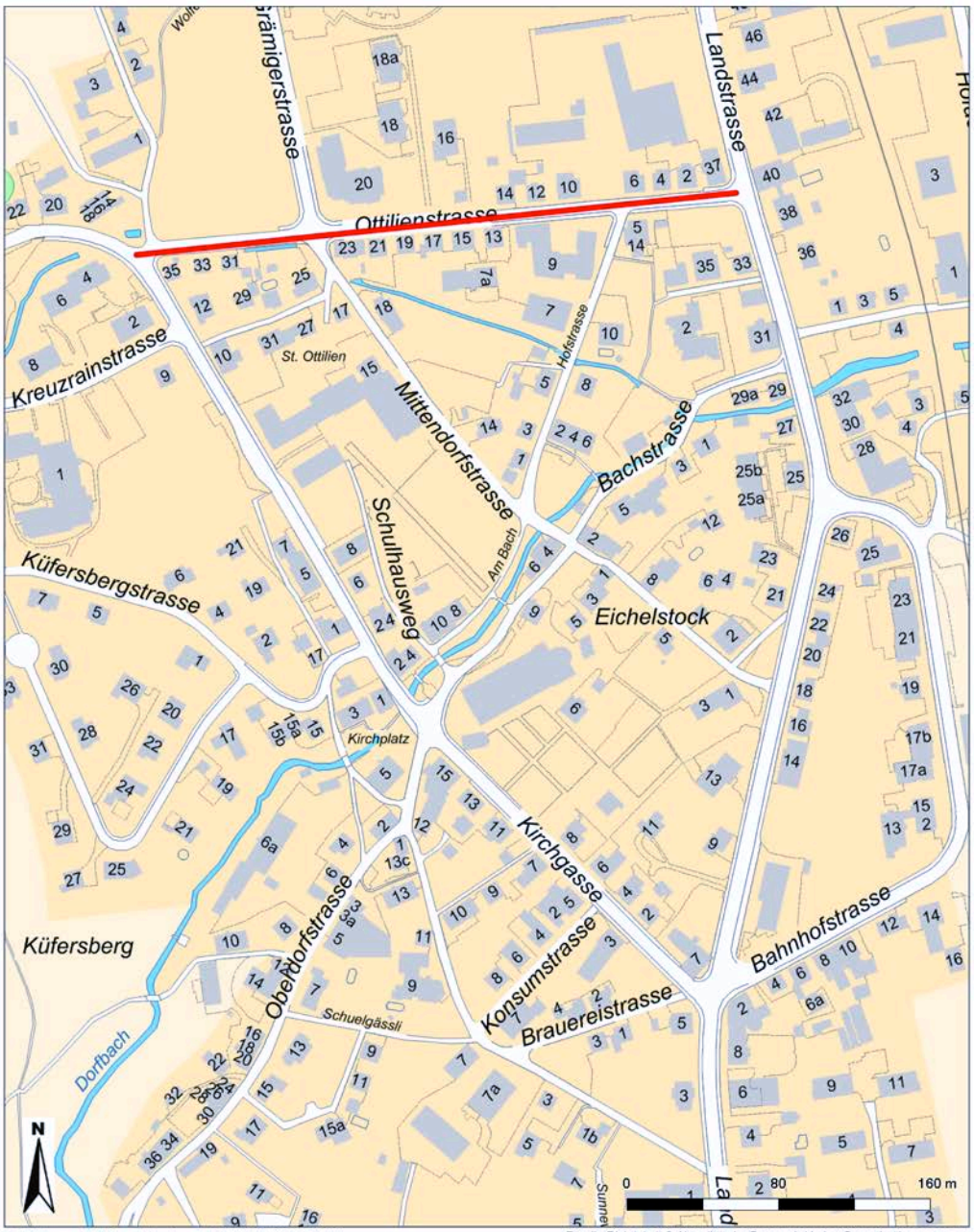


Mittelpunkt-Koordinaten 723'350 / 246'810
Massstab 1 : 3000

Für die Richtigkeit & Aktualität der Daten wird keine Garantie übernommen.
Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals.
© IGGIS 23.11.2012

16. Strassenbauprogramm, Aufnahme in den Kantonsstrassenplan, Gemeinde Bütschwil

Kantonsstrasse Nr. 127 km 0.000 bis km 0.320



Mittelpunkt-Koordinaten 723'360 / 246'803
Massstab 1 : 3000

Für die Richtigkeit & Aktualität der Daten wird keine Garantie übernommen.
Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals.
© IGGIS 23.11.2012

Kantonsratsbeschluss
über das 16. Strassenbauprogramm für die Jahre 2014 bis 2018

Ergebnis der einzigen Lesung vom 18. September 2013

Der Kantonsrat erlässt

I. Bau und Unterhalt von Kantonsstrassen

1. Vorhaben im Kantonsstrassennetz werden in den Jahren 2014 bis 2018 nach dem im Anhang A[1] zu diesem Beschluss enthaltenen Programm mit einer Kostensumme von rund 529 Mio. Franken verwirklicht.
   Der Anteil des Kantons an diesen Aufwendungen beträgt rund 421 Mio. Franken.

2. Bei Projekten zur Strassenraumgestaltung leisten die politischen Gemeinden in sachgemässer Anwendung von Art. 69 des Strassengesetzes vom 12. Juni 1988[2] 35 Prozent der anrechenbaren Kosten.

3. Verzögern sich Vorhaben nach dem Anhang A zu diesem Beschluss, fallen sie weg oder wird der Kreditrahmen nicht ausgeschöpft, beschliesst die Regierung, welche Projekte nach dem Anhang B[3] und allenfalls nach dem Anhang C[4] zu diesem Beschluss vorgezogen werden. Sie beurteilt dabei die Dringlichkeit der Projekte neu, insbesondere unter Berücksichtigung des Raumkonzepts und der Richtpläne.

4. Der Kantonsrat nimmt Kenntnis, dass das 16. Strassenbauprogramm von Unterhaltskosten der Kantonsstrassen von insgesamt 255 Mio. Franken ausgeht. Diese werden aus Mitteln des Strassenverkehrs finanziert.

5. Dem Strassenfonds werden belastet:
   a) die Unterhaltskosten der Kantonsstrassen nach Ziff. 4 dieses Beschlusses;
   b) der Nettoaufwand für den Kantonsstrassenbau nach Ziff. 1 dieses Beschlusses;
   c) die Beiträge an die politischen Gemeinden (werkgebundene Beiträge[5], Pauschalbeiträge[6] und Ausgleichsbeiträge gemäss Sonderlastenausgleich Weite[7]), an die Verkehrspolizei und für die Verkehrserziehung.

6. Dem Strassenfonds werden gutgeschrieben:
   a) der Gesamtertrag der Strassenverkehrssteuern;
   b) die nicht werkgebundenen ordentlichen und ausserordentlichen Bundesbeiträge aus der Mineralölsteuer;
   c) der Anteil des Kantons am Reinertrag der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe;
   d) die werkgebundenen Beiträge Dritter.

---

1 Die Anhänge A, B und C zum Kantonsratsbeschluss über das 16. Strassenbauprogramm für die Jahre 2014 bis 2018 folgen *diesem* Kurzprotokoll der Septembersession 2013: Siehe ABl *2013,* 2509 ff.

2 sGS 732.1.

3 Die Anhänge A, B und C zum Kantonsratsbeschluss über das 16. Strassenbauprogramm für die Jahre 2014 bis 2018 folgen *diesem* Kurzprotokoll der Septembersession 2013: Siehe ABl *2013,* 2509 ff.

4 Die Anhänge A, B und C zum Kantonsratsbeschluss über das 16. Strassenbauprogramm für die Jahre 2014 bis 2018 folgen *diesem* Kurzprotokoll der Septembersession 2013: Siehe ABl *2013,* 2509 ff.

5 Art. 94 ff. StrG.

6 Art. 87 Abs. 1 StrG.

7 Art. 11 ff. des Finanzausgleichsgesetzes, sGS 813.1.

7. Die finanzielle Abwicklung des Leistungsauftrags der Nationalstrassen Gebietseinheit VI mit dem Bund erfolgt über den Strassenfonds.

8. Die Verschuldung beträgt während der Dauer des 16. Strassenbauprogramms höchstens 70 Mio. Franken und bei dessen Ablauf höchstens 50 Mio. Franken.

9. Die Staatskasse gewährt dem Strassenfonds die erforderlichen, zu verzinsenden Vorschüsse.

II. Werkgebundene Beiträge an die politischen Gemeinden

10. Aus den Mitteln des Strassenfonds werden dem Konto «Werkgebundene Kantonsbeiträge an die politischen Gemeinden für Umweltschutzmassnahmen, Fuss-, Wander- und Radwege sowie bei Naturereignissen an Strassen»[8] in den Jahren 2014 bis 2018 insgesamt 20 Mio. Franken gutgeschrieben.

11. Das Baudepartement teilt die werkgebundenen Beiträge[9] nach sachlicher und zeitlicher Dringlichkeit zu.

III. Pauschale Kantonsbeiträge an die politischen Gemeinden

12. Aus den Mitteln des Strassenfonds werden dem Konto «Pauschale Beiträge an die politischen Gemeinden»[10] in den Jahren 2014 bis 2018 8,5 Prozent des Gesamtertrags der Strassenverkehrssteuern[11] gutgeschrieben.

IV. Ausgleichsbeiträge gemäss Sonderlastenausgleich Weite

13. Aus den Mitteln des Strassenfonds werden dem Konto «Ausgleichsbeiträge gemäss Sonderlastenausgleich Weite»[12] in den Jahren 2014 bis 2018 insgesamt voraussichtlich 206 Mio. Franken gutgeschrieben.

V. Motorfahrzeug-Steuerfuss

14. Dieser Beschluss basiert auf einem Motorfahrzeug-Steuerfuss von 100 Prozent der einfachen Steuer.

VI. Schlussbestimmungen

15. Ändern sich die Grundlagen dieses Beschlusses erheblich, erstattet die Regierung Bericht und stellt Antrag.
16. Dieser Erlass wird ab 1. Januar 2014 angewendet.

---

8 Art. 94 ff. StrG.
9 Art. 99 StrG.
10 Art. 87 Abs. 1 StrG.
11 Art. 87 Abs. 2 und 3 StrG.
12 Art. 11 ff. FAG.

Anhänge zum Kantonsratsbeschluss über das 16. Strassenbauprogramm für die Jahre 2014 bis 2018

Anhang A: Bauvorhaben der 1. Priorität (Verwirklichung im 16. Strassenbauprogramm)

(Angaben in 1000 Franken)

Agglo	Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben		Geschätzter Aufwand 2014-2018	Geschätzter Aufwand nach 2018	Bemerkungen
			Umfahrungsstrassen				
	76	Bad Ragaz	Verkehrsentlastung Dorfkern/ Kurpark (Umfahrung)		3'000		Kostenteiler offen
				G	350		
	76	Bad Ragaz/ Pfäfers	Brücke Pfäfers samt Erschliessungsstrasse		38'000		Bau
	13	Bütschwil	Umfahrung Bütschwil		160'000	29'000	LE, Bau
	41	Diepoldsau	Südspange zur Entlastung der Tram- und Hohenemserstrasse und weitere Massnahmen		350		Studie / ZMB
	13/14/ 120	Ebnat-Kappel/ Wattwil	Umfahrung Wattwil, 2. Etappe		83'300	36'000	Rechtsmittel
A	1/104	Goldach/ Rorschacherberg	Zubringer A 1 Region Rorschach		3'500	81'000	Auflage/ LE/ Detailprojekt
				B	1'225		
A	1/24-1/ 47	Goldach/ Rorschacherberg/ Rorschach	Flankierende Massnahmen zum Anschluss A 1 und Kernumfahrung		100		
				B	35		
A	2/8/9	Gossau	Entlastung der St.Gallerstrasse		300		ZMB Linienführung
				B	105		
A	17	Kaltbrunn / Uznach / Schmerikon	Verbindungsstrasse ab A 53 Richtung Gaster und Gommiswald		250		Genehmigungsprojekt
		Rapperswil-Jona	Verkehrsentlastung		400		Studie

Agglo	Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben		Geschätzter Aufwand 2014-2018	Geschätzter Aufwand nach 2018	Bemerkungen
A	2	St.Gallen	N 1 Teilspange Güterbahnhof		400		
				G	200		
A	2-2/33	Wil	Netzergänzung Grünaustrasse		200		Genehmigungsprojekt
				B	60		
A	23	Wil/ Bronschhofen	Netzergänzung Nord gemäss Agglomerationsprogramm		1'500		Projekt/ LE
				B	525		

Agglo	Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben		Geschätzter Aufwand 2014-2018	Geschätzter Aufwand nach 2018	Bemerkungen
			Strassenkorrektionen				
	22	Altstätten	Kreisel Breite		1'800		Rechtsmittel und LE
				G	700		
	17	Amden	Pförtner Fli		850		Artikel 35
				G	300		
	110	Balgach/ Diepoldsau	Sanierung Riet- und Balgacherstrasse, 1. Etappe		5'600		Vorprojekt
				G	1'300		
	28	Berneck	Korrektion / Hangsicherung Sulzbach		1'500		
	114	Buchs	Langäulistrasse; Totalsanierung, Knotensanierung, Umbau Trottoir		2'000		
				G	650		
	13	Bütschwil	Flankierende Massnahmen		300		Projektierung
				G	100		
A	15	Eschenbach	Umgestaltung Sternenkreuzung		1'300		Vorprojekt
				G	80		
				B	455		
	78	Flums	Flumserbergstrasse, Sanierungsetappe 2, Platten – Rumple – Rüsch		2'030		Vorprojekt
	78	Flums	Flumserbergstrasse, Sanierungsetappe 10, Bergheim – Brünisberg		2'700		Vorprojekt
	78	Flums	Flumserbergstrasse, Sanierungsetappe 14, Mätzwiese – Oberberg		3'500		

Agglo	Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben		Geschätzter Aufwand 2014-2018	Geschätzter Aufwand nach 2018	Bemerkungen
	13	Gams	Haagerstrasse, Etappe A		4'200		
				G	650		
	47	Goldach	Ausbau Einlenker Thannäckerstrasse		450		Genehmigungsprojekt, abhängig Gemeinde
				G	450		
	9/39	Gossau/ Waldkirch	Schutzzone Grundwasserfassung Stöcklen		2'100		Vorstudie
	25	Häggenschwil	Verzweigung Beckenhalde; Verbesserung der unfallbelasteten Kreuzung		300		
				G	100		
	16/17/50	Kaltbrunn	Korrektion Kreuzung Uznacher-/ Ricken-/Benknerstrasse		3'700		Genehmigungsprojekt, 15. SBP
				G	700		
	12	Mosnang	Sanierung Mühlrüti – Hulftegg – Kantonsgrenze Zürich		5'200		
	1	Oberriet	Einmündung Altstätter Strasse (aus Richtung Montlingen); Sanierung Unfallschwerpunkt		900		
				G	300		
A	8	Oberuzwil	Flawiler Strasse, Buchen und Einlenker Flawiler Strasse – Rossmoos		400		
				G	140		
				B	140		
	7	Quarten	LSA Bahnübergang mit Kreisel		1'000		
				G	500		
	17	Rapperswil-Jona	Bollingen, Ein-/ Ausfahrten in Kantonsstrasse		540		
				G	270		
	1	Rüthi	Pforten am Dorfeingang (Süd und Nord)		450		
				G	160		

Agglo	Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben		Geschätzter Aufwand 2014-2018	Geschätzter Aufwand nach 2018	Bemerkungen
	17	Schänis	Amphibienschutz St.Sebastian		700		Vorstudie
A	13	Sennwald	Optimierung Rheinquerung Haag / Bendern-Eschen		1'500		
				B	525		
	1	Sevelen	Anpassung Einlenker Zufahrtsstrasse Rans Nord / Staatsstrasse		600		
			(Pförtner Rans)	G	150		
A	72	Sevelen	Optimierung Rheinquerung Sevelen / Vaduz		200		
				B	70		
A	44	St.Gallen/ Gaiserwald	Verkehrsstudie Geissbergstrasse – Bildstrasse		3'500		Vorstudie
				G	800		
				B	1'225		
A	4	St.Gallen	Gestaltung Teufener Strasse / Trassee Appenzeller Bahnen		3'150		Rechtsmittel
				G	715		
				B	1'102		
	5	St.Gallen	Speicherstrasse, Notkersegg – Kurzegg		3'250		Rechtsmittel
				G	1'000		
	5	St.Gallen	Umbau Knoten Spisertor (Burggraben / Linsebühlstrasse)		1'500		Rechtsmittel; 15. SBP
				G	760		
A	90	St.Gallen	Knoten Appenzeller-, Heinrichsbadstrasse		3'740		Genehmigungsprojekt
				G	850		
				B	1'309		
	99	St.Gallen	Sanierung Rehetobelstrasse		400		
				G	80		

Agglo	Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben		Geschätzter Aufwand 2014-2018	Geschätzter Aufwand nach 2018	Bemerkungen
	1	St.Margrethen	Höhe Kurve «Gallenbrunnen»; Sanierung Unfallschwerpunkt		850		
				G	100		
A	38	Uzwil	Augartenkreuzung		1'750		Abhängigkeit Anschlüsse NS
				G	340		
				B	613		
	1	Thal	Sanierung Kreuzung Hegi		2'000		Lichtsignalanlage
				G	950		
	1	Thal	Unfallschwerpunkt Staad, Hauptstrasse Höhe «Weisses Rössli»		1'800		
				G	630		
	18	Uznach	Grynaustrasse Abschnitt Entensee bis Allmeindstrasse		2'400		
A	13	Wil	Kapazitätsanpassung Georg Renner-Strasse – Flawilerstrasse – Tog-		8'900		Botschaft Kantonsrat
			genburgerstrasse	G	40		
				B	3'115		
	13	Wildhaus	Dorfstrasse Wildhaus		1'100		
				G	385		

Agglo	Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben		Geschätzter Aufwand 2014-2018	Geschätzter Aufwand nach 2018	Bemerkungen
			Öffentlicher Verkehr / Verkehrssteuerung				
		alle Gemeinden	Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs an Kreuzungen mit Lichtsig-		4'000		Verkehrsmanagement
			nalanlagen mittels Funk-Telegrammen	G	1'300		
	22	Altstätten	Sanierung Bahnübergang Stoosstrasse Appenzeller Bahnen		400		
	1	Au	Bushaltestelle Sonnenstrasse		700		LE mit Neuüberbauung
				G	200		
A	9	Gossau	Pförtner Herisauerstrasse		850		Rechtsmittel
				G	280		
				B	298		
	35	Grabs	Haltestelle Quader / Pflegeheim, Pförtner Quader		450		
				G	160		
A		Rorschach	Massnahmen VSM Agglomeration St.Gallen		400		Agglomerationsprogramm St.Gallen /
			Stufe 1: Stauraummanagement	G	85		Arbon–Rorschach,
			Stufe 2: Ergänzung aufgrund Konzept Engpassbeseitigung.....	B	140		A-Massnahme
A		St.Gallen	Massnahmen VSM Agglomeration St.Gallen		500		Stadt St.Gallen
			Stufe 1: Stauraummanagement	G	100		
			Stufe 2: Ergänzung aufgrund Konzept Engpassbeseitigung.....	B	175		
A		St.Gallen	Umsetzung LSA-Steuerungskonzept 2015/20 in der Stadt St.Gallen		850		
				G	185		
				B	298		

Agglo	Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben		Geschätzter Aufwand 2014-2018	Geschätzter Aufwand nach 2018	Bemerkungen
	5	St.Gallen	Speicherstrasse; Sanierung Bahnübergänge Appenzeller Bahnen		1'200		
	5	St.Gallen	Speicherstrasse, Haltestelle Schülerhaus		460		
				G	50		
				D	150		
	5/4	St.Gallen	Durchmesserlinie Appenzeller Bahnen		5'000		Pauschale gemäss RRB-Nr. ???

Agglo	Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben		Geschätzter Aufwand 2014-2018	Geschätzter Aufwand nach 2018	Bemerkungen
			Geh- und Radwege				
A	1	Altstätten	Pförtner Unterstein mit Querungshilfe		300		
				G	70		
				B	105		
	1	Bad Ragaz	Sarganserstrasse; Fussgängerschutz		2'500		
				G	875		
	23	Bronschhofen	Hauptstrasse Höhe Einlenker Bahnhofstrasse; Erhöhung der Schul-		500		Abhängigkeit BGK Hauptstrasse
			wegsicherheit	G	175		
	13	Bütschwil	Trottoirlücke Innerfeld		500		Genehmigungsprojekt
				G	210		
A	56	Gaiserwald	Gehweglücke Sonnmattstrasse bis Höhenstrasse		800		Artikel 35
				G	280		
A	2	Gossau	Wilerstrasse, Gröbliplatz bis Eichenkreisel; Geh- und Radweg		2'500		Vorprojekt
				G	570		
				B	875		
	25	Muolen	Risershus; Verbesserung der Querungsstelle für den Langsamverkehr		350		
				G	120		
	8	Oberuzwil	Geh- und Radweg Oberuzwil – Schützenhaus		3'600		Genehmigungsprojekt
				G	450		
	8	Oberuzwil	Geh- und Radweg Langacker bis Schützenwachtstrasse		2'200		
				G	280		

Agglo	Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben		Geschätzter Aufwand 2014-2018	Geschätzter Aufwand nach 2018	Bemerkungen
A	54	Oberuzwil	Flawiler Strasse (Niederglatt), Einlenker Fliegenmoosstrasse		200		
				G	70		
				B	70		
	74	Vilters-Wangs	Trottoir Sarganserstrasse, Fussgängererschliessung Härti/Alvier		3'500		Vorprojekt
				G	1'300		
	117	Vilters-Wangs/ Mels	Bahnhofstrasse Vilters-Wangs / Grossfeldstrasse Riet-Mels		250		Vorstudie
				G	80		
	13	Wattwil	Verbesserung Langsamverkehr Ebnaterstrasse		3'300		Artikel 35
				G	1'150		
	17	Weesen	Fussgängerübergänge Mietsackstrasse und Feuerwehrdepot		410		
				G	144		
	13	Wildhaus-Alt St.Johann	LV-Verbindung entlang der KS		5'000		Koordination Strassensanierung
				G	1'750		
A	3	Wittenbach	Geh- und Radweg Grüntal bis Grüenau		2'000		Vorprojekt
				G	455		
				B	700		

Agglo	Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben		Geschätzter Aufwand 2014-2018	Geschätzter Aufwand nach 2018	Bemerkungen
			Kunstbauten				
	28	Au	Brücke Rhein Au-Lustenau		1'000		
	1	Buchs	Brücke Saar (Buchsergiessen)		800		
				G	85		
	1	Buchs	Brücke Tobelbach		500		
				G	60		
	1	Buchs	Brücke WBK Ochsensand		1'600		
				G	190		
	78	Flums	Durchlass Tobelbach		600		
				G	30		
	17	Kaltbrunn	Durchlass Aubach		400		
	68	Oberriet	Brücke Rhein Kriessern-Mäder		5'600		
				G	325		
	15	Rapperswil-Jona	Brücke Gerenbach		500		
	113	Sennwald	Durchlass Farbbach		300		
				G	15		
	113	Sennwald	Durchlass Haldenbächli		400		
				G	30		
	65	St.Margrethen	Brücke Alter Rhein (Zollbrücke)		2'800		
				G	300		

Agglo	Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben		Geschätzter Aufwand 2014-2018	Geschätzter Aufwand nach 2018	Bemerkungen
	105	Tübach	Lehnenbauwerk Gehweg St.Scholastika		700		
				G	245		
	13	Wil	Viadukt Mühle Rickenbach		6'000		
				G	250		
	119	Zuzwil	Brücke Thur Felsegg		4'800		
				G	500		
Gesamtkosten					438'180		
			- Anteil Gemeinden		26'119		
			- Anteil Agglo-Programm		13'165		
			- Anteil Dritte		150		
Gesamtkosten netto (Anteil Kanton St.Gallen)					398'746		

Zusammenfassung 16. Strassenbauprogramm

	Gesamtkosten (in 1000 Fr.)	Anteil Bund/Agglo	Anteil Gemeinden	Anteil Dritte	Nettoanteil Kanton
Vorhaben der 1. Priorität gemäss vorstehender Liste	438'180	13'165	26'119	150	398'746
Umweltschutzmassnahmen / Strassenraumgestaltung	50'000	1'500	18'800	0	29'700
Dringende kleine Vorhaben / Projektierung / Reserve Aggloprojekt A	25'000	2'400	3'000	0	19'600
Schwachstellen Langsamverkehr inkl. Fussgängerübergänge	10'000	0	1'000	0	9'000
Werkhöfe/ Stützpunkte	5'500	0	0	2'000	3'500
Globale Bund	0	40'000	0	0	- 40'000
TOTAL	**528'680**	**57'065**	**48'919**	**2'150**	**420'546**

Anhang B: Bauvorhaben der 2. Priorität
(Ersatzprojekte)
(Angaben in 1000 Franken)

Agglo	Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben		Geschätzter Aufwand 2014-2018	Geschätzter Aufwand nach 2018	Bemerkungen
			Umfahrungsstrassen				
	1	Altstätten	Ostumfahrung Altstätten		200		Vorprojekt
	54	Oberbüren	Querspange ab der Westumfahrung südlich der Autobahn.....		800		Anschluss an Nationalstrasse
	1	Rorschach	Kernumfahrung Rorschach		400		Vorprojekt – Genehmigungsprojekt
A	1	Sargans	Nordanbindung Tiefriet mit Anbindung an Steinbruch Schollberg bzw.		200		Projektstudie
			Anbindung an das übergeordnete Strassennetz Trübbach / Sargans	B	70		
	15	St.Gallenkappel	Verkehrsentlastung Rickenstrasse, Umfahrung des Dorfes St.Gallenkappel – Betzikon		100		Studie

Agglo	Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben		Geschätzter Aufwand 2014-2018	Geschätzter Aufwand nach 2018	Bemerkungen
			Strassenkorrektionen				
	27	Degersheim	Strassenkorrektion des Abschnittes Degersheim – Bleimoos bis Kantonsgrenze AR		4'000		
				G	150		
A	8	Jonschwil	Knoten Dorf Schwarzenbach		1'400		Abhängigkeit Überbauungsplan
				G	460		
				B	490		
	40	Kirchberg	Sanierung Mühlrüti-Murg (Kantonsgrenze Thurgau)		5'000		
	11	Lichtensteig/ Neckertal	Wasserfluhstrasse Brunnadern, Steigstrasse bis Lichtensteig		5'000		
	73/7	Mels	Standort Mels-Riet/Sargans/Vilters-Wangs		1'500		Verursacherprinzip
				D	1'500		
	26/95	Neckertal	Knoten Aachboden-Degersheim		1'000		
	82	Schänis	Umbau Kreuzung Feld		1'400		Verursacherprinzip
				D	1'400		
	70	Sennwald	Hofstrasse; Totalsanierung		1'500		Evtl. mit Geh- und Radweg
	65/66	St.Margrethen	Knotenüberprüfung Neudorfstrasse		2'550		Art. 35 sistiert Gemeinde
				G	500		

Agglo	Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben		Geschätzter Aufwand 2014-2018	Geschätzter Aufwand nach 2018	Bemerkungen
			Öffentlicher Verkehr / Verkehrssteuerung				
A		AP W-FL	RVS Agglomeration W-FL, Dosierung Zufahrten		60		Studie
	6	Eggersriet	Neugestaltung Postautohaltestellen / FGS Wiesen		400		
				G	120		
A	35	Grabs	Bushaltestelle / FGS Schulhaus Feld		350		
				G	76		
				B	123		
A	15-2/ 17/85/21	Rapperswil-Jona	Busbevorzugungen		100		
A	15-2/ 17/85/21	Rapperswil-Jona	Busspuren, Busbeschleunigungen		150		Studie, Projekt
A	17/21	Rapperswil-Jona	Regionale Verkehrssteuerung		200		Studie
	1	St.Margrethen	Hauptstrasse, Bushaltebucht RMS Kilometer 21.090		200		
				G	30		
A	2-2/ 13-1/ 23/33	Wil	Verkehrsmanagement Wil		200		Studie

Agglo	Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben		Geschätzter Aufwand 2014-2018	Geschätzter Aufwand nach 2018	Bemerkungen
			Geh- und Radwege				
A	1	Altstätten	Geh- und Radweg Oberrieterstrasse (von der Aachstrasse bis zur		300		
			Luchsstrasse)	G	67		
				B	110		
A	1	Altstätten	Radstreifen an der Oberrieterstrasse von der Eichbergstrasse bis zur		600		
			Abzweigung Unterstein	G	137		
				B	210		
A	28	Au	LV Verbindung Au–Lustenau beim heutigen Grenzübergang oder als		200		Kombination Brückensanierung
			Alternativroute	G	46		
				B	70		
A	33	Bronschhofen	LV Verbindung entlang KS, allenfalls Alternativroutenvorschlag		1'200		
				G	273		
				B	420		
	14	Ernetschwil	Trottoir Uznacherstrasse, Ricken-Kreuzung bis Fichtenweg		320		
				G	112		
	10	Flawil	Geh- und Radweg Scheidweg-Maestrani AG		1'050		
				G	370		
A	35	Grabs	Knoten Hochhausstrasse – Staatsstrasse		1'300		
				G	296		
				B	455		
	25	Muolen	Ortseingang Ost und Fussgängerstreifen Bahnhofstrasse; Pförtner und		400		
			Verbesserung	G	100		

Agglo	Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben		Geschätzter Aufwand 2014-2018	Geschätzter Aufwand nach 2018	Bemerkungen
A	2	Oberbüren	Geh- und Radweg Sonnental – Oberbüren		3'500		Abhängig Deponie / Kostenteiler
				G	796		
				B	1'225		
	1	Rorschacherberg	Verbesserung Rad-/ Fussweg Neuseeland		3'000		Abhängig Projekt Verbindung entlang See
				G	1'000		
A	70	Sennwald	Rad- und Gehweg entlang der Hofstrasse, Salez		900		Abhängigkeit Totalsanierung
				G	205		
				B	315		
A	1	Sennwald/ Grabs/ Buchs	Geh- und Radweg Knoten Haag bis Werdenstrasse		2'500		Vorprojekt, 2. Etappe
				G	560		
				B	875		
A	2	St.Gallen	LV Verbindung St.Leonhardstrasse Passerelle		2'300		
				G	525		
				B	805		
A	2	St.Gallen/ Gossau	LV Verbindung Zürcherstrasse von Gossau Mettendorf bis SG Winkeln		650		Koordiniert mit Verlegung Zürcherstrasse
				G	147		ESP SG West
				B	228		
A	1	St.Margrethen	Einmündung Haupt-/Rheinstrasse; Verbesserung der Einlenkersituation und der Fussgängerführung		500		
				G	114		
				B	175		
A	66	St.Margrethen	Rheinstrasse / Geh- und Radwege		800		
				G	182		
				B	280		
	74	Vilters-Wangs	Fuss- und Radweg Sarganserstrasse: Elcotherm-Kreisel Baltschana		850		
				G	300		

Agglo	Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben		Geschätzter Aufwand 2014-2018	Geschätzter Aufwand nach 2018	Bemerkungen
	7	Walenstadt/ Quarten	LV Verbindung entlang der KS nordseitig		540		Koordiniert mit Unterhaltsarbeiten
				G	189		
A	41	Widnau	Verbesserung der Sicherheit bei Fussgängerübergängen		350		Sammelposition
				G	80		
				B	123		
	2	Wil	Zürcherstrasse Umbau sowie Geh- und Radweg		3'800		GP abhängig Erstellung lokaler Geh- und
				G	630		Radweg

Agglo	Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Geschätzter Aufwand 2014-2018	Geschätzter Aufwand nach 2018	Bemerkungen
			Kunstbauten			
			keine			
Gesamtkosten			.....	51'770		
			- Anteil Gemeinden	7'465		
			- Anteil Bund	5'974		
			- Anteil Dritte	2'900		
Gesamtkosten netto (Anteil Kanton St.Gallen)			.....	35'431		

Anhang C: Weitere Begehren

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen
		Umfahrungsstrassen	
2/8	Gossau	Verbindung Flawilerstrasse – Wilerstrasse	Abhängig Studie Entlastung St.Gallerstrasse
2	Gossau	Verbindung Eichenkreisel – Westspange	Verursacherprinzip
1/72	Sevelen	Nordumfahrung Sevelen	Rückzug Gemeinde, Priorisierungsverfahren
57	St.Gallen	Sonnenstrasse; Tieferlegung	Priorisierungsverfahren

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen
		Strassenkorrektionen	
1/67	Altstätten	Kreisel Oberrieterstrasse – Eichbergstrasse	
1	Buchs	Abzweigung Churerstrasse (Kreisel) für neue Anbindung Burgerau (Bahnunterführung)	Verursacherprinzip
1	Buchs/ Grabs	St.Gallerstrasse; Umbau Trottoir / Totale Oberbauerneuerung	
41	Diepoldsau	Optimierung Einfahrt Industriestrasse/Tramstrasse	Abhängigkeit Umfahrung
15-1	Ernetschwil	Rickenstrasse Gebertingen; Einmündung Schulstrasse	Linksabbiegespur nichtausgewiesen
15-1/ 19	Eschenbach	Kantonsstrasse Nr. 15d/Kantonsstrasse Nr. 19c (Verzweigung Uznacher-/Rickenstrasse, Neuhaus) Ergänzung der flankierenden Massnahmen für die Ausfahrt in Richtung Neuhaus und Eschenbach (z.B. durch zusätzliches Lichtsignal)	
19	Eschenbach	Sanierung Neuhaus – Diemberg	
8	Flawil	Knoten Isny-Platz	
14	Gommiswald	Gestaltung Ortseinfahrt und Einlenker Höhe Treubundparkplatz	Koordiniert mit Unterhaltsarbeiten
14	Gommiswald	Längenprofilanpassung Cher	Abhängig Kiesausbeutung 2017
14/15	Gommiswald/ Eschenbach/ St.Gallenkappel/ Wattwil	Rickenstrasse; Verbesserung der Verkehrssituation bei Kettenobligatorium, Schaffung von Ausstellplätzen	
2	Gossau	St.Gallerstrasse: Einbiegespur in die Hirschenstrasse	
2	Gossau	St.Gallerstrasse: Einmündung Industriestrasse (Kühlhaus)	

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen
1	Grabs	Knoten Werdenstrasse – St.Gallerstrasse	
83	Kaltbrunn	Käserweid; Erstellen talseitiger Verstärkung des Bankettes	
13	Kirchberg	Wil-Rickenbach-Ortsumfahrung Bazenheid, Bereich Stelz Ost	Verursacherprinzip
45	Mosnang/Kirchberg	Gähwil Seeli (Kirchberg) bis Bennenmoos Mühlrüti (Mosnang)	
55	Nesslau-Krummenau	Schwägalpstrasse – Passhöhe Schwägalp Kantonsgrenze (AR)	
42	Niederhelfenschwil	Kantonsstrassen-Abschnitt Lenggenwil – Laupen: Sanierung prüfen	
2-2	Oberbüren	Kreisel Industrie Haslen	Gemeinde Oberbüren
1	Oberriet	Einlenker Bahnhofstrasse in Staatsstrasse Oberriet	
68	Oberriet	Umfahrungsstrasse Kriessern; Totalerneuerung Oberbau	
8/52	Oberuzwil	Einlenker Jonschwilerstrasse in die Wilerstrasse	
7	Quarten	Verschmälerung Kantonsstrasse mit durchgehendem Trottoir bis Raststätte / Tankstelle Unterterzen	
17	Rapperswil-Jona	Ausbau Kreuzung St.Gallerstrasse/Feldlistrasse	Verursacherprinzip
17	Rapperswil-Jona	Neue Jonastrasse, Einmündung Glärnischstrasse: Entfernung der Einengung auf zwei Spuren	
82	Schänis	Verkehrskreisel Säumergut-Feld	Verursacherprinzip
113	Sennwald	Sennwald-Frümsen; Totalsanierung	
113	Sennwald/ Gams	Sax-Gams; Totalerneuerung Oberbau siehe auch Gasenzenstrasse	
2	St.Gallen	Zürcher Strasse; Knoten Fürstenlandstrasse	

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen
3	St.Gallen	Torstrasse; Anpassung Zufahrt Knoten Platztor	
4	St.Gallen	Teufener Strasse; Knoten Felsenstrasse	
66	St.Margrethen	Knotenüberprüfung Neudorfstrasse / Industriestrasse	
66	St.Margrethen	Rheinstrasse / Grenzstrasse	
1	Thal	Aufhebung Niveauübergänge Obstverwertungsgesellschaft/ Rest. Neueck in Staad; Unterführung und Kreisel	
17	Uznach	Arealerschliessung Ausserhirschland, Erschliessung	Verursacherprinzip
38	Uzwil	Bahnhofstrasse Uzwil-Oberuzwil	
54	Uzwil	Kreuzung Gupfenstrasse – Meisenstrasse	
39	Waldkirch	Ausbau Strasse Kronenplatz – Kreuzplatz	Koordination mit Kronenplatz
39	Waldkirch	Kantonsstrasse Waldkirch – Bernhardzell, Kurvensanierung Bisitobel/Sonnental	
39	Waldkirch	Kantonsstrasse Bernhardzell – Wittenbach; Einlenker Schöntalstrasse (Kreisellösung)	
7	Walenstadt	Kantonsstrasse Nr. 7; Einlenker Sarganserstrasse östlich von Berschis	
87	Wattwil	Krinaustrasse Bereich Floozstrasse und Vogelsang bis Vorderer Gurtberg	Priorität Bereich Gurtberg
87	Wattwil	Strassenerneuerung SOB Überführung, Knoten alter Bahnhof Lichtensteig, Bahnübergang	
2-2/23	Wil	Knotensanierung Schwanenkreisel	
33	Wil	Knoten Scheidweg Abhängigkeit Grünaustrasse	
33	Wil	Knotensanierung Grundstrasse (Konstanzerstrasse)	
13	Wildhaus	Hauptstrasse Dorf Unterwasser	
2-2/93	Zuzwil	Grünegg-Kreuzung Zuzwil: Neubau Kreisel	

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen
		Öffentlicher Verkehr / Verkehrssteuerung	
1	Altstätten	Bushaltestellen Fleuben	
2/8/9/ 92	Gossau	Verkehrs- und Staumanagement	
35	Grabs	Bushaltestelle Kirchbünt	
2-1	St.Gallen/Gossau	öV-Eigentrassierung St.Gallen Winkeln-Gossau Ost (Streckung Zürcher Strasse)	Verursacherprinzip

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen
		Geh- und Radwege	
1	Altstätten	Schliessung Gehweglücke Kirlen	
28	Berneck	Auerstrasse – Rössligabelung – Kropfackerstrasse Ausbau 2	
27	Degersheim	Säge; Ausbau für Regionale Radroute	
27	Degersheim	Einfache Gehwegverbindung entlang der KS nordseitig	Wanderweg
41	Diepoldsau	Trottoir Widenstrasse bis Heimstrasse	
89	Ebnat-Kappel	Geh- und Radweg Stegrüti bis Kappelerhof	nach / mit Umfahrung Wattwil, 2. Etappe
6	Eggersriet	Kurvenkorrektion Martinsbrugg; LV Verbindung ostseitig bergwärts	
15-1	Eschenbach	Kantonsstrasse Nr. 15d/Kantonsstrasse A 53 (Ein-/Ausfahrt Umfahrungsstrasse A 53 bei Industrie Neuhaus); Geh- und Radwegüberführung sowie allgemeine Verbesserung der Verkehrssicherheit	
15-2	Eschenbach	Gehweg Garage Büsser bis Restaurant Kreuz	
19	Eschenbach	Geh- und Radweg Neuhaus-Bürg bis Siessenhöhe / Trottoir Diemberg, ausserorts Richtung Wald ZH / Trottoir Siessenhöhe-Bürg bis Ortsausfahrt Nord	Sammeleingabe KS 19, siehe auch Eingabe SKI Schmerikon
7	Flums	Mittelinsel (Verlegung Fussgängerstreifen auf der Staatsstrasse Flums – Walenstadt von der Spitzmeilengarage in östlicher Richtung)	
8	Flawil	Sicherung Fussgänger- und Radfahrerquerung St.Gallerstrasse/Eschenhof/Lindenstrasse	
13-2	Gams	Trottoir Wildhauserstrasse, Chrezibach bis Hotel Zollhaus	

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen
113	Gams	Gasenzenstrasse; Erweiterung Schutz Langsamverkehr im Bereich Gamschol bis Gemeindegrenze Sax	Schwachstellenbehebung
14	Gommiswald	Ricken–Gommiswald; Fortsetzung der Korrektion ab Brunnacker über Bergli bis Bildhaus mit Geh- und Radweg bis zum Dorf Ricken	
8	Gossau	Flawilerstrasse, Gröbliplatz bis SBB-Linie: Trottoir Nord	
9	Gossau	Bischofszellerstrasse: Trottoir Obstgarten bis Arnegg	Alternative vorhanden
9	Gossau	Einfache Gehwegverbindung auf der nordwestlichen Seite der Bischofzellerstrasse von der Geretschwiler- bis zur Herzenwilerstrasse	Schaffung zusammenhänge Wanderwegverbindung
92	Gossau	Andwilerstrasse, Autobahn bis St.Margrethen: Verbreiterung Rad-/Gehweg	
35	Grabs	Übergang Göldiweg	
1	Grabs	Trottoir / Fussgängerstreifen St.Gallerstrasse / Sonnmattweg	
3	Häggenschwil	Geh- und Radweg Abzweigung Täschlehausen bis Abzweigung Häggenschwil	Alternativen vorhanden
8	Jonschwil	Wilerstrasse, Abzweigung Sonnenhofstrasse-Ringstrasse, Schwarzenbach	
50	Kaltbrunn	Verlängerung Geh- und Radweg Benknerstrasse in Richtung Dorf	
14/16	Kaltbrunn/ Gommiswald/ Ernetschwil	Ausbau des regionalen Radwegnetzes: Strecke Kaltbrunn–Gommiswald–Ricken	
13	Kirchberg	Umbau Geh- und Radweg Stelz bis Cholberg	mit ordentlicher Strassensanierung
45	Kirchberg	Strecke Lamperswiler-Weiher bis Stelz	Alternative vorhanden
45	Kirchberg	Sicherung der Querungsstelle LV über Kantonsstrasse	

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen
1	Mörschwil	Riederen-Fahrn; Pförtner und Verbesserung des Fussgängerschutzes durch den Einbau einer Mittelinsel bei der Querungsstelle Fussgängerstreifens Riederenstrasse	
1	Mörschwil/ Tübach	Rad- / Gehwegverbindung ostseitig entlang der KS inkl. Querungsstelle rLV vor dem Kreisel und im Meggenhuus und Sicherung FGÜ Riedern	Alternative vorhanden
11-1	Neckertal	Neubau Rad- und Gehweg Brunnadern Chrüzweg–Furt	
38-1	Oberbüren	Radweg Neudorf Oberbüren–Niederuzwil	Abhängigkeit Spange Oberbüren
2	Oberbüren/ Gossau	Wilerstrasse, Niederwil bis Eichenkreisel: Verbreiterung Rad-/Gehweg	
88	Oberhelfenschwil	Geh- und Radweg Weiler Wigetshof – Dorf Oberhelfenschwil	
68	Oberriet	Verlängerung Radweg nach Kriessern	
10	Oberuzwil	Geh- und Radweg Oberrindal-Flawil	Für Oberuzwil nicht tragbar
54	Oberuzwil	Niederuzwilerstrasse	
17	Rapperswil-Jona	Querungsstelle WW Oberstaffel / Bollingen	Wanderweg
21	Rapperswil-Jona	LV Netzlücke schliessen Anpassungen Knoten	Koordiniert mit Unterhaltsarbeiten
17	Schänis	Schliessung der Lücke im Gehweg auf der Südwestseite der Ziegelbrückstrasse	
17	Schänis	Ziegelbrücke – Zentrum Schänis; LV Regime klären	
17	Schmerikon	Kantonsstrasse Nr. 17 (Knoten Neue Eschenbacherstrasse bis Ziegelhof: Geschwindigkeitsreduktion, Pförtneranlage und Fussgängerquerung)	
113	Sennwald	Rad- und Gehweg Frümsen (Hohlengasse) – Sennwald (Dornen)	
113	Sennwald	Rad- und Gehweg Gams – Sax bis Kreuzgarage	
4	St.Gallen	LV Verbesserungen Teufenerstrasse	Stadt St.Gallen

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen
4	St.Gallen	St.Leonhard-Strasse / Knoten Wehrstrasse; Velo- und Fussgängerquerung	
56	St.Gallen	LV Verbindung St.Josefenstrasse und Feldlistrasse, durchgängiger nordseitiger Rad- und Gehweg	
59	St.Gallen	Lukasstrasse, Radstreifen bergwärts	
99	St.Gallen	Schönbüelstrasse, Radwegverbindung von der Martinsbruggstrasse zur Rorschacher Strasse	
102	St.Gallen	LV-Querung Steinachstrasse Passerelle KSSG	
15	St.Gallenkappel	Betzikon, Schaffung einer Querungsstelle für zu Fuss Gehende	Verursacherprinzip
15	St.Gallenkappel	Gehweg zwischen Altersheim Berg bis Spycher	Abhängigkeit Überbauungsplan
1	St.Margrethen	Hauptstrasse, Weiterführung Radweg Kirchenaustrasse bis Kirchstrasse	Alternativen vorhanden
66	St.Margrethen	Rheinstrasse / Grenzstrasse / Zentrum	
108	Thal	Rad-/Gehweg Dorfstrasse, Altenrhein	
17	Uznach	Gasterstrasse, Abschnitt Dattikonerstrasse bis Postautohaltestelle Rotfarb; Schliessung der nördlichen Trottoirlücke auf einer Länge von rund 170 m	
119	Uzwil	FGÜ Knoten Felsegg	
39	Waldkirch	Geh- und Radweg zwischen Edlischwil und Bernhardzell	
9-2	Waldkirch	Kantonsstrasse Arnegg–Hauptwil	
39	Waldkirch	Kantonsstrasse Arnegg–Waldkirch	
8	Wil	Fehlende RV Verbindung beim Kreisel Flawiler- / Toggenburgerstrasse	Kapazitätsanpassung Georg-Renner-Str.

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen
3/31	Wittenbach	Kronenkreuzung; Verbesserung der Führung des Veloverkehrs	
31	Wittenbach	Sicherung der Querungsstelle LV über Kantonsstrasse	
93	Zuzwil	Zuckenrietstrasse: Schulweg zur Oberstufe Sproochbrugg	Abhängigkeit Kreiselprojekt

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Bemerkungen
		Kunstbauten	
28	Berneck	Brücke Auerstrasse – Kantonsbrücke Musterplatzbrücke Anteil 2	
28	Berneck	Obereggerstrasse – Strassenentwässerung Anteil 1	
41	Berneck	Brücke Tramstrasse – Kantonsbrücke Schlossbrücke Anteil 1	
1-1	Goldach	Durchlass Dorfbach St.Gallerstrasse, Projektierung und Bau	Projekt Wasserbau / S+K
24-1	Goldach	Sanierung Bahnübergang Rietli, Projektierung und Bau	
1	Sennwald	Sanierung Bahnübergang Bahnhof Salez	

IX. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan

Entwurf der Regierung vom 17. April 2013

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 17. April 2013[28] Kenntnis genommen und

erlässt

als Beschluss:

I.

Der Kantonsstrassenplan vom 28. September 1987[29] wird wie folgt geändert:

1. Entlassung aus dem Kantonsstrassennetz aufgrund der Bereinigung des Nationalstrassen Unterhaltsperimeters:

   a) St.Gallen, Anschluss Winkeln, Zürcherstrasse zwischen der Einmündung «Im Feld» und der Einmündung «Alte Bildstrasse» (bisher Kantonsstrasse Nr. 2);
   b) St.Gallen, Anschluss Winkeln, Geissbergstrasse zwischen Kreisel Interio und Gemeindegrenze zu Gaiserwald (bisher Kantonsstrasse Nr. 44);
   c) St.Gallen, Anschluss Winkeln, Bildstrasse zwischen Kreisel Aeple und Kreisel Interio (bisher Kantonsstrasse Nr. 100);
   d) St.Gallen, Anschluss Winkeln, Appenzeller Strasse zwischen Zürcher Strasse und Bahnlinie SBB (bisher Kantonsstrasse Nr. 90);
   e) St.Gallen, Anschluss Winkeln, Hafnersbergstrasse zwischen Zürcher Strasse und Breitfeld (bisher Kantonsstrasse Nr. 101);
   f) St.Gallen, Anschluss Kreubleiche, Zürcher Strasse und Rosenbergstrasse zwischen Stahlstrasse und Grünbergstrasse (bisher Kantonsstrasse Nr. 2);
   g) St.Gallen, Anschluss Kreuzbleiche, St.Leonhard-Strasse zwischen Rosenbergstrasse und Büchelstrasse (bisher Kantonsstrasse Nr. 4);
   h) St.Gallen, Anschluss Kreuzbleiche, Feldlistrasse im Einmündungsbereich in die Zürcher Strasse (bisher Kantonsstrasse Nr. 56);
   i) St.Gallen, Anschluss St.Fiden, Steinachstrasse im Einmündungsbereich in das Anschlussbauwerk A 1 (bisher Kantonsstrasse Nr. 102);
   j) Mörschwil / Tübach, Anschluss Rorschach, Waldeggstrasse zwischen Kreisel Waldegg und Anschlussbauwerk A 1.1 (bisher Kantonsstrasse Nr. 97);
   k) Tübach, Anschluss Rorschach, St.Gallerstrasse im Bereich des Kreisels Waldegg (bisher Kantonsstrasse Nr. 1);
   l) Tübach, Anschluss Rorschach, Schulstrasse im Bereich des Kreisels Waldegg (bisher Kantonsstrasse Nr. 105);
   m) Rheineck, Anschluss Rheineck, Burietstrasse im Abschnitt Anschlussbauwerk A 1 – Kreisel Buriet (bisher Kantonsstrasse Nr. 1);

[28] ABl *2013*.
[29] sGS 732.15.

n) St.Margrethen, Anschluss St.Margrethen, Neudorfstrasse im Bereich des Kreisels Bauwerk (bisher Kantonsstrasse Nr. 66);
o) Au, Anschluss Au, Zollstrasse zwischen Giessenstrasse und Zollamtsplatz (bisher Kantonsstrasse Nr. 28);
p) Widnau, Anschluss Widnau, Diepoldsauerstrasse zwischen Kreisel Widnau A 13 und Kreisel Diepoldsau A 13 (bisher Kantonsstrasse Nr. 41);
q) Sennwald, Anschluss Sennwald, Hofstrasse zwischen Werdenberger Binnenkanalbrücke und Rheinbrücke Ruggell (bisher Kantonsstrasse Nr. 70);
r) Sargans/Mels, Anschluss Sargans, Neue Wangserstrasse zwischen Churfirstenstrasse und Grossfeldstrasse (bisher Kantonsstrasse Nr. 73);
s) Mels, Anschluss Sargans, Werkhofstrasse im Bereich des Anschlussbauwerkes (bisher Kantonsstrasse Nr. 74);
t) Flums, Anschluss Flums, Alte Landstrasse im Bereich des Kreisels A 3 (bisher Kantonsstrasse Nr. 7);
u) Flums, Anschluss Flums, Bergstrasse zwischen Kreisel A 3 und SBB-Bahnlinie (bisher Kantonsstrasse Nr. 78);
v) Walenstadt, Anschluss Walenstadt, Sarganserstrasse im Bereich des Anschlussbauwerkes (bisher Kantonsstrasse Nr. 7);
w) Quarten, Anschluss Murg-Mühlehorn, Hauptstrasse im Bereich des Anschlussbauwerkes A 3 (bisher Kantonsstrasse Nr. 7);
x) Weesen, Anschluss Weesen, Hauptstrasse im Bereich der Einmündung der Ziegelbrückstrasse (bisher Kantonsstrasse Nr. 17);
y) Schänis, Anschluss Bilten, Biltnerstrasse zwischen Kantonsgrenze St.Gallen-Glarus und Brückenwiderlager (bisher Kantonsstrasse Nr. 82).

2. Aufnahme ins Kantonsstrassennetz aufgrund der Bereinigung des Nationalstrassen Unterhaltsperimeters :

a) St.Gallen, Kantonsstrasse Nr. 58: Splügenstrasse in den Abschnitten Langgasse – Kolumbanstrasse und Lindenstrasse – Rorschacher Strasse;
b) St.Gallen, Kantonsstrasse Nr. 6: Neudorf, Rorschacher Strasse – Höhe Lerchentalstrasse;
c) Wil, Kantonsstrasse Nr. 125 (neu): Querverbindung Georg Rennerstrasse in den Abschnitten St.Gallerstrasse – Rainstrasse und Rampe A 1 – Kantonsgrenze Thurgau;
d) Wil, Kantonsstrasse Nr. 126 (neu): Querverbindung Flawilerstrasse – Georg Rennerstrasse;
e) Oberbüren, Kantonsstrasse Nr. 54: Querverbindung in den Abschnitten Kreisel Westumfahrung – Anschlussbauwerk A 1 und Anschlussbauwerk A 1 – Kreuzung Augarten.

3. Änderungen aufgrund in Planung oder Ausführung begriffener Strassenbauvorhaben:

a) Die Verlängerung der Kantonsstrasse Nr. 24 mit neuer Bahnunterführung in Steinach bis Kantonsgrenze St.Gallen-Thurgau beim neuen Kreisel der Umfahrung Arbon wird Bestandteil des Kantonsstrassennetzes. Die heutige Seestrasse ab der Rampe der neuen Bahnunterführung bis Kantonsgrenze St.Gallen-Thurgau wird zur Kantonsstrasse Nr. 128.
b) Die Bahnhofstrasse in Walenstadt wird im Abschnitt von der Lindenstrasse bis zum Rathausplatz aus dem Kantonsstrassenplan gestrichen.
c) In Bütschwil wird die Mosnangerstrasse (Kirchgasse) im Abschnitt Wilerstrasse (Landstrasse) bis Ottilienstrasse sowie die Wilerstrasse im Abschnitt Mosnangerstrasse bis Ottilienstrasse aus dem Kantonsstrassenplan gestrichen. Die Ottilienstrasse wird Bestandteil des Kantonsstrassennetzes.

II.

Dieser Erlass wird wie folgt angewendet:

a) Ziff. 1 und 2 rückwirkend ab 1. Januar 2013;
b) Ziff. 3 Bst. a ab Inbetriebnahme der neuen Bahnunterführung;
c) Ziff. 3 Bst. b ab Eintritt der Rechtskraft des Gemeindestrassenprojekts «Tempo 30 Zone»;
d) Ziff. 3 Bst. c ab Inbetriebnahme der Umfahrung Bütschwil.