

14. Strassenbauprogramm:

- **Kantonsratsbeschluss über das 14. Strassenbauprogramm für die Jahre 2004 bis 2008**
- **IV. Nachtrag zum Strassengesetz**
- **V. Nachtrag zum Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben**

Botschaft und Entwürfe der Regierung vom 12. August 2003

<i>Inhaltsübersicht</i>	<i>Seite</i>
Zusammenfassung	2
A. Rückblick auf das 13. Strassenbauprogramm (1999 bis 2003).....	3
I. Nationalstrassenbau.....	3
II. Kantonsstrassenbau.....	4
III. Kantonsbeiträge an die politischen Gemeinden.....	8
IV. Finanzierung des 13. Strassenbauprogramms (1999 bis 2003).....	8
B. Gesamtverkehr	11
I. Bund.....	11
II. Kanton.....	14
III. Kantonale Stossrichtungen für den Gesamtverkehr.....	16
C. 14. Strassenbauprogramm (2004 bis 2008)	16
I. Allgemeines und Rahmenbedingungen	16
II. Nationalstrassen-Vorhaben	19
III. Übrige Kantonsstrassen-Vorhaben.....	21
IV. Mittelbedarf	26
V. Verfügbare Mittel	28
VI. Strassenrechnung	31
VII. Rechtliches.....	33
VIII. Antrag	34
Beilage: Zielsystem.....	35

Anhänge:

1. Kantonsratsbeschluss über das 14. Strassenbauprogramm für die Jahre 2004 bis 2008 (36.03.01) mit:
 - Anhang A: Bauvorhaben der 1. Priorität (Verwirklichung im 14. Strassenbauprogramm)
 - Anhang B: Bauvorhaben der 2. Priorität (Ersatzprojekte)
 - Anhang C: Weitere Begehren
2. IV. Nachtrag zum Strassengesetz (22.03.08)
3. V. Nachtrag zum Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben (22.03.09)

Zusammenfassung

Das vom Kantonsrat am 23. September 1998 beschlossene 13. Strassenbauprogramm läuft Ende des Jahres 2003 aus. Die vorgesehenen Bauvorhaben, die im Wesentlichen der Verkehrssicherheit und dem Immissionsschutz dienen, konnten mit wenigen Ausnahmen abgeschlossen werden. Insbesondere konnte mit der Eröffnung des letzten Teilstücks der A 13, Au-Diepoldsau/Rietbrücke, im Sommer 2002 das st.gallische Nationalstrassennetz fertiggestellt werden. Aber auch das grosse Hauptstrassenumfahrungsprojekt H 8, Jona-Wagen-Eschenbach-Schmerikon, kann am 1. Oktober 2003 – ein Jahr früher als geplant – in Betrieb genommen werden. Zudem wurden im Rahmen des baulichen Unterhalts die A 1, Wil-St.Gallen/Winkeln (Jahre 2000/2001) „rundum“ erneuert und auch die A 1, Meggenhus-Anschluss Rorschach (Jahr 2002) in Stand gestellt. Das für das 13. Strassenbauprogramm geschätzte Investitionsvolumen wurde insgesamt nicht erreicht. Die Erklärung liegt einerseits in den nach wie vor tiefen Marktpreisen im Tiefbau, andererseits im verspäteten Baubeginn bei der Umfahrung Bazenheid.

Das 14. Strassenbauprogramm umfasst wiederum fünf Jahre. Es beginnt am 1. Januar 2004 und endet am 31. Dezember 2008. Im Nationalstrassenbau sind nebst der Ergänzung des Anschlusses St.Gallen/Winkeln vor allem Planungsstudien notwendig, um später bei allfälligen Kapazitätsengpässen Massnahmen treffen zu können. Die umfangreichen baulichen Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten im teilweise über 30-jährigen Nationalstrassennetz sollen gemäss der Unterhaltsplanung weitergeführt werden. Im übrigen Kantonsstrassennetz ist die Umfahrung Bazenheid zügig zu bauen (voraussichtlich bis Ende des Jahres 2006) und als nächstes Grossprojekt die Verkehrsentslastung Rapperswil/Jona soweit voranzutreiben, dass mit dem Bau ab dem Jahr 2008 begonnen werden kann. Daneben enthält das Programm wiederum viele mittlere und kleinere Vorhaben. Das Programm für Kantonsstrassen (ohne Nationalstrassen) umfasst Projekte mit Gesamtkosten von rund 330 Mio. Franken, wovon der Kanton rund 215 Mio. Franken beizutragen hat (Anhang A, 1. Priorität). Im Anhang B sind Projekte mit geringerer Priorität aufgeführt, deren Ausführung grundsätzlich nicht im 14. Strassenbauprogramm geplant ist. Einzelne Vorhaben sollen allerdings vorgezogen werden, wenn bei Vorhaben der 1. Priorität Verzögerungen entstehen oder wichtige Randbedingungen ändern. Bei der Zuteilung der Projekte zu den Anhängen A, B und C wurden die grösseren Vorhaben (Kosten von über 2,5 Mio. Franken) anhand einer Kostenwirksamkeitsanalyse, die kleineren Vorhaben mit einem vereinfachten Verfahren priorisiert. Die Vorhaben nach Anhang A können mit den zur Verfügung stehenden Mitteln finanziert werden, wenn die prognostizierten Einnahmen tatsächlich eintreffen und eine Verschuldung am Ende der Periode von höchstens 50 Mio. Franken in Kauf genommen wird.

Der bereits vor dem 14. Strassenbauprogramm unterbreitete III. Nachtrag zum Strassengesetz¹ führt wegen der pauschalen Entschädigung der politischen Gemeinden für die Entsorgung des Meteorwassers von Kantonsstrassen zweiter Klasse innerhalb der Bauzonen zu einer Erhöhung der nicht werkgebundenen Kantonsbeiträge an die Strassenlasten. Vorgeschlagen wird eine Erhöhung der Spannweite um 1 auf neu 26 bis 31 Prozent des Reinertrags der Strassenverkehrsabgaben und des Anteils am Treibstoffzoll sowie eine Festsetzung im Rahmen des 14. Strassenbauprogramms auf 31 Prozent. Zugleich soll der Grundbeitrag um 3 auf 13 Prozent angehoben werden. Die ebenfalls mit dem III. Nachtrag zum Strassengesetz vorgesehene Anpassung im Bereich der Signalisation von Wegen von kantonaler und regionaler Bedeutung führt zu einer Senkung der werkgebundenen Beiträge an die Gemeinden von 2 auf 1,8 Mio. Franken.

Gestützt auf den Kantonsratsbeschluss über die Vorbereitung des Massnahmenpakets 2004 zur dauerhaften Entlastung des Staatshaushaltes soll das Strassengesetz mit einem IV. Nachtrag so geändert werden, dass die Aufwendungen des Strassenunterhaltes inskünftig vollumfänglich aus Mitteln des Strassenverkehrs finanziert werden. Im Weiteren soll das Gesetz über

¹ 22.03.04 III. Nachtrag zum Strassengesetz (Botschaft und Entwurf der Regierung vom 25. März 2003) [ABI 2003, 753 ff.].

die Schwerverkehrsabgaben mit einem V. Nachtrag so geändert werden, dass der Anteil der politischen Gemeinden am Reinertrag der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zwar auf 30 Prozent belassen, aber auf insgesamt höchstens 5 Mio. Franken jährlich beschränkt wird. Damit stehen dem Strassenbau für das 14. Strassenbauprogramm rund 33 Mio. Franken weniger zur Verfügung. Diese Tatsache erforderte eine Überprüfung der Priorisierung der Projekte und führte dazu, den Baubeginn der Verkehrsentlastung Rapperswil/Jona um ein Jahr auf das Jahr 2008 zu verschieben.

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Hiermit ziehen wir über das 13. Strassenbauprogramm Bilanz und unterbreiten Ihnen das 14. Strassenbauprogramm mit dem dazugehörigen Beschlussesentwurf. Damit im Zusammenhang stehen auch der III. Nachtrag zum Strassengesetz gemäss Botschaft und Entwurf der Regierung vom 25. März 2003 (22.03.04; ABl 2003, 753 ff.) und der IV. Nachtrag zum Strassengesetz gemäss dieser Vorlage (22.03.08).

Das 14. Strassenbauprogramm wurde zeitgleich und in Abstimmung mit dem 3. öV-Programm erarbeitet (3. öV-Programm: Kantonsratsbeschluss über das Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2004 bis 2008 [Botschaft und Entwurf der Regierung vom 12. August 2003; 36.03.02]). Insbesondere der Teil B «Gesamtverkehr» dieser Botschaft – 14. Strassenbauprogramm – deckt sich mit dem entsprechenden Teil bzw. Abschnitt in der Botschaft zum 3. öV-Programm.

A. Rückblick auf das 13. Strassenbauprogramm (1999 bis 2003)

I. Nationalstrassenbau

1. In Betrieb genommene Abschnitte und Planungen/Projektierungen

Für das 13. Strassenbauprogramm war ursprünglich nur vorgesehen, das letzte Teilstück der Nationalstrasse A 13, Au-Diepoldsau/Rietbrücke, fertig zu stellen. Dessen Inbetriebnahme erfolgte im Juli/August 2002, ein Jahr früher als geplant. Damit konnte das st.gallische Nationalstrassennetz nach rund 40 Jahren fertiggestellt werden. Die zusätzlichen Planungs- und Projektierungsarbeiten umfassten die Ergänzung des Anschlusses St.Gallen/Winkeln, die Verbindung der Umfahrung Herisau mit der A 1, das Verkehrsbeeinflussungssystem auf der Stadtautobahn und die Wildtierübergänge.

Die rasante Entwicklung im Westen der Stadt St.Gallen hat dazu geführt, dass der A 1-Anschluss St.Gallen/Winkeln samt Verzweigung Richtung Herisau (H 8) entflochten und ausgebaut werden muss. Dieses Vorhaben erhielt durch die Planungen im Zusammenhang mit dem Stadionprojekt zusätzlich Bedeutung. Dem kantonalen Tiefbauamt gelang es in enger Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Strassen, das Strassenprojekt soweit voranzutreiben, dass die öffentliche Planaufgabe vom 27. März bis 25. April 2002 stattfinden und die ersten Verhandlungen mit den sechs Einsprechern noch im Sommer 2002 aufgenommen werden konnten. Sollten die Einsprachen, deren Behandlung kurz vor dem Abschluss stehen, nicht gütlich erledigt werden können, muss aufgrund der geänderten eidgenössischen Verordnung über die Nationalstrassen (Nationalstrassen-Verordnung, SR 725.111) das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) darüber entscheiden.

Die Regierung des Kantons Appenzell A.Rh. liess ein Vorprojekt für die Umfahrung Herisau mit Verbindung zur A 1 erstellen. Im Zusammenhang damit liess das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen die technische Machbarkeit eines direkten Anschlusses an die Autobahn A 1 unter-

suchen und nachweisen. Diese Strassenverbindung kann aus finanziellen Gründen voraussichtlich nur unter dem Nationalstrassenrecht verwirklicht werden. Die dazu notwendigen Voraussetzungen sollen im Rahmen des Sachplans Strasse geschaffen werden.

2. Baulicher Unterhalt, Erneuerung und Ergänzungen der Nationalstrassen

Im 13. Strassenbauprogramm waren für den baulichen Unterhalt und die Erneuerung der Nationalstrassen Investitionen von rund 181 Mio. Franken vorgesehen. Entsprechend wurden die Arbeiten geplant, wobei die Erneuerung des Betonbelags auf der A1 zwischen Wil und St.Gallen (Jahre 2000 und 2001), die Überdeckung des Betonbelags in Meggenhus (Jahr 2002) und zwischen St.Gallen/Neudorf und Thal/Rheineck (ursprünglich geplant in den Jahren 2003 und 2004) im Vordergrund standen. Hinzu kam die systematische Sanierung von Brücken, deren Tragkonstruktionen nicht durch Abdichtungen geschützt sind.

In den Jahren 1999 bis 2003 wurden durch Bund und Kanton folgende Investitionen (in Mio. Franken) getätigt bzw. sind vorgesehen (in Klammer: Planungswerte):

–	1999	73,4	(66,2)
–	2000	67,7	(67,8)
–	2001	66,7	(66,7)
–	2002	69,2	(52,4)
–	2003	51,5	(85,5)

Die Abweichungen gegenüber den Planungswerten sind weitgehend durch das Verhalten des Bundes zu erklären. Die Mittelzuteilung erfolgt jährlich jeweils erst im Dezember des Vorjahres. Schliesslich wurden im Verlauf des 13. Strassenbauprogramms die Lärmschutzbauten an der A 1 in Oberbüren, an der A 3b in Schmerikon und an der A 13 in Au und Widnau (im Zug des Ausbaus auf vier Spuren) realisiert.

II. Kantonsstrassenbau

1. Umfahrungsstrassen

1.1. H 8 (T 8/A 8), Umfahrung Wagen-Eschenbach-Schmerikon

Die im Jahr 1997 aufgenommenen Arbeiten der ersten Etappe laufen planmässig. Mit der zweiten Etappe, der Verzweigung Neuhaus-Rickenstrasse, wurde im Juli 2001 begonnen. Der Brückenbau über das Aatal sowie die Strassenbauarbeiten an Uznaberg- und Rickenstrasse sind so weit fortgeschritten, dass die Fertigstellung im Herbst 2003 erfolgen kann. Die gesamte Umfahrungsstrasse (Etappen 1+2) soll im Oktober 2003, ein Jahr früher als ursprünglich vorgesehen, dem Verkehr übergeben werden.

Die Kosten bewegen sich aus heutiger Sicht im Rahmen des vom Kantonsrat genehmigten Kredites. Dies hat das Baudepartement im März 2000 (bestätigt im Januar 2003) der Finanzkommission des Kantonsrates mitgeteilt. Dabei wurde ausgeführt, dass für den Kanton St.Gallen trotzdem Mehrkosten entstehen, weil der zunächst grosszügig zu Gunsten des Kantons St.Gallen errechnete Subventions-Mischsatz von 65 Prozent aufgrund der generellen Kürzungen um 10 Prozent auf Bundesebene zunächst auf 58,5 Prozent, später sogar auf 57 Prozent gesenkt wurde (für die letzte Tranche der 1. Etappe). An die 2. Etappe wird der Bund einen Beitrag von 61 Prozent gewähren. Wegen dieser Beitragsreduktion des Bundes ergibt sich insgesamt eine Mehrbelastung für den Kanton St.Gallen von rund 20 bis 25 Mio. Franken.

In Absprache mit den Umweltverbänden hat das kantonale Tiefbauamt einen Ideenwettbewerb zu den flankierenden Massnahmen durchgeführt. Die Resultate dienen als Grundlage zur konkreten Projektierung der Einzelmassnahmen, die teils vor, teils nach der Eröffnung realisiert werden können.

1.2. *H 16, Umfahrung Bazenheid*

Der Kantonsrat hiess das Projekt in der Septembersession 1997 gut. Die Projektauflage erfolgte im März/April 1998. Bereits im Jahr 2000 war das Projekt rechtskräftig und für die Submission der entsprechenden Bauarbeiten bereit. Mit dem Bau konnte allerdings erst im Juni 2002 begonnen werden, weil der Bund aus grundsätzlichen Überlegungen nicht bereit ist, zwei Grossprojekte im gleichen Kanton gleichzeitig zu finanzieren. Der glückliche Umstand, dass in einem anderen Kanton ein Grossprojekt, das im Mehrjahresprogramm des Bundes enthalten war, in der Volksabstimmung verworfen wurde, ermöglichte dann trotzdem noch den Baubeginn vor der Beendigung der Arbeiten an der H 8.

Der Kostenvoranschlag von 125 Mio. Franken (Preisstand März 1996) wurde am 18. Januar 2001 der Teuerung angepasst. Den dabei ermittelten Kosten von Fr. 133'690'000.– stimmte die Regierung am 5. März 2002 und der Kantonsrat mit der Genehmigung der Nachtragskreditvorlage 2002/I. zu. Leider musste auch in diesem Beschluss festgehalten werden, dass der Beitragssatz des Bundes von 52 Prozent (zum Zeitpunkt der Projektgenehmigung) auf 47 Prozent reduziert wurde, was rund 2.2 Mio. Franken Mehrkosten für den Kanton St.Gallen ausmacht.

1.3. *H 16, Umfahrung Wattwil, Abschnitt Brendi-Stegrüti*

Die Suche nach einer möglichen Linienführung für die Weiterführung der Umfahrung Wattwil wurde fortgesetzt. Der Variantenfächer konnte im Einvernehmen mit den Gemeinden auf zwei reduziert werden. Beide Varianten mit Vollanschluss in Ullisbach oder in Stegrüti wurden mit Hilfe einer Zweckmässigkeitsbeurteilung untermauert. Der Anschluss in Stegrüti an die bestehende Umfahrungsstrasse nach Wildhaus hat wesentliche ökologische Vorteile bei allerdings höheren Kosten.

1.4. *H 16, Umfahrung Bütschwil*

Während des 13. Strassenbauprogramms konnte im Einverständnis mit dem Gemeinderat Bütschwil die Linienführung für die zukünftige Umfahrungsstrasse fixiert werden. Die sogenannte Bahnvariante beginnt in der Engi und mündet in Dietfurt in die bestehende Umfahrungsstrasse Lichtensteig. Der Begriff „Bahnvariante“ ergibt sich aus der Tatsache, dass die Umfahrungsstrasse über grosse Strecken unter dem Trasse der Bahn verläuft. Eine Anfrage bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) ergab, dass sie gegen die Linienführung grundsätzlich nichts einzuwenden haben. Auch das Amt für Umweltschutz und das Amt für Raumentwicklung haben sich positiv zur Bahnvariante geäussert.

1.5. *Verkehrsentlastung Rapperswil/Jona*

Die Entlastung auf den Hauptachsen durch Rapperswil und Jona ist aufgrund der sehr hohen Verkehrsbelastung dringend. Die Zweckmässigkeitsbeurteilung, die verschiedene oberirdische und unterirdische Lösungen prüfte, zeigt, dass eine etappierte Realisierung der Entlastung nur Sinn macht, wenn alle drei Teilstücke unterirdisch (Tunnellösung) verwirklicht werden. Das Genehmigungsverfahren soll deshalb für das Gesamtprojekt (1. bis 3. Etappe) durchgeführt werden. Das Genehmigungsprojekt der 1. Etappe (Seedamm bis Teuchelweierwiese) wurde im Jahr 2001 fertiggestellt. Das Projekt für die 2. und 3. Etappe wird bis Ende des Jahres 2003 bis zur Genehmigungsreife vorangetrieben. Aus aktueller Sicht ist mit Baukosten von rund 600 Mio. Franken zu rechnen.

1.6. *Kernumfahrung Gossau*

Das Genehmigungsprojekt samt Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) wurde im Mai 1994 dem Stadtrat Gossau zur Vernehmlassung nach Art. 35 des Strassengesetzes (sGS 732.1; abgekürzt StrG) zugestellt. Im Juli 1995 stimmte der Stadtrat dem Projekt zu. Gegen diesen Beschluss wurde im Dezember 1995 das Referendum ergriffen. In der Volksabstimmung vom

27. September 1998 lehnten die Stimmberechtigten das Projekt mit klarem Mehr ab. Das Vorhaben wird nicht weiterverfolgt, weil keine überörtlichen, regionalen Interessen bestehen.

2. Übrige Kantonsstrassenprojekte

Das 13. Strassenbauprogramm enthielt im Anhang A 75 namentlich aufgeführte Bauvorhaben der 1. Priorität.

Bis auf ein Vorhaben in der Gemeinde Mogelsberg und zwei Vorhaben in der Gemeinde Wattwil, die in einem direkten Zusammenhang mit der Fortsetzung der Umfahrungsstrasse stehen, konnten alle Projekte in Angriff genommen bzw. in den meisten Fällen auch abgeschlossen werden. Die nicht abgeschlossenen Projekte werden im Sinn eines Übertrags im 14. Strassenbauprogramm mit den Restkosten aufgeführt.

Anhang B berücksichtigte 48 namentlich aufgeführte Bauvorhaben der 2. Priorität (Ersatzprojekte). Hiervon wurden 13 Vorhaben projektiert, und einige sind bereits realisiert.

Ferner wurden infolge der Verzögerung bei der Umfahrung Bazenhaid 120 Projekte (Anhang C und neue) zusätzlich in Angriff genommen, die nicht im 13. Strassenbauprogramm aufgeführt sind. Über diese Projekte – es handelt sich im Wesentlichen um kleinere Vorhaben – legte die Regierung, soweit sie sie genehmigte und für den Bau freigab, in ihren jährlichen Amtsberichten Rechenschaft ab.

3. Kunstbauten

3.1. Aufhebung von Niveauübergängen

Im Jahr 1998 konnten die Bauarbeiten für die Aufhebung des Niveauübergangs Feld in der Gemeinde Flawil begonnen und Ende Oktober 2001 abgeschlossen werden. Bereits im Oktober 2000 wurde die Anlage dem Verkehr übergeben. Die Schlussabrechnung beläuft sich auf Fr. 21'427'567.40 und bewegt sich somit unter dem vom Kantonsrat genehmigten Kredit von 21,5 Mio. Franken.

3.2. Brücken

Während des 13. Strassenbauprogramms wurden im Rahmen der Investitionsrechnung folgende Arbeiten geleistet:

- A 13, Grünbrücke Blatten, Oberriet
- A 13, Geh- und Radweg Überführung Oberfahr, Au
- A 13, Überführung Wiesenrainbrücke, Widnau
- A 13, Überführung Böschaach, Widnau
- A 13, Geh- und Radweg Überführung Luegwies, Widnau
- Brücke Anzenwil, Ganterschwil-Mogelsberg
- Brücke Sornbach, Niederbüren
- Brücke Grenzaach, Steinach
- Brücken im Zusammenhang mit der Umfahrungsstrasse H 8
 - Brücke Rampe Jona-Zürich
 - Unterführung Wagnerbach, Austrasse
 - Überführung Moosstrasse
 - Wildüberführung Klosterwald
 - Überführung Wanderweg Bruggenfeld
 - Überführung Schwellbüel
 - Überführung Goldberg-Herrenweg
 - Überführung Anschluss Neuhaus
 - Brücke Schmerikon
 - Brücke Aatal

3.3. Tunnel

Folgende Tunnelbauten wurden im Zusammenhang mit der Umfahrung Wagen-Eschenbach-Schmerikon realisiert:

- Tunnel Erlen
- Tunnel Balmenrain
- Tunnel Uznaberg (2-röhrig)

Im Zusammenhang mit der Umfahrung Bazenhaid sind im Bau:

- Tunnel Wihalden
- Tunnel Rotwald

4. Umweltschutzmassnahmen

4.1. Nationalstrassen

Im Gebiet Lochriet in der Gemeinde Flums schützt die neu erstellte, 314 Meter lange Lärmschutzwand die Liegenschaften auf der Südseite der A 13 vor dem Verkehrslärm. An der A1 in der Gemeinde Oberbüren konnte, abgestimmt mit den Arbeiten der Belagserneuerung, eine 300 Meter lange Holz-Lärmschutzwand auf der Nordseite und eine rund 500 Meter lange Wand auf der Südseite der Nationalstrasse erstellt werden. Diese dienen dem Schutz der Liegenschaften beim Autobahnanschluss in den Gebieten Grund und Buchental.

4.2. Kantonsstrassen

4.2.1. Lärmschutz

Die im 12. Strassenbauprogramm begonnenen Arbeiten im Bereich des Lärmschutzes konnten intensiviert werden, insbesondere in Form von Schallschutzmassnahmen bei den von Lärm am stärksten betroffenen Liegenschaften an Kantonsstrassen. So wurden die Sanierungsprogramme in Flawil, Altstätten, Balgach, Au und St.Margrethen abgeschlossen, diejenigen von Bütschwil und Schmerikon stehen kurz vor dem Abschluss, und die Sanierungsprogramme von Balgach sowie in den Städten St.Gallen und Gossau sind weit fortgeschritten. Kurz vor der Eingabe an die zuständigen Bundesbehörden zur Genehmigung stehen die Sanierungsprogramme für Wil und Thal. Bei Strassenneubauten wurden die Umweltschutzmassnahmen in die Strassenprojekte integriert, und auch kleinere Strassenbauvorhaben (z.B. Kreisel) konnten verschiedentlich zur Unterstützung der Immissionsminderung herangezogen werden. Das ursprüngliche Ziel, die Schallschutzmassnahmen bei allen Strassenzügen mit massgeblichen Alarmwertüberschreitungen innerhalb des 13. Strassenbauprogramms abzuwickeln, konnte aber nicht erreicht werden. Dies lag in erster Linie daran, dass der Bund seine Beiträge nicht in der erwarteten Höhe zur Verfügung stellen konnte. Dies zeigt sich auch darin, dass die in der eidgenössischen Lärmschutz-Verordnung (SR 814.41; abgekürzt LSV) festgehaltene Sanierungsfrist im April 2002 abgelaufen ist und nun voraussichtlich um sieben bis zehn Jahre verlängert werden muss. Der Bundesrat möchte die Festlegung noch im Jahr 2003 vornehmen.

4.2.2. Luftreinhaltung

Bei der Projektierung von Bauvorhaben an Kantonsstrassen wurde den Anliegen der Luftreinhaltung wenn immer möglich Rechnung getragen. Da es kaum Eingriffe gibt, die lufthygienisch die Situation auf einen Schlag verbessern, sind Sanierungsmassnahmen auch selten als eigenständige Luftreinhaltungsmassnahmen geeignet. Vielmehr erfolgen solche in der Regel als Ergänzung zu Eingriffen sicherheits-/verkehrstechnischer, lärmindernder oder gestalterischer Art. Für Projekte an Kantonsstrassen hatte der Kanton deshalb in erster Linie Koordinationsaufgaben wahrzunehmen. Ein Schwerpunkt bildete das Gebiet St.Gallen/Winkeln.

Insbesondere können die Sicherung von Fussgängerübergängen durch Schutzinseln (Trennwirkung) oder der Umbau eines verkehrsreichen, lichtsinalgesteuerten Knotens in einen Krei-

sel zur Verstetigung des Verkehrsflusses wertvolle Beiträge zur lokalen Schadstoffminderung leisten.

Bundesbeiträge konnten unter dem Gesichtspunkt von verkehrsbedingten Massnahmen nach der eidgenössischen Luftreinhalte-Verordnung (SR 814.318.142.1; abgekürzt LRV) für den Knotenumbau der Kronenkreuzung in Goldach, der Gemeindehauskreuzung in Jona und für rund ein Dutzend Tempo 30-Zonen in St.Gallen und Gossau erwirkt werden.

III. Kantonsbeiträge an die politischen Gemeinden

1. Werkgebundene Kantonsbeiträge

Nach Ziff. 10 des Grossratsbeschlusses über das 13. Strassenbauprogramm (ABI 1998, 2080 ff.) wurden für die Jahre 1999 bis 2003 insgesamt 10 Mio. Franken für die werkgebundenen Kantonsbeiträge an die politischen Gemeinden nach Art. 94 ff. StrG bereitgestellt (je 2 Mio. Franken/Jahr). Tatsächlich werden bis Ende des Jahres 2003 voraussichtlich Fr. 10'444'300.– ausbezahlt sein. Die Abweichung entsteht hauptsächlich durch einen zusätzlichen Aufwand im Jahr 2003 für den werkgebundenen Kantonsbeitrag an die politische Gemeinde Pfäfers als Anteil an die zweite Ausbautetappe der Galerie „Hohe Platte“ (vgl. Tabelle im Teil A Abschnitt IV dieser Botschaft).

2. Nicht werkgebundene Kantonsbeiträge

Nach Ziff. 12 des Grossratsbeschlusses über das 13. Strassenbauprogramm beträgt der Anteil der nicht werkgebundenen Beiträge an die Strassenlasten der politischen Gemeinden aus dem Reinertrag der Strassenverkehrsabgaben und dem Anteil am Treibstoffzoll 30 Prozent. In der Botschaft zum 13. Strassenbauprogramm waren dafür aufgrund der Einnahmenschätzungen insgesamt rund 170 Mio. Franken vorgesehen.

Aufgrund der Zahlen der Rechnungen 1999 bis 2002 und des Voranschlags 2003 werden die nicht werkgebundenen Kantonsbeiträge voraussichtlich knapp 200 Mio. Franken betragen. Entsprechend Ziff. 13 des Grossratsbeschlusses über das 13. Strassenbauprogramm wurden 10 Prozent der geleisteten Beiträge als Grundbeiträge und 90 Prozent als Ausgleichsbeiträge ausgerichtet.

Mit der Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) auf eidgenössischer Ebene galt es die Umsetzung im Kanton St.Gallen zu regeln. Diese erfolgte mit dem IV. Nachtragsgesetz zum Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben (sGS 711.70; abgekürzt SVAG). Der Anteil des Kantons St.Gallen am Reinertrag des LSVA geht zu 70 Prozent an den Kanton und zu 30 Prozent an die politischen Gemeinden.

Der Kanton verwendet seinen Anteil zur Finanzierung des Strassenunterhalts und entlastet somit den allgemeinen Staatshaushalt. Diese Neuregelung trat am 1. Januar 2001 in Kraft.

IV. Finanzierung des 13. Strassenbauprogramms (1999 bis 2003)

Die Finanzierungsgrundsätze für den Strassenbau und -unterhalt sind im Grossratsbeschluss über das 13. Strassenbauprogramm (1999 bis 2003) dargelegt.

Die Höhe der Mitfinanzierung des Unterhalts der Kantonsstrassen zweiter Klasse aus Strassengeldern (pauschale Unterhalt) nach dem mit dem II. Nachtrag zum Strassengesetz geänderten Art. 70 Abs. 2 StrG wurde erstmals auf 1. Januar 2001 errechnet.

Die folgenden Tabellen geben einen Überblick über Entwicklung und Verwendung der zweckgebundenen Mittel in den Jahren 1999 bis 2003 (Stand März 2003):

Finanzierung des 13. Strassenbauprogramms

	KoA Strafonds	KoA übr. KoSt	Rechnung 1999	Rechnung 2000	Rechnung 2001	Rechnung 2002	Voranschlag 2003	Total 13. SBP
730900 Strassenfonds								
Ertrag			151'602'826	136'083'506	153'592'460	154'390'327	154'507'900	750'177'019
Motorfahrzeugsteuer	406000		101'220'674	104'587'283	108'444'166	111'879'403	111'000'000	537'131'526
Motorfahrzeugsteuer	406001		249'105	228'615	211'185	198'060	200'000	1'086'965
Bundesbeitrag Treibstoffzoll	460281		20'369'823	23'748'841	25'679'080	24'383'197	24'618'000	118'798'941
-davon a.o. Treibstoffzollanteil (gem. SVA)			3'166'460	3'646'391	3'719'423	3'837'778	3'700'000	18'070'052
Anteil LSVA	440500		0	0	11'824'288	13'542'982	13'345'000	38'712'270
verr. Zinsen	490019	390019	1'295'892	2'531'383	2'091'414	892'454	1'200'000	8'011'143
Überdeckung SVA	497800	397800	7'627'379	4'987'384	5'342'327	3'494'231	4'144'900	25'596'221
Defondierung	482000		20'839'953	0	0	0	0	20'839'953
verfügbare Mittel								
Nettoertrag lauf. Rechnung			151'602'826	136'083'506	153'592'460	154'390'327	154'507'900	750'177'019
Verwendung zweckgebundene Mittel			151'602'826	136'083'506	153'592'460	154'390'327	154'507'900	750'177'019
615200 Gemeindestrassen	396900	496900	39'619'245	40'767'665	46'348'243	46'503'391	47'882'400	221'120'944
werkgebundene Beiträge		362782	1'825'257	1'854'355	2'027'795	1'736'893	3'000'000	10'444'300
nicht werkgebundene		362282	37'890'156	38'971'720	40'787'200	40'835'134	40'878'900	199'363'110
Anteil an LSVA		342905	0	0	3'547'286	4'062'895	4'003'500	11'613'681
nicht verwendete Kredite		439820	-96'168	-58'410	-14'038	-131'531	0	-300'147
725000 Verkehrspolizei	397901	497901	25'957'138	26'985'655	27'725'775	27'448'181	28'104'700	136'221'449
Beitrag Stadtpolizei		352023	0	9'259'955	9'639'400	8'793'181	9'081'800	36'774'336
Entschädigung		gem. Kapo	25'957'138	17'248'900	17'609'575	18'178'200	18'488'600	97'482'413
Abschreibung Stützpunkt Buriel (Restschuld Ende 2003: 1'607'800.--)			0	476'800	476'800	476'800	534'300	1'964'700
615400 Nationalstrassen	396901	496901	17'451'330	14'945'361	17'920'172	16'238'346	4'908'200	71'463'409
Abschreibung National- strassenbau			12'825'924	12'961'214	13'334'553	14'133'756	0	53'255'447
Deckung Unterhalt			4'625'406	1'984'147	4'585'619	2'104'590	4'908'200	18'207'962
615300 Kantonsstrassen	396902	496902	68'575'113	53'384'825	61'598'270	64'200'409	73'612'600	321'371'217
Pauschale Unterhalt			18'500'000	18'500'000	15'240'000	17'018'000	15'710'000	84'968'000
Kantonsanteil LSVA			0	0	8'277'002	9'480'087	9'341'500	27'098'589
verr. Zinsen		390019	958'004	904'876	901'626	818'960	1'200'000	4'783'466
Abschreibung Hochbauten		390010	0	0	0	0	0	0
Abschreibung Kantons- strassenbau			49'117'109	33'979'949	37'179'642	36'883'362	47'361'100	204'521'162

Entwicklung des Strassenfonds

	Rechnung 1999	Rechnung 2000	Rechnung 2001	Rechnung 2002	mutm. Rechnung 2003
Bestandesrechnung					
110100 Verwaltungsvermögen Tiefbauten					
Stand 1.1.	0	2'846'743	5'587'841	7'885'777	13'167'023
Aktivierung Nationalstrassenbau	12'825'924	12'961'214	13'334'553	14'133'756	0
Aktivierung Kantonsstrassenbau	51'963'852	36'721'047	39'477'578	42'164'608	58'905'000
Abschreibung Nationalstrassenbau	-12'825'924	-12'961'214	-13'334'553	-14'133'756	0
Abschreibung Kantonsstrassenbau	-49'117'109	-33'979'949	-37'179'642	-36'883'362	-47'361'100
Stand 31.12.	2'846'743	5'587'841	7'885'777	13'167'023	24'710'923
280700 Strassenfonds					
Stand 1.1.	20'839'953	0	0	0	0
Fondierung	0	0	0	0	0
Defondierung	-20'839'953	0	0	0	0
Stand 31.12.	0	0	0	0	0

Finanzierungsvergleich des 13. Strassenbauprogramms

	KoA Strassenfonds	KoA übr. KoSt	Planung 13. SBP	Total 13. SBP	Abweichung
730900 Strassenfonds					
Ertrag			678'288'000	750'177'019	71'889'019
Motorfahrzeugsteuer	406000		519'195'000	537'131'526	17'936'526
Motorfahrradsteuer	406001		1'400'000	1'086'965	-313'035
Bundesbeitrag Treibstoffzoll	460281		88'300'000	118'798'941	30'498'941
-davon a.o. Treibstoffzollanteil				18'070'052	
Anteil LSVA	440500		0	38'712'270	38'712'270
verr. Zinsen	490019	390019	5'246'000	8'011'143	2'765'143
Überdeckung SVA	497800	397800	12'500'000	25'596'221	13'096'221
Defondierung	482000		51'647'000	20'839'953	-30'807'047
verfügbare Mittel			678'288'000	750'177'019	71'889'019
Nettoertrag LR					
Verwendung zweckgebundene Mittel			678'288'000	750'177'019	71'889'019
615200 Gemeindestrassen	396900	496900	169'928'000	221'120'944	51'192'944
werkgebundene Beiträge		362782	10'000'000	10'444'300	444'300
nicht werkgebundene Beiträge		362282	159'928'000	199'363'110	39'435'110
Anteil an LSVA		342905	0	11'613'681	11'613'681
nicht verwendete Kredite		439820	0	-300'147	-300'147
725000 Verkehrspolizei	397901	497901	135'000'000	136'221'449	1'221'449
Beitrag Stadtpolizei		352023		36'774'336	
Entschädigung Verkehrspolizei		gem. Kapo		97'482'413	
Abschreibung Stützpunkt Buriel		(390010)		1'964'700	
615400 Nationalstrassen	396901	496901	75'020'000	71'463'409	-3'556'591
Abschreibung Nationalstrassenbau		390013	42'640'000	53'255'447	10'615'447
Deckung Unterhalt			32'380'000	18'207'962	-14'172'038
615300 Kantonsstrassen	396902	496902	298'340'000	321'371'217	23'031'217
Pauschale Unterhalt			50'000'000	84'968'000	34'968'000
Rest LSVA			0	27'098'589	27'098'589
verr. Zinsen		390019	7'375'000	4'783'466	-2'591'534
Abschreibung Hochbauten		390010	0	0	0
Abschreibung Kantonsstrassenbau		390013	240'965'000	204'521'162	-36'443'838

Der Finanzierungsvergleich zeigt, dass dem Strassenfonds mit 750,2 Mio. Franken rund 71,9 Mio. Franken bzw. rund 10 Prozent mehr Mittel zugeflossen sind als prognostiziert. Die Hauptgründe liegen in der Einführung der LSVA, im Mehrertrag des Treibstoffzolls und in der Überdeckung des Strassenverkehrs- und Schiffahrtsamtes. Zudem wurden die Motorfahrzeugsteuereinnahmen unterschätzt, wobei die Entwicklung des Motorfahrzeugbestandes schwierig vorherzusagen ist.

Auch auf der Ausgabenseite gab es Verschiebungen, insbesondere zwischen den National- und Kantonsstrassen. So wurden für den Nationalstrassenbau 10 Mio. Franken mehr und für den Nationalstrassenunterhalt 14 Mio. Franken weniger aufgewendet als ursprünglich geplant. Bei den Kantonsstrassen wurden für den Bau 36 Mio. Franken weniger und für den Unterhalt 35 Mio. Franken mehr eingesetzt.

Im Nationalstrassenbau und –unterhalt sind die Verschiebungen auf die jährlichen Vorgaben des Bundes zurück zu führen, die jeweils erst im Dezember für das Folgejahr bekannt gegeben werden.

Die Hauptgründe für die Minderausgaben im Kantonsstrassenbau sind die Folgenden:

- Mit der Umfahrung Bazenheid konnte erst im Juni 2002 begonnen werden. Zudem verzögerte die im Juni 2002 eingereichte und im Dezember 2002 vom Verwaltungsgericht gutgeheissene Beschwerde die Auftragsvergabe für den Bau des Wihaldentunnels.

- Die Marktpreise im Bauhauptgewerbe sind im langjährigen Vergleich eher tief. Dazu kommt die eher grobe Genauigkeit von Kostenschätzungen neuer Projekte auf Stufe Planungsstudie (Genauigkeit ± 25 Prozent, vgl. VSS SN 640 027).
- Die Umweltschutzmassnahmen konnten insbesondere im Bereich Lärmschutz nicht im geplanten Umfang realisiert werden (siehe Teil A Abschnitt II Ziff. 4.2.1 dieser Botschaft). Zudem konnte der Bau der Lärmschutzwände bei den Autobahnanschlüssen Oberbüren, Flums und Schmerikon über die Nationalstrassenrechnung abgewickelt werden, was sich für den Kanton finanziell günstig auswirkte. Schliesslich ist nochmals darauf hinzuweisen, dass die in den Projekten integrierten Umweltschutzmassnahmen (z.B. leise Beläge, Strassenentwässerungen, Umbau von Lichtsignalkreuzungen in Kreisel usw.) nicht in der Sammelposition „Umweltschutz“ aufgeführt werden.

Die geschilderten Entwicklungen führten dazu, dass die Verschuldung im Strassenfonds die vom Kantonsrat zugestandenen oberen Grenzen nicht erreicht (70 Mio. Franken während und 50 Mio. Franken am Ende des 13. Strassenbauprogramms).

B. Gesamtverkehr

I. Bund

1. Gesamtverkehrspolitik

Anfang des Jahres 1972 beschloss der Bundesrat, eine Gesamtverkehrskonzeption (GVK) ausarbeiten zu lassen. Die Verkehrsprobleme der Schweiz sollten eingehend untersucht und Grundlagen für eine koordinierte Verkehrspolitik ausgearbeitet werden. Mitte des Jahres 1988 wurde der Vorschlag, die allseits anerkannten Ergebnisse der GVK aus dem Jahr 1977 in einem Gesamtpaket (KVP) in der Bundesverfassung zu verankern, in einer Volksabstimmung verworfen. Die Umsetzung der Grundideen der ursprünglichen GVK erfolgte hernach in einzelnen Schritten und beanspruchte damit mehr Zeit als vorgesehen.

Heute verfolgt die schweizerische Verkehrspolitik gemäss dem Bericht des Bundesrates „Strategie Nachhaltige Entwicklung 2002“ vom 27. März 2002 das Ziel, eine nachhaltige Mobilität zu gewährleisten. Dies bedeutet, dass die Mobilitätsbedürfnisse wirtschaftlich tragbar und effizient befriedigt werden, dass alle Bevölkerungsgruppen und Landesteile Zugang zur Mobilität haben und dass die erforderliche Mobilität möglichst umweltgerecht bewältigt werde.

Zur Umsetzung des Zieles, die Mobilität nachhaltig zu bewältigen, braucht es nach den Grundsätzen für eine nachhaltige Verkehrsinfrastrukturplanung, festgehalten im gemeinsamen „Dachkapitel“ der Sachpläne Schiene/öV und Strasse:

- eine nachhaltige Verkehrspolitik;
- eine koordinierte Verkehrsinfrastrukturplanung;
- die Verknüpfung zwischen Verkehrspolitik und Raumordnungspolitik.

Zur Verwirklichung seiner Ziele bereitet der Bund eine Reihe von Massnahmen vor, von denen die für die st.gallische Verkehrsplanung wichtigsten nachstehend kurz erläutert werden.

2. Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgaben zwischen Bund und Kantonen (NFA)

Stärkung und Weiterentwicklung der föderalen Strukturen der Schweiz lautet das Kernanliegen des Reformprojektes NFA. Die vorgeschlagene Aufgaben- und Finanzierungsentflechtung wird im Bereich des Strassenverkehrs dazu führen, dass Nationalstrassenbau, -unterhalt und -betrieb Sache des Bundes werden (Kosten 100 Prozent zu Lasten des Bundes). Bei den Haupt-

strassen ist eine Teilentflechtung vorgesehen. Für gewöhnliche Vorhaben soll die Zuständigkeit beim Kanton liegen. Grossvorhaben sollen als Verbundaufgabe ausgestaltet werden. Für beide Fälle stellt der Bund einen Teil der notwendigen Mittel zur Verfügung.

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs beteiligt sich der Bund im bisherigen Rahmen an der Finanzierung der Investitionen für Unterhalt und Erneuerung der Infrastruktur. Von den Kantonen wird erwartet, dass sie künftig im öffentlichen Agglomerationsverkehr verstärkt zusammen arbeiten. Neu kann sich der Bund auch bei grossen Infrastrukturinvestitionen in Agglomerationsräumen engagieren. In beiden Fällen fliessen die Bundessubventionen auf der Grundlage von konkreten Leistungsvereinbarungen an Zweckverbände. Im Gegensatz dazu bleibt der öffentliche Regionalverkehr weiterhin eine Verbundaufgabe. Der zweckgebundene Finanzierungsanteil des Bundes wird von durchschnittlich 70 Prozent auf 50 Prozent herabgesetzt.

Der Bundesrat hat die erste Botschaft zur NFA (Verfassungsartikel) am 14. November 2001 verabschiedet. Nach den parlamentarischen Beratungen ist eine Volksabstimmung durchzuführen. Es ist vorgesehen, dass die zweite NFA-Botschaft (Gesetzesrevisionen) dem Parlament nach der Annahme der Verfassungsänderungen durch das Volk unterbreitet wird. Die NFA könnte aus heutiger Sicht frühestens im Jahr 2006 wirksam werden.

3. Sachpläne des Bundes (Schiene/öV und Strasse)

Der Bund legt seine Verkehrsinfrastrukturplanung hauptsächlich in Sachplänen nach Art. 13 des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (SR 700; abgekürzt RPG) fest. Mit den Sachplänen Schiene/öV (Federführung Bundesamt für Verkehr) und Strasse (Federführung Bundesamt für Strassen) werden die neuen Infrastrukturen im Schienen- und Strassenbereich langfristig geplant und zugleich mit der aufeinander abgestimmten Erarbeitung der beiden Sachpläne erste Schritte zur koordinierten Verkehrspolitik des Bundes unternommen. Aufgrund der gleichzeitigen Erarbeitung der Sachpläne Schiene/öV und Strasse können allfällige Erweiterungen und Ausbauten aller Verkehrsträger besser aufeinander abgestimmt werden.

Mit dem Sachplan Schiene/öV erarbeitet der Bund ein übergreifendes Planungsinstrument zur Koordination der verschiedenen Projekte und Konzepte im öffentlichen Verkehr (AlpTransit, Bahn 2000, Bahnreform u.a.m.).

Beim Sachplan Strasse geht es namentlich um die Festlegung eines Strassennetzes von nationaler Bedeutung (Bundesstrassennetz) und um das Aufzeigen von Schwachstellen im Netz nach einheitlichen Zielen und Kriterien.

In einem gemeinsamen „Dachkapitel“ der beiden Sachpläne werden die Entwicklung des Landverkehrs, die Rahmenbedingungen und der Handlungsbedarf beschrieben und danach die Grundsätze zur Verkehrsinfrastrukturplanung festgelegt. Mittelfristig sollen die beiden Sachpläne zusammen mit dem Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) und ergänzt durch das Thema Langsamverkehr in einem Sachplan Verkehr zusammengefasst werden.

Die Sachpläne Schiene/öV und Strasse wurden in den Kantonen Ende des Jahres 2002 zur Anhörung der kantonalen, regionalen und kommunalen Behörden sowie zur Information und Mitwirkung der Bevölkerung öffentlich aufgelegt.

4. Agglomerationsprogramm

Der Agglomerationsverkehr ist auf Bundes- wie auf Kantonsebene eine der grossen Herausforderungen der nächsten Jahren. Die heute oft noch guten Verkehrsverhältnisse in den Agglomerationen können sich aufgrund der absehbaren Siedlungs- und Verkehrsentwicklungen massiv verschlechtern, wenn nicht rechtzeitig gehandelt wird. Eine vom Bund eingesetzte

Expertengruppe (Expertengruppe Bieri) gelangte zur Erkenntnis, dass Kantone und Gemeinden nicht mehr in der Lage sind, die notwendigen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur allein zu finanzieren. Der Bund müsse daher sein Engagement im Agglomerationsverkehr verstärken.

Im bundesrätlichen Bericht zur Agglomerationspolitik des Bundes vom 19. Dezember 2001 wird festgehalten, dass die wirtschaftliche Entwicklung der Agglomerationen für die ganze Schweiz von Bedeutung ist und sich der Bund deshalb – in Ergänzung zu den Kantonen und Gemeinden – verstärkt engagieren wird. Als Ziele werden genannt:

1. *Die wirtschaftliche Attraktivität der städtischen Gebiete sichern und ihren Bewohnerinnen und Bewohnern eine hohe Lebensqualität gewährleisten.*
2. *Ein polyzentrisches Netz von Städten und Agglomerationen erhalten.*
3. *Die räumliche Ausdehnung der städtischen Gebiete begrenzen, indem die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert wird und die urbanen Räume geordnet werden.*

Die Stossrichtungen von Bund und Kanton St.Gallen decken sich weitgehend, finden sich diese Ziele doch in ähnlicher Form auch im kantonalen Richtplan.

Im Verkehrsbereich wird insbesondere eine verbesserte vertikale und horizontale Zusammenarbeit angestrebt. Der Bund setzt sich deshalb für eine koordinierte Planung und Finanzierung des Verkehrs sowie für eine Abstimmung von Raum- und Verkehrsentwicklung ein. In Form von Agglomerationsprogrammen ist aufzuzeigen, wie die Bereiche Siedlung, Verkehr und Umwelt miteinander koordiniert werden. Das Agglomerationsprogramm befindet sich im Stadium der Ausarbeitung und wird in der Form von Pilotprojekten in verschiedenen Agglomerationen konkretisiert. Ein vom Bund unterstütztes Pilotprojekt läuft im Raum St.Gallen-West (Gemeinden St.Gallen, Gossau, Gaiserwald und Herisau AR). Weitere Projekte wurden dem Bund für die Agglomerationen Obersee (Gemeinden Rapperswil, Jona, Freienbach SZ und Rüti ZH) sowie Chur und Umgebung (mehrere Bündner Regionalverbände und die Region Sarganserland-Walensee) eingereicht.

5. Leitbild Langsamverkehr

Ein beträchtlicher Anteil der Wegetappen wird heute zu Fuss oder per Velo zurückgelegt. Dieser Anteil lässt sich mit einer ausgewogenen Förderungspolitik erhöhen. Im Langsamverkehr schlummern beträchtliche Potenziale zur Bewältigung der wachsenden Personenmobilität. Bestehende Lücken im Wegnetz, mangelnde Verkehrssicherheit, unattraktives Umfeld, unnötige Umwege und Wartezeiten, schlechte Wegweisungen oder mangelhafte Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln mindern die Attraktivität des Zu-Fuss-Gehens und des Velofahrens.

Der Bund hat im Dezember 2002 ein Leitbild zur Förderung des Langsamverkehrs in die Vernehmlassung bis Ende April 2003 gegeben. Die Regierung ist bereit, dieses im Kanton St.Gallen umzusetzen, sobald die Strategie klar ist. Damit können die bereits günstigen Voraussetzungen für den Langsamverkehr im Kanton St.Gallen weiter verbessert werden.

Bund, Kantone und Organisationen/Unternehmen aus Verkehr, Tourismus und Sport haben sich zum Ziel gesetzt, die nationalen Angebote zur kombinierten Mobilität für Freizeit, Tourismus und Alltag nachhaltig zu verbessern. Ausgehend vom erfolgreichen Projekt Veloland Schweiz bereiten sie gemeinsam ein Projekt vor, das verschiedene Langsamverkehrsarten wie Wandern, Radfahren, Skaten oder Paddeln untereinander und mit dem öffentlichen Verkehr vernetzen will.

II. Kanton

1. Koordinierte Verkehrspolitik

Die Kantonsverfassung (sGS 111.1; abgekürzt KV) gibt in Art. 18 folgende Vorgaben für das Handeln des Kantons im Bereich Verkehr:

Der Kanton 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.

Damit wird klar festgehalten, dass die immer komplexeren Problemstellungen im Verkehrsbereich koordinierte Lösungen erfordern, in denen sich die verschiedenen Verkehrsmittel optimal ergänzen. Nur durch eine koordinierte Gestaltung eines leistungsfähigen und störungsarmen Verkehrssystems können dem Lebens- und Wirtschaftsstandort St.Gallen die nötigen verkehrlichen Entwicklungsimpulse gegeben werden.

Das 14. Strassenbauprogramm und das 3. öV-Programm werden dem Kantonsrat zeitgleich vorgelegt. Die beiden Programme sind nicht nur zeitlich, sondern soweit möglich und sinnvoll auch inhaltlich miteinander koordiniert.

2. Kantonaler Richtplan

Verkehr verbindet Aktivitäten und beeinflusst ihre Verteilung im Raum. Art und Mass der möglichen räumlichen Nutzungen hängen von der Qualität und Leistungsfähigkeit der Verkehrserschliessung ab. Zwischen Verkehr und Raumnutzung besteht eine Wechselwirkung: Einerseits beeinflusst die räumliche Entwicklung die Mobilität, andererseits ist die Mobilität Motor der räumlichen Entwicklung. In den Leitsätzen zu den Grundzügen der räumlichen Entwicklung legt der kantonale Richtplan darum grosses Gewicht darauf, dass Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gegenseitig aufeinander abgestimmt werden.

Unter dem Stichwort „Raumbezogene Strategien“ zeigt der Richtplan im Koordinationsblatt Gesamtverkehr, wie der Grundsatz der koordinierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung für die verschiedenen Teilgebiete des Kantons konkretisiert werden könnte. Er enthält erste Vorstellungen darüber, wie die verschiedenen Raumtypen (Zentren, Siedlungsbänder und -korridore, ländlicher Raum sowie Tourismusgebiete) verkehrsmässig erschlossen werden sollen und wie die verschiedenen Verkehrsmittel dabei eingesetzt werden können.

Verkehrsanlagen zeitigen neben positiven auch negative Auswirkungen, namentlich Luftverschmutzung, Lärm und Zerschneidung der Lebensräume von Mensch und Tier. Die Planung von Verkehrsanlagen ist darum auf eine umfassende Berücksichtigung aller berührten Interessen ausgerichtet. Mit dem Richtplan wird die Linienführung von Verkehrsanlagen und deren Ausgestaltung in Siedlungsgebieten so festgelegt, dass die Verkehrsanlagen sich in das Orts- und Landschaftsbild einfügen, Wohngebiete möglichst schonen und die vielfältige Nutzung der Siedlungsgebiete gewährleisten.

3. Wirtschaftsleitbild / Standortoffensive

Verkehr verbindet Wirtschaftsräume. Unter diesem Motto bekennt sich die Regierung im Wirtschaftsleitbild vom Februar 2002 zu einer ganzheitlichen und innovativen Verkehrspolitik als wichtigem Pfeiler der Standortentwicklung. Im Rahmen der Standortoffensive Kanton St.Gallen, mit der das Wirtschaftsleitbild umgesetzt wird, lanciert die Regierung ein Impulsprogramm Verkehr, das fünf prioritäre Massnahmen umfasst:

- integrale Verkehrsentwicklung in den Agglomerationen mit S-Bahn-Projekten als Kernelemente;
- vollwertige Einbindung von St.Gallen und Sargans ins nationale Eisenbahn-Städtenetz;
- verbesserter Direktanschluss der Ostschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz;
- optimale Anbindung der St.Galler Regionen an das Hochleistungsstrassennetz;
- Aufwertung des Flugplatzes St.Gallen-Altenrhein durch ausgewählte Linienflugverbindungen.

4. Strategieplan öffentlicher Verkehr

Mit dem Strategieplan öffentlicher Verkehr (SPöV) legt die Regierung die politischen Leitlinien für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in zehn Leitsätzen fest. Der Strategieplan ist mit dem Wirtschaftsleitbild und der Standortoffensive sowie dem kantonalen Richtplan abgestimmt. Die Leitsätze gliedern sich in zwei Bereiche: Der erste Teil beinhaltet Leitsätze für den gezielten Ausbau des Verkehrsangebots und der Infrastruktur. Der zweite Teil strebt die Optimierung der Institutionen, der Instrumente und die verbesserte Positionierung des öffentlichen Verkehrs an. Der Kantonsrat verabschiedete den Strategieplan in der Novembersession 2002 und lud die Regierung ein, die Leitlinien im Rahmen des 3. öV-Programms zu Massnahmen mit Kosten und Realisierungsplan zu konkretisieren.

Im Leitsatz 1 wird unter dem Titel Verkehr und Raumentwicklung ein ganzheitlicher Förderansatz postuliert. Dabei wird einerseits auf die zentrale Bedeutung eines gut ausgebauten Verkehrssystems für den Wirtschaftsstandort hingewiesen. Die Knoten St.Gallen und Sargans sollen in je knapp einer Stunde mit Zürich und untereinander verbunden werden und die grenznahen Knoten Bregenz, Feldkirch und Singen mit Fahrzeitverkürzungen in das nationale Bahnnetz integriert werden. Damit kann der Kanton auf der Schiene optimal mit den in- und ausländischen Wirtschaftsräumen verknüpft werden und eine attraktive Alternative zum Auto bieten.

In den städtischen Gebieten muss der öffentliche Verkehr wesentliche Erschliessungsaufgaben übernehmen können. Zunehmende Kapazitätsengpässe im Strassennetz sowie Luft- und Lärmprobleme sollen durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs behoben werden können. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs und des Individualverkehrs sind aufeinander abzustimmen. Im Zentrum der Koordination steht die Frage, welcher Verkehrsträger welche Verkehrsaufkommen abdecken soll und wie die Verkehrssysteme aufeinander abgestimmt werden. Für die Erschliessung der Zentren und dichten Siedlungsbänder erhält der öffentliche Verkehr gegenüber dem Individualverkehr Priorität. Die notwendigen Flächen sowie die verkehrstechnischen und baulichen Massnahmen sind darauf auszurichten.

Die Regierung sorgt dafür, dass die Umsetzung der Leitsätze parallel in den Botschaften des Bundesrates an die eidgenössischen Räte und in den Vorlagen an den Kantonsrat erfolgt. Der Kantonsrat legt mit dem 3. öV-Programm und mit einer separaten Vorlage zur ersten Teilergänzung der S-Bahn St.Gallen die konkreten Massnahmen für Angebots- und Infrastrukturverbesserungen fest, die durch den Kanton vollumfänglich oder mitfinanziert werden.

5. Bereichsübergreifende Koordination

Die vielfältigen Abhängigkeiten zwischen Verkehrspolitik und Siedlungspolitik einerseits und zwischen den verschiedenen Sparten der Verkehrspolitik andererseits verlangen bei der Planung und Umsetzung von konkreten Verkehrsvorhaben einen integralen, bereichsübergreifenden Projektansatz. Auf den jeweiligen Koordinationsbedarf abgestimmt formuliert die Regierung für die Projekte entsprechende organisatorische und inhaltliche Vorgaben. Beispiele für den integralen Projektansatz sind das Agglomerationsprogramm St.Gallen-West und die Gesamtverkehrsoptimierung Rapperswil/Jona.

Auf diesem Weg können eine optimale Interessenkoordination und ein effizientes Schnittstellen-Management gewährleistet werden.

III. 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.

Aus diesen gemeinsamen Oberzielen wurden entsprechend den unterschiedlichen Rollen und Problemen unterschiedliche Teilziele für das 14. Strassenbauprogramm und für das 3. öV-Programm festgelegt. In einem weiteren Schritt wurden aus den Teilzielen die Kriterien und Indikatoren abgeleitet, die zur Priorisierung der möglichen Verkehrsmassnahmen verwendet wurden.

Das vorrangige Augenmerk der st.gallischen Verkehrspolitik gilt der Verbesserung der Verkehrssituation in den Agglomerationen St.Gallen, Rorschach/Rorschacherberg/Goldach, Sargans/Mels/Vilters-Wangs, Rapperswil/Jona und Wil sowie entlang der Ost-West-Achse und der optimalen Anbindung an die Hochleistungsnetze (Schiene und Strasse) im Ausland.

Zu diesen Verbesserungen sollen die verschiedenen Verkehrsmittel folgende Beiträge leisten:

- Die Verbindungen zu den ausserkantonalen Wirtschafts-, Bildungs- und Kulturzentren sind mit optimalen Anbindungen an die nationalen und internationalen Netze im Strassen-, Schienen- und Luftverkehr zu verbessern, in der vorliegenden Programmperiode mit Priorität bei der Verbesserung des Bahnangebotes.
- In den Agglomerationen und den Entwicklungsachsen sind der hohe Erschliessungsgrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln weiter auszubauen und die Funktionsfähigkeit des übergeordneten Strassennetzes zu erhalten.
- Der ländliche Raum wird weiterhin schwergewichtig mit der Strasse erschlossen, soll aber auch über eine Grundversorgung mit öffentlichem Verkehr verfügen.

C. 14. Strassenbauprogramm (2004 bis 2008)

I. Allgemeines und Rahmenbedingungen

1. 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 Grossratsbeschluss 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 1991, 1995, 1997 und 2001 durch Nachträge ergänzt.

Die Basis für das 14. Strassenbauprogramm bildet der zur Zeit gültige Kantonsstrassenplan. Zudem hiess der Kantonsrat in der Novembersession 2001 die Motion 42.01.19 „Kriterien zur Festlegung des Staatsstrassennetzes“, eingereicht von der den Nachtrag zum Kantonsstrassenplan vorberatenden Kommission (36.01.01), gut, welche die Überprüfung der Kriterien für die Festlegung des Kantonsstrassennetzes forderte. Ein Brainstorming mit Mitgliedern der be-

treffenden vorberatenden Kommission hat Klarheit geschaffen, dass der Motion Folge geleistet werden soll, indem:

- das Kriterium Dörfer mit Unterkriterien (Einwohnerzahl) geprüft und Strassen aufgelistet werden, die allenfalls als Kantonsstrassen in Frage kommen;
- der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) bei den zu prüfenden möglichen Kantonsstrassen abgeklärt wird;
- die Bestandesgarantie hinterfragt wird;
- finanzielle Konsequenzen einer allfälligen Erweiterung bzw. Reduktion des Kantonsstrassennetzes aufgrund neuer Kriterien bzw. der Aufhebung der Bestandesgarantie aufgezeigt;
- Erkenntnisse im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Finanzausgleichs (NFA) berücksichtigt werden.

Anlässlich des Brainstormings konnte aufgezeigt werden, dass diese Überarbeitung zweckmässigerweise erst nach der Verabschiedung des 14. Strassenbauprogramms erfolgen kann. Andernfalls wäre der Zeitplan für das 14. Strassenbauprogramm nicht einzuhalten. Die Motionsergebnisse sollen als Grundlage für das 15. Strassenbauprogramm zur Verfügung stehen. Als weiterer Grund kommt dazu, dass dann auch die Ergebnisse der Sachpläne Strasse bzw. Schiene/öV mit berücksichtigt werden können.

2. *Kantonsratsbeschluss über die Vorbereitung des Massnahmenpakets 2004 zur dauerhaften Entlastung des Staatshaushalts*

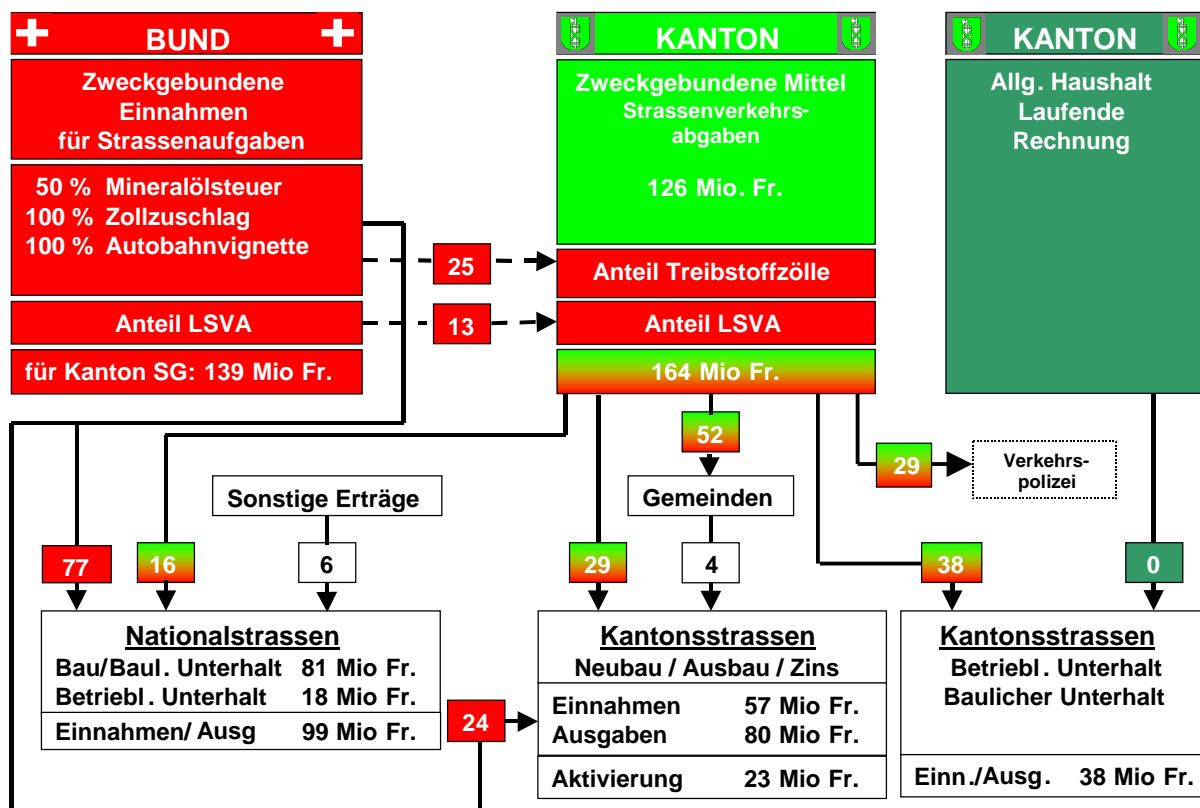
Gestützt auf den Kantonsratsbeschluss vom 1./2. Juli 2003 über die Vorbereitung des Massnahmenpakets 2004 zur dauerhaften Entlastung des Staatshaushalts (ABI 2003, 1572 ff.; im Folgenden: MP 04) soll mit einem IV. Nachtrag das Strassengesetz so geändert werden, dass die Aufwendungen des Strassenunterhaltes inskünftig vollumfänglich aus Mitteln des Strassenverkehrs finanziert werden (MP 04, Ziff. 18). Dies bedingt eine entsprechende Änderung von Art. 70 StrG. Im Weiteren soll mit einem V. Nachtrag das Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben (sGS 711.70; abgekürzt SVAG) so geändert werden, dass der Anteil der politischen Gemeinden am Reinertrag der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zwar auf 30 Prozent belassen, aber auf höchstens 5 Mio. Franken jährlich beschränkt wird (MP 04, Ziff. 8). Art. 27ter und Art. 27quinquies SVAG müssen angepasst werden. Insgesamt stehen mit den Änderungen aufgrund des MP 04 dem Strassenbau für das 14. Strassenbauprogramm rund 33 Mio. Franken weniger zur Verfügung. Diese Tatsache erforderte eine Überprüfung der Priorisierung der Projekte und führte dazu, den Baubeginn der Verkehrsentslastung Rapperswil/Jona um ein Jahr auf das Jahr 2008 zu verschieben.

3. *Finanzierungsmechanismus*

Der Entwurf des 14. Strassenbauprogramms gründet auf der geltenden Rechtslage. Unberücksichtigt bleiben folglich zum Beispiel die NFA zwischen Bund und Kanton.

Das Schema „Finanzierung Strassenwesen im Kanton St.Gallen“ zeigt die Finanzflüsse nach den Beschlüssen MP 04 für das Jahr 2004 (Stand Juli 2003).

FINANZIERUNG STRASSENWESEN IM KANTON ST.GALLEN 2004



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

- Nicht werkgebundene Beiträge an die Strassenlasten der politischen Gemeinde nach Art. 87 StrG.
Werkgebundene Beiträge an die politischen Gemeinden werden nach Art. 98 StrG aus Mitteln des Strassenverkehrs finanziert und mit dem Voranschlag beschlossen;
- Beitrag an die Verkehrspolizei nach Art. 7 Abs. 1 SVAG (Verkehrsüberwachung);
- Verkehrserziehung (MP 04) gemäss Art. 7 Abs. 2 SVAG;
- Abschreibung Nationalstrassenbau (Ausgleich der Investitionsrechnung Nationalstrassen) und Deckung Unterhalt Nationalstrassen (Ausgleich Laufende Rechnung Nationalstrassen) nach Art. 7 SVAG;
- Deckung Unterhalt Kantonstrassen nach Art. 70 StrG;
- Abschreibung Strassenbau nach Art. 70 StrG, soweit zweckgebundene Mittel vorhanden sind.

Die Verwendung des Reinertrags der LSVA nach Art. 27ter SVAG wird ebenfalls über die Strassenrechnung verbucht. Aus der LSVA gehen 30 Prozent, höchstens jedoch 5 Mio. Franken, an die politischen Gemeinden, der Rest an den Kanton zur Finanzierung des Strassenunterhalts.

II. Nationalstrassen-Vorhaben

1. *Neubau, Planungen*

Mit der Inbetriebnahme der durchgehend vierspurigen Autobahn im Rheintal ist das Nationalstrassennetz im Kanton St.Gallen gebaut. Wie bereits beim Rückblick auf das 13. Strassenbauprogramm dargelegt, soll der bereits beschlossene Ausbau des Anschlusses St.Gallen/Winkeln zügig realisiert werden. In den Folgejahren des 14. Strassenbauprogramms gilt es nun, punktuelle bereichsübergreifende Schwachstellen zu beheben (z.B. Realisierung des Verkehrsbeeinflussungssystems auf der Stadtautobahn), die erforderlichen Wildtierübergänge zu planen, zu projektieren und abgestimmt auf die Unterhaltsplanung des Bundes zu realisieren. Im Weiteren zeigen Langfriststudien von Bund und Kanton (Sachplan Strasse) kommende Kapazitätsengpässe auf. Um rechtzeitig Gegenmassnahmen ergreifen zu können, werden im Lauf des 14. Strassenbauprogramms Planungsstudien durchgeführt (Zweckmässigkeit und technische Machbarkeit prüfen) für:

- A 1, Kapazitätsengpass zwischen Gossau und Verzweigung Meggenhus samt Interaktion mit dem Hauptstrassennetz;
- Autobahnanschlüsse Rorschach/Rorschacherberg/Goldach, Vollanschluss Walenstadt und Anschluss Wil-West (Territorium Kanton Thurgau);
- Zubringer Herisau mit Verzweigung Gossau-Ost.

Ein Jahrzehnte altes Anliegen ist die Verbindung des österreichischen mit dem schweizerischen Autobahnnetz im Raum St.Margrethen. Diese Verbindungsstrasse (S 18) liegt fast ausschliesslich auf österreichischem Boden und muss deshalb vorerst dort die zahlreichen Verfahren durchlaufen. Sobald die Realisierung der S 18 gesichert ist, muss von St.Galler Seite das kurze Zwischenstück über den Alten Rhein samt Anpassungen mit Lastwagenwarteraum beim Anschluss St.Margrethen baureif gemacht werden.

Tabelle 1: Aufwand Nationalstrassenbau (in 1'000 Franken)

	2004	2005	2006	2007	2008	Total 14. SBP
Bund (84 Prozent)	16'800	12'600	9'240	5'250	2'625	46'515
Kanton (16 Prozent)	3'200	2'400	1'760	1'000	500	8'860
Total	20'000	15'000	11'000	6'250	3'125	55'375

2. *Betrieb, baulicher Unterhalt und Erneuerung*

Nach dem Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (Treibstoffzollgesetz; SR 725.116.2) beteiligt sich der Bund in einem erheblichen Mass an den Kosten des Unterhalts der Nationalstrassen. Die Bundesbeiträge für den betrieblichen Unterhalt (Winterdienst, Reinigung, Grünpflege, technischer Dienst, Unfallreparaturen und ausserordentlicher Dienst) betragen bis zum Jahr 2002 64 Prozent, diejenigen für den baulichen Unterhalt bis zum Jahr 1999 84 Prozent. Auf 1. Januar 2000 wurde der Beitragssatz beim baulichen Unterhalt um 3 Prozent auf 87 Prozent angehoben.

Seit 1. Juni 2002 ist die geänderte eidgenössische Nationalstrassen-Verordnung hinsichtlich der Bundesbeiträge für den betrieblichen Unterhalt in Kraft. Der Beitragssatz für den Betrieb wurde auf 1. Januar 2003 um 2 Prozent auf 66 Prozent angehoben. Der Beitragssatz für den baulichen Unterhalt wird auf 87 Prozent belassen.

Beim betrieblichen Unterhalt der Nationalstrassen wurde im Jahr 2000 das Benchmarking für alle Kantone durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) eingeführt. Aufgrund der detaillierteren Rapportierung werden Kennzahlen für jeden Werkhof erstellt. Über die Erfassung der ausgeführten Arbeiten können die Werkhöfe gesamtschweizerisch verglichen und die Leis-

tungen beurteilt werden. Sie stellen eine solide Basis für die Schätzung der Aufwendungen in den Jahren 2004 bis 2008 dar.

Beim baulichen Unterhalt der Nationalstrassen schwanken gemäss Tabelle 2 die Aufwendungen über die Jahre stark. Dies ist eine Folge des Projektes UplaNS (Unterhaltsplanung Nationalstrassen) im Auftrag des ASTRA. Aufgrund der Vorgabe, möglichst grosse Baustellenabschnitte zu bilden und diese unter dem Aspekt durchzuführen, in den nachfolgenden 15 Jahren baustellenfrei zu sein, sind finanzielle Ausgleiche über einige Jahre nicht mehr möglich.

Mit der Neugestaltung des Finanzausgleichs (NFA) zwischen Bund und Kantonen soll die Finanzierung der Nationalstrassen neu festgelegt werden. Dabei ist geplant, dass der Bund die gesamten Kosten für den Bau und Unterhalt der Nationalstrassen übernimmt. Zu welchem Zeitpunkt der Übergang stattfindet und zu welchen Voraussetzungen, kann heute noch nicht mit Bestimmtheit gesagt werden.

Den nachfolgenden Zusammenstellungen sind die geltenden Beitragssätze des Bundes (87 Prozent beim baulichen Unterhalt und bei der Erneuerung, 66 Prozent beim Betrieb) zugrunde gelegt.

Tabelle 2: Aufwand für den betrieblichen und baulichen Unterhalt der Nationalstrassen (in 1'000 Franken)

	2004	2005	2006	2007	2008	Total 14. SBP
Betrieblicher Unterhalt	17'792	18'045	18'320	18'600	18'900	91'657
Baulicher Unterhalt	60'660	62'900	20'150	34'150	35'150	213'010
Total ²	78'452	80'945	38'470	52'750	54'050	304'667

Tabelle 3: Finanzierung (Kostenteiler zwischen Bund, Kanton und Dritten) des betrieblichen und baulichen Nationalstrassenunterhalts (in 1'000 Franken)

	2004	2005	2006	2007	2008	Total 14. SBP
Dritte ³	5'478	5'580	5'686	5'750	5'900	28'394
Bund						
Bund betrieblich	7'478	7'702	7'933	8'050	8'100	
Bund baulich	52'774	54'723	17'530	29'710	30'580	
	60'252	62'425	25'463	37'760	38'680	224'580
Kanton						
Kanton betrieblich	4'836	4'763	4'701	4'800	4'900	
Kanton baulich	7'886	8'177	2'620	4'440	4'570	
	12'722	12'940	7'321	9'240	9'470	51'693
Total	78'452	80'945	38'470	52'750	54'050	304'667

Insgesamt sind für die Nationalstrassen etwa 360 Mio. Franken vorgesehen (Bau: 55 Mio. Franken; betrieblicher und baulicher Unterhalt 305 Mio. Franken). Für diese Ausgaben sind kantonale Mittel von rund 61 Mio. Franken bereitzustellen.

² In den Gesamtausgaben sind Investitionen für Fahrzeuge, Maschinen und Geräte enthalten, an die der Bund keine direkten Beiträge gewährt. Sie werden jedoch aufgrund von festgelegten Abschreibungssätzen über die Betriebsstunden amortisiert bzw. subventioniert.

³ Baurechtzinsen, Kostenrückerstattungen, Eigenleistungen, Abgeltung Unterhalt für Nachbarkantone (Konto 615400.427-451).

III. Übrige Kantonsstrassen-Vorhaben

1. Vorbereitung und Umfrage

Im Januar 2002 lud das Baudepartement die interessierten Stellen (Städte/Gemeinden, Regionalplanungsgruppen, Nachbarkantone und Departemente der Kantonsverwaltung) ein, Begehren für das 14. Strassenbauprogramm bis 31. März 2002 zu melden. Die Ziele und Kriterien zur Projektbeurteilung wurden – im Sinn eines offenen und transparenten Prozesses – gleichzeitig bekannt gegeben, damit die Eingaben auf diese Kriterien ausgerichtet werden konnten.

Gesamthaft sind 83 Anträge mit 279 Begehren (teilweise Doppelnennungen) eingegangen (vgl. Tabelle 4). Die Auflistung aller Begehren liegt in den Anhängen A bis C vor.

Tabelle 4: Übersicht der Eingaben

Eingaben	Priorisierung		
	umfassend	vereinfacht	keine
Umfahrungen	5	2	6
Geh- und Radwege	28	16	42
Strassenkorrekturen und –umgestaltungen	26	3	77
Knotenkorrekturen und –umgestaltungen	20	5	29
Kunstabauten (Brücken, Aufhebung Niveauübergänge)	11	–	8
Nationalstrassen	1	–	–
Planungen (Sammelposition)	–	–	–
Total	91	26	162

2. Bewertung

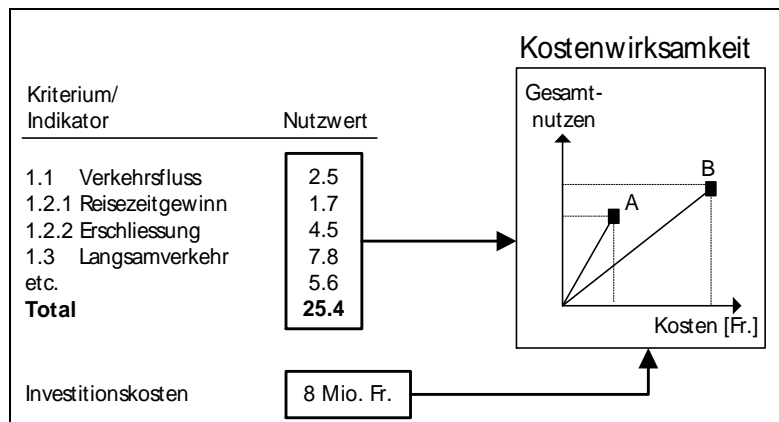
Ursprünglich war geplant, alle Eingaben zu beurteilen und zu bewerten. Dafür sollte ein Verfahren gewählt werden, das bereits in den Kantonen Zürich und Aargau angewendet wurde. Es sollte zwei Hauptanforderungen erfüllen:

- Unterschiedlichste Projekte können mit einem einheitlichen Raster beurteilt werden.
- Aussagekräftige und stabile Ergebnisse mit vertretbarem Datenbeschaffungsaufwand.

Das Zielsystem ist in der Beilage zu dieser Botschaft dargestellt.

Bei der näheren Durchsicht der eingereichten Begehren zeigte sich allerdings, dass die Datengrundlage zu schwach ist, um alle Eingaben einheitlich zu bewerten. Eine Nachbearbeitung war aus Kapazitätsgründen unmöglich und aus Kostengründen nicht sinnvoll. Deshalb erfolgte zunächst eine Triage in nicht zu bewertende, vereinfacht zu bewertende und normal zu bewertende Vorhaben. Nicht bewertet wurden Planungen (Sammelposition), Strassenunterhalt (einschliesslich Werkhöfe/Stützpunkte) und Nationalstrassen. Projekte, deren Investitionskosten unter 2,5 Mio. Franken liegen, wurden mit einem vereinfachten Verfahren beurteilt. Schliesslich wurden Projekte über 2,5 Mio. Franken anhand einer Kostenwirksamkeitsanalyse geprüft. Darin sind allerdings die Investitions- und Betriebs-/Unterhaltskosten – im Unterschied zur Nutzwertanalyse – nicht als Nutzenziel, sondern als Bezugsgrösse enthalten. Als Indikatoren wurden diejenigen aus dem erwähnten Zielsystem benützt. Projekte, deren Investitionskosten zwischen 2,5 und 6 Mio. Franken liegen, wurden allein über die Investitionskosten gemessen. Bei Projekten, deren Investitionskosten über 6 Mio. Franken liegen, flossen zusätzlich die Betriebs- und Unterhaltskosten in die Projektbeurteilung ein.

Abbildung 1: Kostenwirksamkeit



Nach der Bewertung wurden die Vorhaben gemäss der bewährten Einteilung im 13. Strassenbauprogramm in die Anhänge A bis C eingeteilt:

- A: Bauvorhaben der 1. Priorität (Verwirklichung im 14. Strassenbauprogramm);
- B: Bauvorhaben der 2. Priorität (Ersatzprojekte);
- C: Weitere Begehren.

3. Umfahrungsstrassen

Kostspielige Umfahrungsstrassen rechtfertigen sich ungeachtet jeder Bewertung von vornherein erst, wenn die Schwelle des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) von 10'000 Fahrzeugen überschritten wird (siehe Bericht 40.96.02 „Perspektiven der st.gallischen Strassenbaupolitik“ [ABI 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.

Das 14. Strassenbauprogramm enthält folgende Grossvorhaben:

- Vorab ist die Umfahrung Bazenheid zügig fertigzustellen. Die im Jahr 2002 aufgenommenen Arbeiten dürften im Jahr 2006 beendet sein.
- Bei der Verkehrsentlastung Rapperswil/Jona ist entscheidend, ob das Genehmigungsverfahren, das Rechtsmittelverfahren und der Landerwerb rechtzeitig abgeschlossen werden können. Ziel ist es, mit dem Bau der 1. Etappe spätestens im Jahr 2008 beginnen zu können. Dies ist jedoch vom Zeitpunkt der Beitragszusicherung des Bundes abhängig. Aus heutiger Sicht muss davon ausgegangen werden, dass sich der Bau der drei Etappen Seedamm-Teuchelweiher, Teuchelweiher-Kempraten und Kempraten-Hüllistein aus finanziellen Gründen über drei Strassenbauprogramme hinziehen wird.

Daneben sollen folgende vorbereitende Arbeiten an die Hand genommen werden:

- Bezüglich der Verkehrsentlastung Rapperswil/Jona ist für die 1. Etappe die Ausschreibung und das Ausführungsprojekt vorzubereiten.
- Bei der Umfahrung Bütschwil ist die Zweckmässigkeit zu prüfen und, falls diese positiv ausfällt, ein Genehmigungsprojekt zu erstellen.
- Für die Fortsetzung der Umfahrung Wattwil (Brendi bis Stegrüti) ist ein Genehmigungsprojekt auszuarbeiten.
- Für folgende Projekte sind die Grundlagen für den Entscheid über eine Weiterbearbeitung wie z.B. Technische Machbarkeit, Zweckmässigkeit und allenfalls der Kostenteiler zu prüfen:
 - Altstätten, Nordumfahrung Kriessern bis Rorschacherstrasse;
 - Autobahnzubringer A 1, Goldach/Rorschach/Rorschacherberg;
 - Sargans, Ostumfahrung;

- Wil, Regionalverbindungsstrasse;
 - Uznach: Aufhebung Niveauübergang Grynaustrasse.
- Ferner sind in 2. Priorität folgende Begehren zu beurteilen:
- Bad Ragaz: Dorfkernentlastung;
 - Gossau: Verbindungsstrasse Flawilerstrasse-Wilerstrasse.

4. Weitere Kantonsstrassenprojekte

Unter die übrigen mittleren und kleinen Bauvorhaben fallen Geh- und Radwege, Trottoirs, Lichtsignalanlagen, Kreisel, lokale Korrekturen und die Beseitigung von Unfallschwerpunkten. Diese Bauten, die dem Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer, der punktuellen Kapazitätserhöhung, der Busbevorzugung und/oder der Verbesserung 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 in Anhang A aufgeführt.

5. Kunstbauten

Abgesehen von den Brücken und Tunnels, die Bestandteil der Umfahrungsstrassenprojekte sind, werden im 14. Strassenbauprogramm acht alte, zu wenig tragfähige Brücken durch Neubauten ersetzt. Sie sind in Anhang A aufgeführt.

6. Umweltschutzmassnahmen / Strassenraumgestaltung

Umweltschutzmassnahmen, die unter Umständen erhebliche Kosten verursachen, werden grundsätzlich in Projekte integriert. Dies gilt sowohl für den Nationalstrassenbau als auch für den übrigen Kantonsstrassenbau.

6.1. Lärmschutz

Für den Lärmschutz werden im 14. Strassenbauprogramm die nötigen Mittel eingestellt, um die Sanierungsprogramme nach Art. 19 LSV zielgerichtet weiterzuführen. Wenn immer möglich sollen Sanierungsmassnahmen an der Quelle ansetzen oder Hindernisse auf dem Ausbreitungsweg vorsehen. In vielen Fällen lassen aber die örtlichen Gegebenheiten solche Massnahmen nicht zu, und es kommt lediglich der Einbau von Lärmschutzfenstern als Ersatzmassnahme in Frage. Ziel ist, die Schallschutzmassnahmen bei allen Strassenzügen mit Alarmwertüberschreitungen nach Massgabe der zugeteilten Bundesanteile innerhalb der verlängerten Frist abzuwickeln. Wo der Strassenoberbau erneuert werden muss, wird der geeigneten Belagswahl (lärmarme Beläge) die nötige Aufmerksamkeit geschenkt. Im Übrigen sind Emissionsbeschränkungen in vielen Fällen mit den möglichen Massnahmen zur Verminderung der Schadstoffbelastung identisch.

6.2. Luftreinhaltung

Die Ziele der Luftreinhaltung können unter anderem auch durch strassenbauliche Massnahmen gefördert werden. Dabei ist an zentral koordinierte Lichtsignalketten, Verkehrskreisel mit Torfunktion und ähnliches zu denken. Mit solchen Eingriffen in den Verkehrsablauf kann eine Verringerung der Fahrgeschwindigkeit und damit eine Verminderung der Schadstoff-Emissionen erreicht werden. Insbesondere in Kernbereichen von Städten und Agglomerationsgemeinden müssen Einzelmassnahmen als Teil von integralen Lösungen für den Gesamtverkehr aufeinander abgestimmt werden.

6.3. Entwässerungen

Aufgrund des im eidgenössischen Gewässerschutzrecht verankerten Verursacherprinzips haben auch Kanton und politische Gemeinden grundsätzlich die Kosten für die Entsorgung des Meteorwassers ihrer Strassen zu übernehmen. Der mit einer separaten Vorlage dem Kantonsrat bereits unterbreitete Entwurf eines III. Nachtrags zum Strassengesetz (22.03.04) sieht vor, die politischen Gemeinden zu verpflichten, das anfallende Meteorwasser von Kantonsstrassen zweiter Klasse innerhalb der Bauzonen zu entsorgen. Vom Kanton werden sie dafür im Rahmen der nicht werkgebundenen Beiträge an die Strassenlasten entschädigt. Die Kriterien zur Berechnung der Strassenlasten müssen um das Kriterium "Länge der Kantonsstrassen zweiter Klasse innerhalb der Bauzone" ergänzt werden. Um die zur Deckung der zusätzlichen Kosten aller politischen Gemeinden erforderlichen Mittel bereit zu stellen, wird die Bandbreite des Anteils der nicht werkgebundenen Beiträge an die Strassenlasten der politischen Gemeinden um 1 Prozent auf 26 bis 31 Prozent erhöht. Über alle politischen Gemeinden betrachtet bedeutet dies zusätzliche Mittel von rund 1,33 Mio. Franken. Dies entspricht etwa den aufgrund der Beispiele errechneten Gesamtkosten für die Entsorgung des Meteorwassers der 292 Kilometer Kantonsstrassen zweiter Klasse innerhalb der Bauzonen. Demgegenüber soll bei Kantonsstrassen 1. Klasse (Nationalstrassen) der Kantonsbeitrag nach ausgewiesenem Aufwand geleistet werden.

Um dem Verursacherprinzip nach der Gewässerschutzgesetzgebung Rechnung zu tragen, soll zur Verteilung der zusätzlichen Mittel an die politischen Gemeinden der ausschliesslich aufgrund der Strassenlasten bemessene Grundbeitrag erhöht werden. Nötig ist eine Anhebung um 3 Prozent auf neu 13 Prozent. Der Ausgleichsbeitrag würde entsprechend gesenkt. Zuständig für die Festlegung des Grundbeitrags ist der Kantonsrat im Rahmen des Strassenbauprogramms (siehe Ziff. 13 und 14 des Kantonsratsbeschlusses über das 14. Strassenbauprogramm für die Jahre 2004 bis 2008 gemäss Entwurf dieser Vorlage [36.03.01]).

Diejenigen politischen Gemeinden, welche die entsprechenden Voraussetzungen in ihren Abwasserreglementen geschaffen haben, überweisen die für Kantonsstrassen zweiter Klasse innerhalb der Bauzonen berechneten Abwassergebühren aus den erhöhten nicht werkgebundenen Beiträgen des Kantons an die Strassenlasten in die Abwasser-Spezialfinanzierung.

Die vorbereitende Kommission hat den Entwurf eines III. Nachtrags zum Strassengesetz (22.03.04) in erster Lesung beraten und wesentliche Änderungen beschlossen. Insbesondere sollen die Entwässerungsgebühren an die Gemeinden nach effektiv ausgewiesenem Aufwand und nicht pauschal je Längeneinheit der Kantonsstrasse innerhalb der Bauzone ausbezahlt werden. Die Regierung hält jedoch nach wie vor an ihren Beschlüssen fest, die Zahlungen pauschal zu leisten. Dies ist klar die einfachere Lösung und entbindet die kantonalen Stellen von unverhältnismässigem Kontroll- und Administrationsaufwand.

6.4. Strassenraumgestaltung

Zu den Umweltschutzmassnahmen im weiteren Sinn gehören auch die baulichen Massnahmen zur Strassenraumgestaltung. Diese dienen nicht nur der Reduktion von Umweltbelastungen sowie der Durchsetzung des Ortsbildschutzes und der anerkannten Grundsätze eines siedlungsgerechten Strassenbaus, sondern insbesondere auch dem Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.

Im Rahmen des 14. Strassenbauprogrammes sollen als Versuch im Sinn von Pilotprojekten bauliche Massnahmen zur Strassenraumgestaltung an Kantonsstrassen geplant, projektiert und verwirklicht werden. Die Finanzierung soll vorerst in sachgemässer Anwendung von Art. 69 StrG durch den Kanton, die betroffenen politischen Gemeinden und allfällige Dritte erfolgen. Von den Gesamtkosten werden demnach zunächst die sogenannten „Ohnehinkosten“ abgezogen. Das sind Kosten, die dem Kanton aufgrund des aktuellen Strassenzustands unabhängig von den geplanten baulichen Massnahmen zur Strassenraumgestaltung

ohnehin entstehen. An die verbleibenden Kosten sollen die politischen Gemeinden nach Abzug allfälliger Bundesbeiträge oder Beiträge Dritter einen Beitrag von 35 Prozent leisten.

Spezielle, von der politischen Gemeinde gewünschte Massnahmen bezüglich Möblierung, Beleuchtung, Bepflanzung, Materialisierung u.ä. gehen selbstverständlich voll zu deren Lasten. Vergleiche mit anderen Kantonen zeigen im Übrigen, dass die Kostenteiler im Ergebnis sehr ähnlich sind. Erst aufgrund der Erfahrungen mit den Pilotprojekten soll geprüft werden, ob und wenn ja welche Änderungen am Strassengesetz erforderlich sind.

6.5. *Finanzielles*

Zurzeit belaufen sich die Bundesbeiträge für Lärmschutz- und für Luftreinemassnahmen auf 54 Prozent der anrechenbaren Kosten. Im 14. Strassenbauprogramm wird ein Kantonsanteil von pauschal 7,5 Mio. Franken eingestellt, was zusammen mit dem Bundesanteil ein Investitionsvolumen von rund 16 Mio. Franken ergibt. Nicht enthalten in diesem Betrag sind die unter Teil C Abschnitt III Ziff. 6 dieser Botschaft erwähnten Aufwendungen, die Bestandteil der Strassenprojekte sind.

Zusätzlich wird für bauliche Massnahmen zur Strassenraumgestaltung ein pauschaler Betrag von 12,5 Mio. Franken Kantonsanteil (ohne sogenannte Ohnehin-Kosten) bereit gestellt. Die Höhe eines allfälligen Bundesanteils richtet sich nach den konkreten Projekten und ist im Einzelfall vorgängig der Projektgenehmigung sicher zu stellen.

7. **Werkhöfe für den Strassenunterhalt**

Mit dem Bau der Werkhöfe in Buchs und Schmerikon wird der vor rund 20 Jahren begonnene Wechsel vom Strecken- zum Stützpunktsystem im Kantonsstrassenunterhalt abgeschlossen. Dank der erstellten Werkhöfe und Stützpunkte konnten ein wirtschaftlicher und effizienter Strassenunterhalt sichergestellt und der Personalbestand von damals 197 auf heute 118 Mitarbeiter reduziert werden. Der Werkhof in Buchs wird voraussichtlich Ende September 2003 und der Werkhof in Schmerikon im Januar 2004 in Betrieb genommen. Im Strassenunterhalt müssen auch künftig alle Möglichkeiten für weitere Verbesserungen bei den Betriebsabläufen und für noch wirtschaftlichere und effizientere Leistungen ausgeschöpft werden. Arbeiten, die Dritte preisgünstiger ausführen können, werden auch künftig an private Unternehmen vergeben werden. Ziel ist, die Betriebskosten für die Kantonsstrassen unter dem vergleichbaren schweizerischen Mittelwerten zu halten.

Tabelle 5: Investitionen Werkhöfe

	Kosten 2004	Kosten 2005 bis 2008
Werkhof Buchs	300'000.–	–
Werkhof Schmerikon	1'700'000.–	–

8. **Planung, Projektierung von Grossprojekten, Ersatzprojekten und Bau von dringenden kleinen Vorhaben**

Die in Anhang A namentlich erwähnten Vorhaben belasten die Strassenrechnung mit rund 168 Mio. Franken. Erfahrungsgemäss ist es aber unerlässlich, für heute noch nicht absehbare, dringende kleinere Vorhaben eine operative Reserve bereit zu halten. Zudem müssen Mittel für die Bearbeitung der Projekte gemäss Anhang C sowie von Ersatzprojekten aus Anhang B vorhanden sein, soweit dafür nicht frei werdende Mittel aus Anhang A verwendet werden können. Das 14. Strassenbauprogramm sieht vor, für die Planungen/Projektierungen von Gross- bzw. Ersatzprojekten je 5 Mio. Franken und für die kleinen Vorhaben 15 Mio. Franken, insgesamt also 25 Mio. Franken zu reservieren.

9. Aufwand Kantonsstrassenbau

Insgesamt belaufen sich die geplanten Investitionen (Nettoausgaben des Kantons) für den übrigen Kantonsstrassenbau auf rund 215 Mio. Franken.

Tabelle 6: Nettoausgaben des Kantons

	2004	2005	2006	2007	2008	Total
Umfahrungsstrassen						
- H 8, 1. und 2. Etappe	2'800	–	–	–	–	2'800
- H 16, Umfahrung Bazenheid	20'000	20'000	12'000	4'000	–	56'000
- Verkehrsentslastung Rapperswil	–	–		2'000	20'000	22'000
Weitere Strassen und Kunstbauten	16'200	17'000	18'875	18'200	17'000	87'275
Umweltschutzmassnahmen/ Strassenraumgestaltung	4'000	4'000	4'000	4'000	4'000	20'000
Planung/Projektierung						
- Grossprojekte	1'000	1'000	1'000	1'000	1'000	5'000
- Ersatzvorhaben	1'000	1'000	1'000	1'000	1'000	5'000
Werkhöfe	2'000	–	–	–	–	2'000
Operative Reserve	3'000	3'000	3'000	3'000	3'000	15'000
Total	50'000	46'000	39'875	33'200	46'000	215'075

IV. Mittelbedarf

1. Strassenbau

Das 14. Strassenbauprogramm rechnet für die National- und Kantonsstrassen insgesamt mit folgendem Aufwand (in 1'000 Franken, ohne Zinsen):

Tabelle 7: Aufwand National- und Kantonsstrassen

Nationalstrassen	Kosten Total	Anteil Kanton
Neubau	55'000	8'860
Betrieblicher Unterhalt	91'657	24'000
Baulicher Unterhalt	213'010	27'693
Total	359'667	60'553

Übrige Kantonsstrassen	Kosten Total	Anteil Kanton
Bauvorhaben 1. Priorität (gemäss Anhang A)	277'880	168'075
Umweltschutzmassnahmen/ Strassenraumgestaltung	25'000	20'000
Werkhöfe	2'000	2'000
Projektierung Grossprojekte / Ersatzprojekte / dringende kleinere Vorhaben (operative Reserve)	5'000 5'000 15'000	5'000 5'000 15'000
Total National- und Kantonsstrassen	689'547	275'628

Für Bau, Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen sind zusammen mit dem Kantonsstrassenbau Aufwendungen von rund 690 Mio. Franken vorgesehen. Der Nettoanteil des Kantons beläuft sich auf rund 276 Mio. Franken. Die restlichen 414 Mio. Franken sind durch Bund, Gemeinden und Dritte aufzubringen. Der Nettoanteil des Kantons ist aus zweckgebundenen Mitteln zu finanzieren.

2. Kantonsbeiträge

2.1. Werkgebundene Kantonsbeiträge

Nach Art. 94 ff. StrG gewährt der Kanton den politischen Gemeinden werkgebundene Kantonsbeiträge an strassenverkehrsbedingte Umweltschutzmassnahmen, an Instandstellungskosten oder Schutzmassnahmen bei Strassen, die durch Naturereignisse beschädigt wurden oder gefährdet sind, sowie an die Baukosten von Fuss-, Wander- und Radwegen von kantonaler oder regionaler Bedeutung. Die bisherigen jährlichen Beiträge von 2 Mio. Franken werden aufgrund der mit dem Entwurf eines III. Nachtrags zum Strassengesetz (22.03.04) vorgesehenen Änderung der Zuständigkeit im Bereich der Signalisation der Wege von kantonaler und regionaler Bedeutung um 0,2 Mio. Franken auf 1,8 Mio. Franken reduziert. Im Gegenzug soll der Kanton neu die Kosten für die Signalisation der Fuss-, Wander- und Radwege von kantonaler und regionaler Bedeutung im Umfang von neu rund 0,4 Mio. Franken je Jahr übernehmen.

Zusätzlich ist im Jahr 2004 mit 1 Mio. Franken, im Jahr 2005 mit 2 Mio. Franken und im Jahr 2006 mit 1,5 Mio. Franken Kantonsbeiträgen für die Lawinensicherheit der Gemeindestrasse nach Walenstadtberg zu rechnen.

2.2. Nicht werkgebundene Kantonsbeiträge

Nach Art. 87 ff. StrG leistet der Kanton nicht werkgebundene Kantonsbeiträge an die Strassenlasten der politischen Gemeinden. Der Anteil soll neu aufgrund der vorgeschlagenen Änderung des Strassengesetzes (siehe III. Nachtrag zum Strassengesetz [22.03.04] und Teil C Abschnitt III Ziff. 6 dieser Botschaft) 26 bis 31 Prozent des Reinertrags der Strassenverkehrsabgaben und des Anteils am Treibstoffzoll betragen. Der massgebliche Satz soll mit dem 14. Strassenbauprogramm auf 31 Prozent festgelegt werden (Ziff. 13 des Kantonsratsbeschlusses über das 14. Strassenbauprogramm für die Jahre 2004 bis 2008 gemäss Entwurf dieser Vorlage [36.03.01]; siehe auch Teil C Abschnitt III Ziff. 6.3 dieser Botschaft).

Nach Art. 89 StrG leistet der Kanton höchstens 25 Prozent der nicht werkgebundenen Kantonsbeiträge als Grundbetrag an die politischen Gemeinden. Der Kantonsrat beschliesst über die Höhe mit dem Strassenbauprogramm. Für das 14. Strassenbauprogramm soll der Grundbeitrag neu auf 13 Prozent festgelegt werden (Ziff. 14 des Kantonsratsbeschlusses über das 14. Strassenbauprogramm für die Jahre 2004 bis 2008 gemäss Entwurf dieser Vorlage [36.03.01]; siehe auch Teil C Abschnitt III Ziff. 6.3 dieser Botschaft).

Aufgrund der Ertragsberechnung werden im 14. Strassenbauprogramm rund 244 Mio. Franken den politischen Gemeinden zur Verfügung gestellt werden können (14 Mio. Franken werkgebundene Beiträge; rund 230 Mio. Franken nicht werkgebundene Beiträge).

3. Beiträge aus Mitteln des Strassenverkehrs an den Unterhalt der Kantonsstrassen 2. Klasse

Gestützt auf Art. 70 StrG des IV. Nachtrags zum Strassengesetz gemäss Entwurf dieser Vorlage (22.03.08) und auf die Finanzplanung des Kantonsstrassenunterhalts wird der Gesamtaufwand des Strassenunterhaltes im 14. Strassenbauprogramm rund 190 Mio. Franken ausmachen.

4. Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA)

Nach Art. 27ter SVAG des V. Nachtrags zum Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben gemäss Entwurf dieser Vorlage (22.03.09) geht der Anteil des Kantons St.Gallen am Reinertrag der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe zu 30 Prozent, insgesamt höchstens 5 Mio. Franken, an die politischen Gemeinden, der Rest an den Kanton.

5. Beiträge an die Kosten der Verkehrspolizei

Aus den zweckgebundenen Mitteln werden auch die Aufwendungen der Verkehrspolizei (Kanton und Stadt St.Gallen) bestritten. Die Entschädigung bewegte sich während des 13. Strassenbauprogramms im Rahmen von 21,0 bis 22,5 Mio. Franken je Jahr. Für das 14. Strassenbauprogramm soll die geltende Beitragsregelung fortgesetzt werden. Für die fünfjährige Periode des 14. Strassenbauprogramms ist demnach mit Beiträgen in der Höhe von rund 144 Mio. Franken zu rechnen.

Gestützt auf den Kantonsratsbeschluss über die Vorbereitung des Massnahmenpakets 2004 zur dauerhaften Entlastung des Staatshaushalts wird die Verkehrserziehung mit jährlich 1 Mio. Franken neu durch zweckgebundenen Mittel des Strassenverkehrs finanziert, was insgesamt 5 Mio. Franken ausmacht.

6. Gesamtschau

Mit Berücksichtigung der Passivzinsen für die Bevorschussung durch den Kanton ergibt sich für das 14. Strassenbauprogramm folgender Finanzbedarf, der aus zweckgebundenen Mitteln (einschliesslich LSVA) aufzubringen ist (siehe auch Teil C Abschnitt VI [Strassenrechnung] dieser Botschaft):

– Nationalstrassenbau und baulicher Unterhalt	36	
– Nationalstrassen (betrieblicher Unterhalt)	24	
– Kantonsstrassenbau	<u>215</u>	275
– Kantonsbeiträge an Gemeinden		244
– Anteil LSVA an Gemeinden		24
– Beiträge an Strassenunterhalt		114
– Anteil LSVA an Strassenunterhalt		77
– Beiträge an die Kosten der Verkehrspolizei / Verkehrserziehung		149
– Passivzinsen		13
Total		896

V. Verfügbare Mittel

1. Grundlagen

Grundlage für die Finanzierung des Strassenwesens bildet Art. 7 SVAG. Danach deckt der Reinertrag der Strassenverkehrssteuer die Aufwendungen des Kantons für Bau und Unterhalt der Strassen nach dem Strassengesetz und die Aufwendungen zur Kontrolle des Strassenverkehrs, soweit nicht andere Mittel zur Verfügung stehen. Im Weiteren sind die finanzrechtlich relevanten Bestimmungen des Strassengesetzes zu beachten (Art. 68 bis 76 StrG), in denen insbesondere die Verteilung der Kosten auf die Gemeinden und auf Dritte geregelt ist. Für die Finanzierung der Nationalstrassen gilt die Gesetzgebung des Bundes.

2. Prognose über die Entwicklung der Einnahmen

2.1. Ertrag der Motorfahrzeugsteuer

Die Entwicklung der Erträge aus den Motorfahrzeugsteuern in den Jahren 2004 bis 2008 ist vom Fahrzeugbestand, von den Verschiebungen in der Struktur des Bestandes und vom mittleren, zu erwartenden Steuerertrag je Fahrzeug abhängig. Alle Zahlen beziehen sich auf den Bestand an steuerpflichtigen Fahrzeugen und enthalten keine Zweitfahrzeuge mit Wechsel Schildern. Die Prognosen basieren auf den Entwicklungen und Trends der letzten Jahre und auf Voraussagen der Bundesstellen.

2.1.1. Entwicklung des Motorfahrzeugbestandes

Tabelle 8: Motorfahrzeugbestand im Kanton St.Gallen

Jahr	Bestand	Prognose
1999	258'487	
2000	265'740	
2001	273'427	
2002	279'732	
2003		286'000
2004		292'000
2005		298'000
2006		304'000
2007		310'000
2008		316'000

Die Entwicklung des Fahrzeugbestandes weist eine Korrelation mit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung auf. Im Kanton St.Gallen ist die Motorisierungsdichte von 454 Personenwagen auf 1000 Einwohnerinnen und Einwohner im gesamtschweizerischen Vergleich von 492 Personenwagen auf 1000 Einwohnerinnen und Einwohner immer noch unterdurchschnittlich. Der Kanton St.Gallen liegt im gesamtschweizerischen Vergleich an 22. Stelle.

Für die Abschätzung der zukünftigen Entwicklung darf von einem mittleren absoluten Wachstum von 6000 Einheiten je Jahr ausgegangen werden.

Die Zusammensetzung des Fahrzeugbestands dürfte sich in der Zukunft allerdings verschieben. Der Bestand an landwirtschaftlichen Fahrzeugen dürfte stagnieren oder sich sogar rückläufig entwickeln. Der Bestand an Motorrädern wird weiterhin zunehmen. Eine Unsicherheit besteht bei der Entwicklung des Bestandes an schweren Motorfahrzeugen zum Gütertransport. Mit der Einführung der LSVA zeigt sich eine Verschiebung zu leichteren Fahrzeugen und mit der Zulassung von Fahrzeugkombinationen auf 40 Tonnen und der Überkapazität im Transportgewerbe dürfte der Bestand an schweren Motorfahrzeugen eher sinken.

2.1.2. Entwicklung des mittleren Steuerertrags

Weil im Durchschnitt die zugelassenen Fahrzeuge immer schwerer wurden, stieg in den letzten Jahren der mittlere Steuerertrag kontinuierlich an. Die Gründe für die Gewichtszunahme sind Nachfragen an immer komfortableren und besser ausgerüsteten Fahrzeugen und der Einbau von Elementen, die der passiven Sicherheit dienen.

Für die Zukunft kann davon ausgegangen werden, dass der mittlere Steuerertrag stagnieren wird. Ab dem Jahr 2003 sieht das Strassenverkehrsgesetz vor, dass das Gesamtgewicht der Fahrzeuge individuell der Fahrzeugnutzung angepasst werden kann. Dies wird vor allem bei schweren Motorfahrzeugen zu geringeren Gewichten und somit zu weniger Steuereinnahmen führen.

Tabelle 9: Mittlerer Steuerertrag

Jahr	mittlerer Steuerertrag	Prognose
1999	387.–	
2000	390.–	
2001	393.–	
2002	395.–	
2003		396.–
2004		396.–
2005		396.–
2006		396.–
2007		396.–
2008		396.–

2.1.3. Entwicklung des Steuerertrags in den Jahren 2004 bis 2008

Tabelle 10: Ertrag Motorfahrzeugsteuer 2004 bis 2008

Jahr	Fahrzeugbestand	Mittlerer Steuerertrag	Steuerertrag absolut
2004	292'000	396.–	115'632'000.–
2005	298'000	396.–	118'008'000.–
2006	304'000	396.–	120'384'000.–
2007	310'000	396.–	122'760'000.–
2008	316'000	396.–	125'136'000.–

2.2. Gebühren

Im Zeitraum des 14. Strassenbauprogramms werden einige grössere Investitionen infolge von verschiedenen Revisionen des Strassenverkehrsrechts notwendig werden. Einerseits handelt es sich um den Ausbau der Prüfhalle Buriel mit einer zusätzlichen Lastwagenprüfbahn (Jahre 2004 bis 2005) infolge der jährlichen Prüfung der schweren Motorwagen. Andererseits muss die Informatikapplikation ELSA (Jahre 2004 bis 2005) infolge veralteter Technologie rasch ersetzt werden.

Der Überdeckung wurde im Jahr 2001 mit Gebührensenkungen entgegen gewirkt. Daraus resultierten Mindereinnahmen von 1,5 Mio. Franken. Vorübergehend wird sich die Überdeckung in den Jahren 2003 bis 2005 wegen der Einführung des Führerausweises im Kreditkartenformat vergrössern. Die Höhe wird durch die technisch mögliche Produktionsmenge begrenzt.

2.3. Nicht werkgebundene Bundesbeiträge

Die Entwicklung bei den Bundeseinnahmen sind erfahrungsgemäss schwierig zu prognostizieren. Die Bundesbeiträge aus den Mineralölsteuern setzen sich aus den ordentlichen und den ausserordentlichen Anteilen zusammen. Mit der Einführung der LSVA resultieren Mehreinnahmen von etwa 12 Mio. Franken jährlich und ab dem Jahr 2005 wegen Tarifanpassungen ungefähr 21 Mio. jährlich.

Tabelle 11: Bundesbeiträge Mineralölsteuer (in Mio. Franken)

Jahr	Bundesbeiträge	Prognosen
1999	20.4	
2000	23.7	
2001	25.7	
2002	24.4	
2003		24.6
2004		24.8
2005		24.9
2006		24.8
2007		24.8
2008		24.8

Tabelle 12: Ertragsanteile LSVA (in Mio. Franken)

Jahr	LSVA	Prognosen
2001	11.8	
2002	13.5	
2003		13.3
2004		13.6
2005		21.5
2006		21.8
2007		21.8
2008		21.8

Die aufgeführten Zahlen wurden mit den zuständigen Bundesämtern, namentlich mit der Oberzolldirektion, erhärtet.

VI. Strassenrechnung

Die nachfolgenden beiden Tabellen geben einen Überblick über die Entwicklung und Verwendung der zweckgebundenen Mittel in den Jahren 2004 bis 2008. Sie basieren auf dem Wissensstand vom Juli 2003. Es handelt sich um die Tabellen:

- Finanzierung des 14. Strassenbauprogramms;
- Entwicklung des Strassenfonds.

Finanzierung des 14. Strassenbauprogramms

	KoA Strafonds	KoA übr. KoSt	Finanzplan 2004	Finanzplan 2005	Finanzplan 2006	Finanzplan 2007	Finanzplan 2008	Total 14. SBP
730900	Strassenfonds							
	Ertrag		164'681'900	175'383'200	174'703'200	176'770'000	179'260'000	870'798'300
	Motorfahrzeugsteuer	406000	115'600'000	118'000'000	120'400'000	122'800'000	125'100'000	601'900'000
	Motorfahrzeugsteuer	406001	160'000	140'000	130'000	120'000	110'000	660'000
	Bundesbeitrag Treibstoffzoll	460281	24'848'000	24'947'000	24'842'000	24'800'000	24'800'000	124'237'000
	- davon a.o. Treibstoffzollanteil (gem. SVA)		3'700'000	3'700'000	3'700'000	3'700'000	3'700'000	18'500'000
	Anteil LSVA	440500	13'614'000	21'485'000	21'846'000	21'850'000	21'850'000	100'645'000
	verr. Zinsen	490019	1'200'000	1'400'000	1'600'000	2'200'000	2'400'000	8'800'000
	Überdeckung SVA	497800	9'259'900	9'411'200	5'885'200	5'000'000	5'000'000	34'556'300
	Defondierung	482000	0	0	0	0	0	0
	verfügbare Mittel		164'681'900	175'383'200	174'703'200	176'770'000	179'260'000	870'798'300
	Nettoertrag LR							
	Verwendung zweckgebundene Mittel		164'681'900	175'383'200	174'703'200	176'770'000	179'260'000	870'798'300
615200	Gemeindestrassen		52'268'200	54'973'100	54'100'800	53'039'600	53'726'600	268'108'300
	396900	496900						
	werkgebundene Beiträge	362782	3'000'000	4'000'000	3'500'000	2'000'000	2'000'000	14'500'000
	nicht werkgebundene Beiträge	362282	43'850'400	44'639'500	44'267'200	44'706'000	45'393'000	222'856'100
	do. Entwässerungsgebühren	362282	1'333'600	1'333'600	1'333'600	1'333'600	1'333'600	6'668'000
	Anteil an LSVA (MP 04)	342905	4'084'200	5'000'000	5'000'000	5'000'000	5'000'000	24'084'200
	nicht verwendete Kredite	439820	0	0	0	0	0	0
725000	Verkehrspolizei		29'385'700	29'669'500	29'956'100	29'700'000	30'000'000	148'711'300
	397901	497901						
	Beitrag Stadtpolizei	352023	9'172'600	9'264'300	9'356'900	9'450'000	9'550'000	46'793'800
	Entschädigung Verkehrspolizei	gem.Kapo	18'678'800	18'870'900	19'064'900	19'250'000	19'450'000	95'314'600
	Verkehrsunterricht (MP 04)		1'000'000	1'000'000	1'000'000	1'000'000	1'000'000	5'000'000
	Abschreibung Stützpunkt Buriet	(390010)	534'300	534'300	534'300	0	0	1'602'900
615400	Nationalstrassen		15'922'600	15'339'800	9'081'300	10'240'000	9'970'000	60'553'700
	396901	496901						
	Abschreibung Nationalstrassenbau	390013	11'086'000	10'577'000	4'380'000	5'440'000	5'070'000	36'553'000
	Unterhalt		4'836'600	4'762'800	4'701'300	4'800'000	4'900'000	24'000'700
615300	Kantonsstrassen		67'105'400	75'400'800	81'565'000	83'790'400	85'563'400	393'425'000
	396902	496902						
	Unterhalt (MP 04)		28'200'000	21'400'000	21'000'000	21'200'000	21'800'000	113'600'000
	Rest LSVA (MP 04)		9'529'800	16'485'000	16'846'000	16'850'000	16'850'000	76'560'800
	verr. Zinsen	390019	2'000'000	2'400'000	2'700'000	2'900'000	3'000'000	13'000'000
	Abschreibung Hochbauten	390010	0	0	0	0	0	0
	Abschreibung Kantonsstrassenbau	390013	27'375'600	35'115'800	41'019'000	42'840'400	43'913'400	190'264'200

Entwicklung des Strassenfonds

	Finanzplan 2004	Finanzplan 2005	Finanzplan 2006	Finanzplan 2007	Finanzplan 2008
Bestandesrechnung					
110100					
Verwaltungsvermögen Tiefbauten					
Stand 1.1.	24'710'923	47'335'323	58'219'523	57'075'523	47'435'123
Aktivierung Nationalstrassenbau	11'086'000	10'577'000	4'380'000	5'440'000	5'070'000
Aktivierung Kantonsstrassenbau	50'000'000	46'000'000	39'875'000	33'200'000	46'000'000
Abschreibung Nationalstrassenbau	-11'086'000	-10'577'000	-4'380'000	-5'440'000	-5'070'000
Abschreibung Kantonsstrassenbau	-27'375'600	-35'115'800	-41'019'000	-42'840'400	-43'913'400
Stand 31.12.	47'335'323	58'219'523	57'075'523	47'435'123	49'521'723
280700					
Strassenfonds					
Stand 1.1.	0	0	0	0	0
Fondierung	0	0	0	0	0
Defondierung	0	0	0	0	0
Stand 31.12.	0	0	0	0	0

In den vorangehenden Kapiteln sind der Finanzbedarf für das 14. Strassenbauprogramm, die unter den getroffenen Annahmen zur Verfügung stehenden Mitteln und die daraus resultierende Verschuldung ausführlich beschrieben. Die finanziellen Zusammenhänge und die sich gegenseitig beeinflussenden Faktoren sind nicht immer einfach zu erkennen. Das nachstehende Schema soll zur Verdeutlichung beitragen.

Tabelle 13: Übersicht Aufwand und Finanzierung (einschliesslich LSVA)

Aufwand		Ertrag
Nettoanteil des Kantons an den Investitionen (National- und Kantonsstrassenbau) 252 Mio. Franken	Finanzbedarf 896 Mio. Franken	zweckgebundene Mittel des Strassenverkehrs 646 Mio. Franken
Nationalstrassenunterhalt 24 Mio. Franken		
Kantonsbeiträge an politische Gemeinden (inkl. LSVA-Anteile) 268 Mio. Franken		
Verkehrspolizei 149 Mio. Franken		Anteil Treibstoffzoll 124 Mio. Franken
Kantonsstrassenunterhalt 190 Mio. Franken		Anteil LSVA 101 Mio. Franken
Passivzinsen 13 Mio. Franken		Erhöhung der Verschuldung 25 Mio. Franken

Insgesamt zeigt sich, dass die Vorhaben nach Anhang A (einschliesslich Umweltschutzmassnahmen, Werkhöfe, Projektierungen von Grossvorhaben und Ersatzvorhaben und operativer Reserve) mit einem unveränderten Motorfahrzeug-Steuerfuss und mit den wegen der Entschädigung für die Entwässerung der Kantonsstrassen zweiter Klasse innerhalb der Bauzonen um 1 Prozent auf 31 Prozent erhöhten nicht werkgebundenen Kantonsbeiträgen an die Strassenlasten der politischen Gemeinden finanziert werden können. Voraussetzung ist dabei, dass die werkgebundenen Bundesbeiträge in der angenommenen Höhe bereitgestellt werden und eine Verschuldung von höchstens 50 Mio. Franken in Kauf genommen wird.

VII. Rechtliches

Nach dem bisherigen Recht wird der Kantonsstrassenbau nach Art. 70 StrG aus Mitteln des Strassenverkehrs finanziert, insbesondere aus dem Reinertrag der Strassenverkehrsabgaben, den Beiträgen des Bundes und werkgebundenen Beiträgen Dritter. Demgegenüber erfolgt die Finanzierung des Strassenunterhalts aus dem Anteil des Staates am Reinertrag der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe und aus allgemeinen Mitteln des Kantonshaushaltes.

Weitere Mittel des Strassenverkehrs können zur Mitfinanzierung herangezogen werden, ihr Anteil darf aber 40 Prozent des Unterhaltsaufwandes nicht übersteigen, solange der Strassenfonds einen Passivsaldo aufweist. Der Kantonsrat beschloss mit dem MP 04, dass die Aufwendungen des Strassenunterhaltes inskünftig vollumfänglich aus Mitteln des Strassenverkehrs finanziert werden und dass der Anteil der politischen Gemeinden an der LSVA auf 30 Prozent, insgesamt auf höchstens 5 Mio. Franken je Jahr, beschränkt wird. Mit dem IV. Nachtrag zum Strassengesetz (22.03.08) und dem V. Nachtrag zum Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben (22.03.09) sollen diese Beschlüsse umgesetzt werden.

Nach Art. 87 Abs. 1 StrG leistet der Kanton nicht werkgebundene Beiträge an die Strassenlasten der politischen Gemeinden. Die Spanne des Anteils soll mit dem vorgeschlagenen III. Nachtrag zum Strassengesetz (22.03.04) neu 26 bis 31 Prozent des Reinertrags der Strassenverkehrsabgaben und des Anteils am Treibstoffzoll betragen.

Nach Art. 36 Abs. 2 StrG erlässt der Kantonsrat ein mehrjähriges Strassenbauprogramm. Dieses gibt über die geplanten Bauvorhaben und deren Finanzierung Auskunft. Nach Art. 70bis StrG beschliesst der Kantonsrat mit dem Strassenbauprogramm über einen Rahmenkredit für den Strassenbau und – gemäss dem beantragten IV. Nachtrag zum Strassengesetz (22.03.08) – auch für den Strassenunterhalt. Er beschliesst mit dem Voranschlag über die für Strassenbau und Strassenunterhalt zur Verfügung stehenden Mittel. Ausgabenbeschlüsse werden mit der Gutheissung des Strassenbauprogrammes somit nicht gefasst. Die Frage der Unterstellung des Strassenbauprogrammes unter das Finanzreferendum stellt sich daher nicht. Das Finanzreferendum kommt nach Art. 7bis Abs. 1 lit. a des Gesetzes über Referendum und Initiative (sGS 125.1; abgekürzt RIG) nur für Beschlüsse des Kantonsrates über Projekte für den Bau von Kantonsstrassen, ausgenommen Nationalstrassen, in Betracht, die zu Lasten des Kantons eine einmalige neue Ausgabe von mehr als Fr. 6'000'000.– zur Folge haben. Im Übrigen beschliesst nach Art. 37 StrG die Regierung über Kantonsstrassenprojekte mit einer einmaligen neuen Ausgabe zu Lasten des Kantons, die den für das fakultative Referendum massgeblichen Betrag (Fr. 6'000'000.–) nicht erreicht. Für Kantonsstrassenprojekte mit Nettokosten zu Lasten des Kantons bis zu Fr. 1'000'000.– hat die Regierung die Zuständigkeit zur Projektgenehmigung an das Baudepartement delegiert (RRB 2002/679).

VIII. Antrag

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

1. Kantonsratsbeschluss über das 14. Strassenbauprogramm für die Jahre 2004 bis 2008 (36.03.01);
2. IV. Nachtrag zum Strassengesetz (22.03.08);
3. V. Nachtrag zum Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben (22.03.09).

Im Namen der Regierung,
Der Präsident:
Hans Ulrich Stöckling

Der Staatssekretär:
Martin Gehrler

Beilage

Zielsystem

Viele Ansprüche mit wenigen Leitkriterien erfüllen

Das Zielsystem orientiert sich an den drei Aspekten der Nachhaltigkeit und soll folglich Ansprüche aus ökonomischer, ökologischer und gesellschaftlicher Sicht ausgewogen abdecken. Die Ziele und Kriterien basieren auf dem Strassengesetz, dem Postulatsbericht „Perspektiven der st.gallischen Strassenbaupolitik“, dem Richtplan und weiteren übergeordneten Zielvorstellungen.

Übergeordnetes Zielsystem aus Teilzielsystemen

Jede Projektgruppe hat ihr eigenes Teilzielsystem, welches die jeweils relevanten Kriterien abdeckt. Das übergeordnete Zielsystem wurde aus diesen Teilzielsystemen entwickelt und berücksichtigt somit alle möglichen relevanten Wirkungen der verschiedenen Projekte. Der Nutzen der Projekte wird über die Indikatoren ermittelt.

Oberziel	Teilziel	Kriterium / Indikator	Relevant für die Projektgruppen				
			Umfahrungen	übrige Bauten: Geh- und Radwege	übrige Bauten: Korrektion und Umgestaltung	Kunstabauten (Brücken), Aufhebung Niveautübergänge	Umweltschutzmassnahmen (Lärmschutz, ev. Luftreinhaltung)
Mobilität sichern	Funktionsfähigkeit des Strassennetzes sicherstellen	Funktionsfähigkeit des Strassennetzes sicherstellen	X		X	X	X
	Standortgunst bzw. Erreichbarkeit verbessern (Personen- und Güterverkehr)	Reisezeitgewinne bzw. -verluste auf ausgewählten Beziehungen	X		X	X	
		Erschliessungswirkung	X		X		
	Wegnetz für den Langsamverkehr attraktivieren	Wegnetz Langsamverkehr (FG, Velo)	X	X	X		
	Trennwirkung durch Strassen reduzieren	Trennwirkung infolge Verkehrsbelastung innerorts	X		X		
Gesundheit der Menschen schützen / Schonung von Ressourcen und Klima	Verkehrssicherheit verbessern	Unfälle (Wahrscheinlichkeit)	X	X	X	X	
	Luftqualität verbessern	Luftschadstoffimmissionen	X		X		(X)
		Luftschadstoffemissionen	X				(X)
	Lärmbelastung senken	Verkehrslärmbelastung	X		X		X
	Sparsamer Umgang mit dem Boden	Flächenbeanspruchung	X	X	X	X	X
	Landschaft, Ortsbild, Siedlungsraum und Lebensräume für Tiere und Pflanzen erhalten und aufwerten	Veränderung von Landschaft, Ortsbild, Siedlungsraum und Lebensräumen	X		X	X	X
	Beeinträchtigung des Klimas minimieren	Kohlendioxidemissionen (CO2)	X				
Energiebedarf minimieren	Energieverbrauch	X					
Wirtschaftlicher Einsatz der Finanzmittel	Kosten Strassenverkehrsteilnehmer minimieren	Betriebskosten MIV	X				
	Infrastrukturkosten minimieren	Investitionskosten bzw. jährliche Gesamtkosten	X	X	X	X	X

Kurzprotokoll der Novembersession 2003 (Auszug)

(24. bis 26. November 2003)

3 Verwaltungsgeschäfte

26. November 2003

36.03.01 Kantonsratsbeschluss über das 14. Strassenbauprogramm für die Jahre 2004 bis 2008

Der Kantonsrat beschliesst:

1. Bau und Unterhalt von Kantonsstrassen

1. Der Kantonsrat nimmt Kenntnis, dass das Nationalstrassennetz in den Jahren 2004 bis 2008 mit einer Kostensumme von rund 360 Mio. Franken ergänzt, unterhalten und betrieben wird.
Der Anteil des Kantons an diesen Aufwendungen beträgt rund 61 Mio. Franken.
2. Vorhaben im übrigen Kantonsstrassennetz werden in den Jahren 2004 bis 2008 nach dem im Anhang A zu diesem Beschluss enthaltenen Programm mit einer Kostensumme von rund 330 Mio. Franken verwirklicht.
Der Anteil des Kantons an diesen Aufwendungen beträgt rund 215 Mio. Franken.
3. Bei Pilotprojekten zur Strassenraumgestaltung leisten die politischen Gemeinden in sachgemässer Anwendung von Art.69 des Strassengesetzes vom 12.Juni 1988² 35 Prozent der anrechenbaren Kosten.
4. 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 den Anhängen B und C zu diesem Beschluss vorgezogen werden. Sie berücksichtigt die Dringlichkeit der Projekte und die Verhältnisse auf dem Arbeitsmarkt.
5. Bauvorhaben an Kantonsstrassen, die der Bund als beitragsberechtigt bezeichnet hat, werden begonnen, wenn der Bund die Beiträge zugesichert oder die Bewilligung zum vorzeitigen Baubeginn erteilt hat. Der Verzicht auf Bundesbeiträge bedarf der Zustimmung des Kantonsrates.
6. Der Kantonsrat nimmt Kenntnis, dass das 14. Strassenbauprogramm von Unterhaltskosten der Kantonsstrassen 2. Klasse von insgesamt 190 Mio. Franken ausgeht. Diese werden aus Mitteln des Strassenverkehrs finanziert.
7. Dem Strassenfonds werden belastet:
 - a) der Aufwandüberschuss der Nationalstrassenrechnung;
 - b) die Unterhaltskosten der Kantonsstrassen 2. Klasse nach Ziff. 6 dieses Beschlusses;
 - c) der Nettoaufwand für den Kantonsstrassenbau nach Ziff. 2 dieses Beschlusses;
 - d) die allfällige Unterdeckung der Rechnung des Strassenverkehrsamtes;

1 Der 1. Teil des Kurzprotokolls der Novembersession 2003 wurde im Amtsblatt Nr. 50 vom 8. Dezember 2003 veröffentlicht (ABI 2003, 2780).

2 sGS 732.1; abgekürzt StrG.

-
- e) die Beiträge an die Strassenlasten der politischen Gemeinden, an die Verkehrspolizei und für die Verkehrserziehung;
 - f) 30 Prozent des Anteiles des Kantons am Reinertrag der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, höchstens insgesamt 5 Mio. Franken je Jahr als Abgeltung an die politischen Gemeinden.
8. Dem Strassenfonds werden gutgeschrieben:
 - a) der Ertrag der Motorfahrzeug- und Motorfahrzeugsteuer;
 - b) die nicht werkgebundenen ordentlichen und ausserordentlichen Bundesbeiträge aus der Mineralölsteuer;
 - c) die allfällige Überdeckung der Rechnung des Strassenverkehrsamtes;
 - d) der Anteil des Kantons am Reinertrag der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe;
 - e) die werkgebundenen Beiträge Dritter.
 9. Die Verschuldung übersteigt während der Dauer des 14. Strassenbauprogramms den Betrag von 70 Mio. Franken und bei dessen Ablauf den Betrag von 50 Mio. Franken nicht.
 10. Die Staatskasse gewährt dem Strassenfonds die erforderlichen, zu verzinsenden Vorschüsse.

II. Werkgebundene Beiträge an die Strassenlasten der politischen Gemeinden

11. Aus den Mitteln des Strassenfonds werden dem Konto «Werkgebundene Kantonsbeiträge Gemeinden an die Strassenlasten der politischen Gemeinden» in den Jahren 2004 bis 2008 insgesamt 14 Mio. Franken gutgeschrieben.
12. Das Baudepartement teilt die werkgebundenen Beiträge nach sachlicher und zeitlicher Dringlichkeit zu.¹

III. Nicht werkgebundene Kantonsbeiträge an die Strassenlasten der politischen Gemeinden

13. Der Anteil der nicht werkgebundenen Beiträge an die Strassenlasten der politischen Gemeinden aus dem Reinertrag der Strassenverkehrsabgaben und dem Anteil am Treibstoffzoll² beträgt 30 Prozent, ab Vollzugsbeginn des III. Nachtrags zum Strassengesetz 31 Prozent.
14. 10 Prozent der geleisteten Beiträge werden als Grundbeiträge ausgerichtet, ab Vollzugsbeginn des III. Nachtrags zum Strassengesetz 13 Prozent.³

IV. Motorfahrzeug-Steuerfuss

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

V. Schlussbestimmungen

16. Ändern sich die Grundlagen dieses Beschlusses erheblich, erstattet die Regierung Bericht und stellt Antrag.
17. Dieser Beschluss wird ab 1. Januar 2004 angewendet.

Anhänge A, B und C⁴

1 Art. 99 StrG, sGS 732.1.

2 Art. 87 Abs. 2 StrG, sGS 732.1.

3 Art. 89 Abs. 1 StrG, sGS 732.1.

4 Die Anhänge A, B und C zum Kantonsratsbeschluss über das 14. Strassenbauprogramm für die Jahre 2004 bis 2008 sind im Anhang zu diesem Kurzprotokoll (2. Teil des Kurzprotokolls der Novembersession 2003) auf den Seiten 2837 bis 2857 aufgeführt.

Anhänge zum Kantonsratsbeschluss über das 14. Strassenbauprogramm für die Jahre 2004 bis 2008 (36.03.01)

Anhang A

Bauvorhaben der 1. Priorität (Verwirklichung im 14. Strassenbauprogramm)

(Angaben in 1000 Franken)

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Geschätzter Aufwand 2004–2008	Geschätzter Aufwand nach 2008	Bemerkungen
Umfahrungsstrassen					
1	Goldach/Rorschach/ Rorschacherberg/	Autobahnzubringer A1	500		Techn. Machbarkeit ZMB*, Kostenteiler
1	Altstätten	Nordumfahrung, Kriessernstrasse bis Rorschacher Strasse	300		ZMB*, Kostenteiler
1	Sargans	Ostumfahrung	500		Techn. Machbarkeit ZMB*, Kostenteiler
15/17	Uznach/Schmerikon/ Jona/Eschenbach	Umfahrung Wagen–Eschenbach–Schmerikon (T8/A8 1. Etappe)	2 000 B 2 000		Abschlussarbeiten
17	Rapperswil	Verkehrsentlastung Rapperswil/Jona	22 000 B 22 000	73 000 73 000	1. Etappe einschl. flankierende Mass- nahmen Baubeginn 2008 Abschlussarbeiten
15/17	Eschenbach/ St.Gallenkappel	Anschluss Rickenstrasse (T8/A8 2. Etappe)	800 B 1 200		
13	Wättwil	Umfahrung Wättwil 2. Etappe	500 B	69 000 57 000	Genehmigungs- projekt Projektierung (ZMB)*
12	Bütschwil	Umfahrung Bütschwil	500		
13	Kirchberg	Umfahrung Bazenheim	56 000 B 50 000		

* Zweckmässigkeitsbeurteilung.

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Geschätzter Aufwand 2004-2008	Geschätzter Aufwand nach 2008	Bemerkungen
2	Wil	Regionalverbindungsstrasse	300		Techn. Machbarkeit ZMB*, Kostenteiler
Strassenkorrekturen					
2	St. Gallen	Korrektion Zürcher Strasse	2 220		Abhängig Stadion
			780	G	
			8 900	D	
2	St. Gallen	Zürcher Strasse Lachen bis Bruggen	3 250		Strassenraumgestaltung, Pilotprojekt
			1 750	G	500' im 13. SBP
4	St. Gallen	Korrektion Geltenwilenstrasse, Abschnitt David- bis Oberstrasse	1 240		
			735	G	
24	Steinach	Sanierung Einlenker Schöntalstrasse	200		Abhängig
			100	G	Gemeinde-/Dritte
6	Eggersriet	Korrektion Kaien	1 600		
6	Eggersriet	Korrektion Oestrah	700		
6	Eggersriet	Korrektion Sonnhalden	3 000		
63	Rorschacherberg	Brücke SBB Waldau	1 500		920' im 13. SBP
			300	G	
			1 500	SBB	
1	Rorschach	Sanierung Landhauskreuzung	600		
			600	G	
66	St. Margrethen	Neudorfstrasse dritte Spur Zoll-Altfeldstrasse	1 620		
			240	G	

* Zweckmässigkeitsbeurteilung.

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Geschätzter Aufwand 2004–2008	Geschätzter Aufwand nach 2008	Anhang A	
					Bemerkungen	Bemerkungen
1	Au	Kreisel Adlerkreuzung	1 000		400' im 13. SBP	
28	Au	3. Spur Adlerkreuzung bis SBB-Brücke	2 000		365' im 13. SBP	
41	Au/Widnau	Verkehrssanierung Metropol bis Rheinstrasse	385	G		
			2 170		Etappierung	
24/41	Berneck	Sanierung Kreuzung Auer Strasse/Neugass/ Tramstrasse	4 030	G		
			570			
			30	G		
1	Balgach	Massnahmen zur Bevorzugung des Busverkehrs Balgach-Heerbrugg	790			
1	Balgach	Sanierung Kreuzung Haupt-, Riet-, Bühlstrasse	600		In Absprache mit AöV	
			600	G	Abhängig von Gemeinde	
41	Diepoldsau	Brücke Alter Rhein inkl. Geh- und Radweg	1 100			
			50	G		
			50	D		
1	Altstätten	Brücke Chesselbach	540			
			60	G		
22	Altstätten	Umbau Knoten Trogener Strasse/Gerbergasse/ Rabengasse	1 870			
			430	G		
68	Altstätten	Umbau Knoten Kriessernstrasse/Bahnhofstrasse	600			
			600	G		
1	Oberriet	Brücke über den Aubach	570			
			30	G		
1	Buchs/Grabs	Kreisel Langäulistrasse	65		400' im 13. SBP	
			65	G		
1/72	Sevelen	Kreisel Bahnhofstrasse-Hauptstrasse	700			

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Geschätzter Aufwand 2004–2008	Geschätzter Aufwand nach 2008	Bemerkungen
1/53	Wartau	Umbau der Kreuzung Staatsstrasse/Verbindungs- strasse nach Balzers FL, evtl. Kreisel	1 250		
1	Vilters-Wangs	Linksabbiegespur Kreuzung Baschärstrasse	170		
1	Bad Ragaz	Kreisel St.Leonhard	160	G	
			800		Abhängig von Überbauung
7	Flums	Knoten Autobahn Flums	500		
			200	G	
			700	B	
7	Walenstadt	Brücke Entsumpfungskanal	1 500		
7	Walenstadt	Linksabbiegespur Kreuzung Haggengasse/ Engenmoosstrasse	175		
			175	G	
7	Walenstadt	Linksabbiegespur Kreuzung Sonmentalstrasse (Tschertlach)	220		
			220	G	
17	Kaltbrunn	Korrektion Grafenau- bis Schulhausstrasse	1 080		
			100	G	
17	Uznach	Aufhebung Niveauübergang Grynaustrasse	200		Machbarkeit (ZMB)
17	Uznach	Knotensanierung Ochsenplatz	700		
			100	G	
15	Eschenbach	Korrektion Breiten bis Ochsen Neuhaus	3 130		Fertigstellung
			180	G	
15	Eschenbach	Nordportal Bürg	280		
37	Eschenbach	Korrektion Bürg-Schwärzi	1 300		

Sr. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Geschätzter Aufwand 2004–2008	Geschätzter Aufwand nach 2008	Bemerkungen
13	Stein	Brücke Thur	1 350		
			G 150		
13	Wattwil	Brücke über den Dorfbach	610		
			G 90		
87	Wattwil	Anpassung Bahnübergang Krinauer Strasse	300		Abhängig SBB
36	Wattwil	Strassensanierung Chrummbach bis Weier	3 100		
36	Wattwil	Strassensanierung Dicken bis Chrummbach	4 650		
36	Wattwil/Hemberg	Strassensanierung Weier bis Gluris	1 800		
36	Hemberg	Sanierung Schlatt–Dietschwil–Rohrrank	2 000		1650 im 13. SBP
26	Mogelsberg	Brücke Aachbach Aach	800		
26	Mogelsberg	Kurve Horn	500		
30	Mogelsberg	Brücke Aachbach Aachsäge	400		
8	Flawil	Scheidweg Knotenumbau	1 000		
			G 250		
2	Wil	Einlenker Fürstenlandstrasse in St.Galler Strasse	1075		
			G 560		
2	Wil	Sanierung Gammakreuzung	330		
			G 330		
23	Wil	Korrektur Bronschhofer Strasse	1 820		
			G 380		
33	Wil	Sanierung Knoten Scheidweg	450		
			G 350		
42	Niederhelfenschwil	Kreisel Sproochbrugg	750		
2	Gossau	Knoten Gröbliplatz Definitivum	500		

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Geschätzter Aufwand 2004–2008	Geschätzter Aufwand nach 2008	Bemerkungen
2/92	Gossau	Kreisel Andwiler Strasse	400		1000 im 13. SBP
8	Gossau	Korrektion Kantonsstrasse Gossau–Flawil Bereich Isenhammer	450		
48	Waldkirch	Einmündung St.Pelagiberg-Strasse in Kantonsstrasse und Trottoir	430 140	G	Abhängig von Landerwerb durch Gemeinde
48	Waldkirch	Sanierung Kochplatz	200		
			300	G	
56	Gaiserwald	Verlegung der Kantonsstrasse Spiseegg bis Rest. Schützen	3 155	G	Abhängig Deponie Tüfentobel
			300	G	
Geh- und Radwege					
4	St.Gallen	Fussgängerüberführung Teufener Strasse Nest Riethüsi	800		Machbarkeit
39	Wittenbach	Fuss- und Radweg Leestrasse	1 250		
			700	G	
3	Hägenschwil	Gehweg Schöntal bis Blumenau mit Kreuzungs- korrektur	540		
			160	G	
60	Mörschwil	Trottoir und Arkade St.Galler Strasse 11	100		Abhängig Umbau Liegenschaft
			50	G	
28	Berneck	Trottoir Rathausplatz bis Lochrank	620		
			330	G	
41	Diepoldsau	Trottoir Widenstrasse bis Heimstrasse	300		
			150	G	
72	Sevelen	Trottoirergänzung Bahnhofstrasse	150		

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Geschätzter Aufwand 2004–2008	Geschätzter Aufwand nach 2008	Bemerkungen
1	Wartau	Gehweg Weite, Post bis Alte Gasse	650		
			G		
1	Wartau	Geh- und Radweg Trübbach–Schollberg	600		Bis Fussballplatz
			G		
74	Vilters-Wangs/Mels	Geh- und Radweg Wolfriet bis Baltschana	850		
			G		
1	Bad Ragaz	Trottoir Talstation Bergbahnen bis Saschielstrasse ...	715		
			G		
7	Flums	Geh- und Radweg Spitzmeilenstrasse bis Knoten Autobahn Flums	580		
			G		
17	Schänis	Fussgängersicherung im Unterdorf	520		
			G		
50	Benken	Fussgängerschutz Rest. Eisenbahn–Bahnhof	150		
			G		
50	Benken	Verlängerung Trottoir Tobelröten	65		
			G		
14	Gommiswald	Fussgängersicherung Rickenstrasse	490		
			G		
14	Ernetschwil	Ricken, Trottoir Rapperswiler/Uznacher Strasse bis Fichtenweg	210		
			G		
18	Uznach	Radweg SBB-Übergang bis Entenseestrasse	295		
			G		
21	Jona	Radweg Rütlistrasse und Verlegung Bushaltestelle Schönau	815		
			G		
20	Eschenbach	Geh- und Radweg Kählen–Ermenswil	2 400		
			G		
			1 300		

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Geschätzter Aufwand 2004–2008	Geschätzter Aufwand nach 2008	Bemerkungen
37	Goldingen	Trottoir Dorf bis Riederer südlicher Abschnitt	1 130		
			G 610		
87	Wättwil	Schliessen der Trottoirlücke Garage Ehrbar bis Zufahrt Schönenberger	225		
			G 125		
45	Kirchberg	Geh- und Radweg Kirchberg bis Gähwil	1 440		
			G 560		
8	Oberuzwil	Geh- und Radweg Oberuzwil–Schützenhaus	970		
			G 230		
54	Oberuzwil	Geh- und Radweg Scheidweg bis Wilen	1 750		
			G 950		
2	Gossau	Radstreifen im Breitfeld	240		
			G 80		
92	Andwil	Geh- und Radweg St.Margrethen-Strasse, Freudenu bis Scheidweg	390		
			G 180		
92	Andwil	Trottoir Augartenstrasse, Gehwegliche St.Margrethen- Strasse bis Haltestelle Otmarsegg	550		
			G 100		
Gesamtkosten			277 880	272 000	
		– Anteil Gemeinden	23 455		
		– Anteil Bund	75 900	130 000	
		– Anteil SBB	1 500		
		– Dritte	8 950		
Gesamtkosten netto (Anteil Kanton St.Gallen)			168 075	142 000	

Zusammenfassung 14. Strassenbauprogramm

	Gesamtkosten (in 1000 Fr.)	Anteil Bund	Anteil Gemeinden	Anteil Dritte/SBB	Anteil Nettoanteil Kanton
Vorhaben der 1. Priorität gemäss vorstehender Liste	277 880	75 900	23 455	10 450	168 075
Umweltschutzmassnahmen/Strassenraumgestaltung	25 000	—	5 000	—	20 000
Werkhöfe/Stützpunkte	2 000	—	—	—	2 000
Projektiertung Grossprojekte	5 000	—	—	—	5 000
Projektiertung Ersatzprojekte	5 000	—	—	—	5 000
Dringende kleine Vorhaben (operative Reserve)	15 000	—	—	—	15 000
TOTAL	329 880	75 900	28 455	10 450	215 075

Anhang A

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

Anhang B

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Geschätzter Aufwand 2004–2008	Geschätzter Aufwand nach 2008	Bemerkungen
Umfahrungsstrassen					
76	Bad Ragaz	Dorfkernentlastung	12 000		ZMB*, Kostenteiler
			G 4 000		
8/9	Gossau	Verbindung Flawiler Strasse–Wiler Strasse	6 200		Abhängig Verkehrskonzept Gossau/Herisau
			G 100		
Strassenkorrekturen					
1	Goldach	Sanierung Knoten St.Galler Strasse/Gäbrisstrasse/ Seeheimstrasse/Sonnenhaldenstrasse	600		
			G 900		
1	Goldach	Umbau Knoten Bruggmühlestrasse	135		Abhängig von Bauvorhaben
			G 45		
1	Thal	Kreisel Hegi	50		Dritter
			D 50		
			G 600		Abhängig Erschliessungs- strasse (4. Ast)
			G 600		
1	Thal	Umbau Eimmündung Thaler Strasse in Staad	400		Abhängig von Bau- vorhaben Dritter
			G 200		
1	Altstätten	Kreisel Oberrieter Strasse/Eichbergstrasse	900		
73	Mels	Kernentlastung Wängser Strasse (Einbahnregelung) ..	400		Grundsatzent- scheid Gemeinde
			G 200		

* Zweckmässigkeitsbeurteilung.

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Geschätzter Aufwand 2004–2008	Geschätzter Aufwand nach 2008	Bemerkungen
13	Wattwil	Knotensanierung Ebnater Strasse/Bahnhofstrasse (Hotel Löwen)	800		Abhängig von Ver- kehrskonzept
			G 50		
13	Wattwil	Knotensanierung Hembergstrasse/Wiler Strasse	900		Abhängig von Ver- kehrskonzept
			G 100		
11	Lichtensteig	Burg (Wasserfluhstrasse) Ausbau Rosshimmelrank	350		
8	Jonschwil	Knotensanierung Niederstettenstrasse, Schwarzenbach	100		
			G 400		
8	Oberuzwil	Korrektion Einlenker Jonschwiler Strasse/ Wiler Strasse (Rest. Jägerhaus)	250		
13	Wil	Knotensanierung Rössliplatz	900		
			G 100		
2	Gossau	Kreisel Ochsenplatz/Kirchplatz	500		Def. Bau
2	Gossau	Umfahrung Oberdorf	80		Abhängig Bau- vorhaben Dritter Projektierung
Geh- und Radwege					
63	Rorschacherberg	Geh- und Radweg entlang der Thaler Strasse	1300		Abhängig Strassensanierung
			G 700		
28	Berneck	Trottoir Lochrank-Sackrank	680		
			G 70		
68	Altstätten	Bahnübergang Trottoir Grüntal und Geh- und Radweg Industriestrasse bis Bafflesstrasse	230		Abhängig SBB
			G 120		
67	Eichberg	Geh- und Radweg Eichberg bis Altstätten, 1. Abschnitt Eichberg bis Büel	1 625		
			G 875		

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Geschätzter Aufwand 2004–2008	Geschätzter Aufwand nach 2008	Bemerkungen
74	Vilters-Wangs	Gehweg Hältstrasse bis Rosengartenstrasse	700		
			G 400		
17	Schänis	Ergänzung Trottoir Süd, Rest. Bahnhof bis Escherstrasse	120		
			G 60		
14	Gommiswald	Korrektion Brunacker bis Bildhaus	380		
			G 200		
17	Schmerikon	Geh- und Radweg Rosengarten bis Dorfzentrum	1 300		
			G 700		
19	Eschenbach	Trottoir Sternhalden- bis Lütischbacher Strasse	255		
			G 135		
89	Ebnat-Kappel	Geh- und Radweg im Bereich Stegrüti	920		Abhängig von Umfahrungsstrasse
			G 280		
11	Brunnadern	Geh- und Radweg Chrüzweg–Furt	2 700		Im Rahmen von Belagserneuerung
			G 1 100		
			B 1 000		
11	Brunnadern	Geh- und Radweg Chrüzweg–Steig (Wasserfluhstrasse)	4 800		
30	Mogelsberg	Ergänzung Radwegverbindung Ganterschwil bis Brunnadern	13 000		
			2 700		
8	Flawil	Radwegverbindung nach Oberuzwil	1 500		
			G 1 500		
10	Flawil/Jonschwil/ Oberuzwil/Degersheim/ Lütisburg	Radweg Flawil–Oberrindal (Breite)	12 700		
			G 2 300		
2	Oberbüren	Radweg Oberbüren–Sonmental–Brübach	2 370		
			G 1 280		

Weitere Begehren

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben
Umfahrungsstrassen		
1	Rorschach	Umfahrung Zentrum
1	Altstätten	Entlastungsstrasse Süd-Teilprojekt Kriessenstrasse-Oberrieterer Strasse
7	Sargans	Südumfahrung Sargans
7	Mels	Autobahnanchluss Mels-West
17	Kaltbrunn/Schmerikon	Umfahrung Uznach
2	Gossau	Südachse
Strassenkorrekturen		
1	St.Gallen	Strassenraumgestaltung Rorschacher Strasse (St.Fiden bis Neudorf)
2	St.Gallen	Instandstellungsarbeiten Torstrasse
3	St.Gallen	Instandstellungsarbeiten Langgasse, Heiligkreuzstrasse ostwärts
4	St.Gallen	Instandstellungsarbeiten Teufener Strasse, Rietihüsi bis Kantonsgrenze
56	St.Gallen	Instandstellungsarbeiten Feldlstrasse, Zürcher Strasse bis Hättenwaldstrasse
60	Mörschwil	Erneuerung Strassenbeleuchtung St.Galler Strasse
60	Mörschwil	St.Galler Strasse (Untere Waid bis Kirchplatz, Belagererneuerung)
1	Goldach	Lichtsignalanlage Florastrasse/St.Galler Strasse
24	Goldach	Bahnübergang Rietli, Sanierung
6	Eggersriet	Korrektion Ibenrahn
1	Rorschacherberg	Projekt «Swiss Marina»
1	Thal	Strassenraumgestaltung Ortsdurchfahrt Staad
1	Rhemeck	Anpassung der Bahnhof-, Grünau- und Poststrasse an die geänderte Funktion

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben
1/64	Rhoneck	Anpassung der Kreuzung Thaler Strasse, Poststrasse, Hauptstrasse und Rorschacher Strasse an die geänderte Klassierung
1/28	Au	Kreisel Autobahnanschluss Au
41	Diepoldsau	Projekt für die konzeptionelle Änderung Tramstrasse und Hohenemser Strasse
41	Widnau	Verkehrsberuhigung im Bereich Diepoldsau-Aegetenstrasse
1	Altstätten	Anhebung der Strassenmivelle Fleuben
1	Altstätten	Ausbau Kriessernstrasse: Oberrieter Strasse bis Fussballplatz
1	Altstätten	Churer Strasse: Trottoir bei der Kirche und Umbau Knoten Rathaus
1	Altstätten	Oberrieter Strasse–Kriessernstrasse: Kreisel Anschluss aus Südfahrt
1	Oberriet	Strassengestaltung durch das Dorf Oberriet
13	Senwald	Gesamtsanierung Staatsstrasse Nr. 13 Haag–Gams
13	Gams	Ausbau Tobelsäge bis Oberer Schutzgonten
13	Gams	Ausbau Au-Ackerbach-Zollhaus
13	Gams	Gams-Haag: Verbreiterung Geh- und Radweg inkl. Sanierung Strasse
13/35	Gams	Dorfzentrum Gams: Prüfung einer Kreiselvariante
35	Grabs	Knotensanierung Staatsstrasse Nr. 35/Werdenstrasse
35	Grabs	Pförtnerbereiche bei den Dorfeingängen
1/71	Buchs	Kreuzungsumgestaltung Churer Strasse–Rheinaustrasse (Kreisel)
71	Buchs	Kreuzungsumgestaltung Heldaustrasse–Rheinaustrasse (Kreisel)
71	Buchs	Sanierung der Kreuzung Staatsstrasse/Ulmenstrasse, evtl. mit Kreisel
71	Buchs	Umgestaltung Rheinstrasse
1	Sevelen	Kreisel Histengass/Briggla
1	Sevelen	Pförtnerbereich Nord/Buchs
1	Sevelen	Pförtnerbereich Süd/Weite

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben
1	Sevelen	Verkehrsberuhigungsmassnahmen Hauptstrasse/Rathaus-Dreikönige
1	Sevelen	Verkehrsberuhigung Eimmündung Stampfstrasse/Ochsenplatz
72	Sevelen	Verkehrsberuhigungsmassnahme Bahnhofstrasse/Post/Coop
72	Sevelen	Verkehrsberuhigung Bahnhofstrasse/Eimmündung Gärtlistrasse
1	Wartau	Trübbach: Hauptstrasse, Abschnitt Seidenbaum bis Rest. Löwen
1	Wartau	Kreisel Hauptstrasse (Weite)
1	Sargans	Rückbau/Neugestaltung St.Galler Strasse
1	Sargans	Umbau/Neugestaltung Bahnhofstrasse
1/7	Sargans	Umbau der Kreuzung Schwefelbadplatz
7	Sargans	Punktuelle Massnahmen Zürcher Strasse
74	Vilters-Wangs	Kreisel Hertikreuzung
1	Bad Ragaz	Sanierung Verzweigung Rheinaustrasse-Autobahnausfahrt
A.3/7	Walenstadt	Nationalstrasse: Vollanschluss Walenstadt
17	Schänis	Einfahrt Chaschtlistrasse
17	Schänis	Versetzung Fussgängerstreifen Käseri Spiring bis Eimmündung Escherstrasse
82	Schänis	Kreisel Feld
50	Benken	Staatsstrasse Kaltbrunn-Benken-Reichenburg: Sanierung Strassenkörper
50	Benken	km 1,7 bis 2,6 Restaurant Traube bis Post
17	Kaltbrunn	Kreisel Uznacher Strasse: Langfeld- und Lohrenstrasse
14	Gommiswald	Fussgängerübergang Risisberg
14	Gommiswald	Fussgängerübergänge im Dorf
14	Gommiswald	Sanierung Strassenbeleuchtung Rickenstrasse im Bereich Uetliburg
14	Gommiswald	Verlegung Uznacher Strasse im Gebiet Kehr-Schönenbach

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben
14	Gommiswald	Versetzung Fussgängerübergang Böggenbach verbunden mit verkehrsberuhigenden Massnahmen
14	Gommiswald	Weitere Entschärfung der Einmündung Ernetschwiler Strasse
15	Ernetschwil	Linksabbieger Rickenstrasse Gebertingen bis Einmündung Schulstrasse
84	Ernetschwil	Strasse Post Ernetschwil–Hofmühle–Häbblingen
89	Ernetschwil	km 1,6 bis 2,3 Einmündung Neubad bis Neubad Poststrasse
14/18	Uznach	Strassenraumgestaltung auf den übrigen Staatsstrassen (Verkehrskonzept)
17	Uznach	Strassenraumgestaltung Zürcher Strasse, Teilstück Ochsenplatz bis Kreisel Feuerwehrdepot
17/18	Uznach	Ochsenkreisel und Stauspur Grynaustrasse
17	Schmerikon	Flankierende Massnahmen zur A3b und H8
17	Schmerikon	Kreisel A3b
17	Schmerikon	Stauspur beim SBB-Übergang Hotel Bad
17	Schmerikon	Strassenraumgestaltung ab Zubringer A3b H8 bis Dorfzentrum
17	Schmerikon	Unterhaltsarbeiten Seestrasse
46	Schmerikon	Neue Eschenbacher Strasse (Sanierung vor Rückklassierung)
17	Rapperswil	km 36,100 bis 36,500 Cityplatz bis Sonnenhof
17	Jona	Kernentlastung Zentrum
17	Jona	km 0,100 bis 0,600 Kempraten bis Belsito
15/19	Eschenbach	Sanierungsmassnahmen Neuhaus–Kapelle und Eschenbach–Schmerikon
15/20/46	Eschenbach	Sanierung Kreuzung Dorfstrasse–Schmerikoner Strasse–Kirchgasse
19	Eschenbach	km 2,45 bis 3,000 Ochsen Neuhaus bis Stessen
19	Eschenbach	km 4,200 bis 5,000 Riet bis Letzi
37	Goldingen	Bürg-Goldingen, Abschnitt Bürg bis Schwärzi

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben
37	Goldingen	km 1,900 bis 2,700 Holzbau Wenk bis Käserei
89	Ebnat-Kappel	Ausbau Stegrüti bis Hotel Kapplerhof (Erneuerung)
89	Ebnat-Kappel	Strassenraumgestaltung Ortsdurchfahrt Ebnat-Kappel
13	Wattwil	Kreisel beim Einlenker Industriestrasse (Rest. Neueck)
13	Wattwil	Kreisel Berglistrasse/Wiler Strasse
87	Wattwil	Strassensanierung Wattwil/Krinau (Vogelsang bis Gurtberg)
12	Mosnang	Strassenbeleuchtung im Dorf Mosnang
12	Mosnang	Geretengen–Dreien–Wogmis, Ausbau
26	Mogelsberg	Sanierung der Einmündung Achboden
26	Mogelsberg	Sanierung Kurve Hundsbleiche
26	Mogelsberg	Verbesserung der Verhältnisse zwischen Staatsstrasse Nr.26 und der Parzelle 547, Schläpfer Friedrich, Hoffeld
8	Jonschwil	Korrektur Kreuzung Wiler Strasse–Niederstettenstrasse (bei der Schwarzenbacher Brücke)
38	Uzwil	Sanierung Augartenkreuzung
8	Flawil	Sanierung Wiler Strasse-St.Galler Strasse
27	Degersheim	Staatsstrasse Bleimooos bis Kantonsgrenze AR
2/23	Wil	Knotensanierung Schwanenplatz
A1/38	Oberbüren	Abfahrt ab Autobahn Wil–Zürich in die Westumfahrung
2	Oberbüren	Torgestaltungen bei den Dorfeinfahrten Sonntal
38/2	Oberbüren	Einmündung Westumfahrung in die Abt-Beda-Strasse
A1/2	Gossau	Projektiertung Autobahnschluss Gossau-Ost
2	Gossau	Massnahmen im Zusammenhang mit Korrektion Zürcher Strasse beim Stadion
2	Gossau	St.Galler Strasse: Einmündung Industriestrasse (Kühlhaus)

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben
2	Gossau	St.Galler Strasse: Einmündung Schlachthofstrasse
2	Gossau	Weitere punktuelle Massnahmen
2/8	Gossau	Verbindung Flawiler Strasse–Wiler Strasse
2/9	Gossau	Verkehrstechnische und gestalterische Massnahmen auf St.Galler Strasse/ Bischofszeller Strasse
44	Gaiserwald	Abtwil: Bildstrasse
Geh- und Radwege		
3	Wittenbach	Radweg Unterlören bis Lömmenschwil
31	Wittenbach	Radweg Dürrenmüli–Weid–Freidorf
25	Häggenenschwil	Geh- und Radweg Abzweiger Atzenholzweiher bis Ballen
25	Häggenenschwil	Radweg Landbau bis Atzenholz
43	Häggenenschwil	Radweg Atzenholzweiher–Traube–Gerschwil–Schmitten
43/46	Häggenenschwil	Einlenker bei der Traube in Zusammenhang mit einem Radweg
6	Eggersriet	Trottoir Einlenker Mühlbachstrasse bis Kirchweg
28	Berneck	Trottoir Maienhalde bis Sackrank
41	Berneck	Trottoir Rössli bis Kropfackerstrasse
1	Oberriet	Befestigung Radweg Kriessern–Oberriet
13	Gams	Gams–Haag: Verbreiterung Geh- und Radweg inkl. Sanierung Strasse
35	Grabs	Radfahrschutz Werdenberg–Gams
1	Buchs	Fussgängerinsel Churer Strasse: Ackerweg/Frohlweg
1	Buchs	Fussgängerstrasse Rheinaustrasse: Griesenweg
74	Vilters-Wangs	Gehweg Elcotherm bis Härtristrasse
74	Vilters-Wangs	Fuss- und Radweg Sarganser Strasse, Firma Elcotherm–Kreisel Baltschana

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben
74	Vilters-Wangs	Trottoir Sarganser Strasse im Gebiet Härti
7	Quarten	Gehweg Untertenzen bis Bünten
83	Rieden	Trottoir zwischen Gemeindeparkplatz und Dorfplatz Rieden
14	Gommiswald	Trottoir Dorf Nord, Abschnitt J. Stähli & Co. AG bis Ringstrasse
14	Gommiswald	Trottoir Uznacher Strasse (Staatsstrasse Nr. 14)
84	Ernetschwil	Trottoir Post Ernetschwil–Hofmühle–Häblingen
17	Schmerikon	Erweiterung des Strandweges
17	Schmerikon	Radweg Dorfzentrum–Obstwachs
17	Jona	Radweg St.Galler Strasse bis Neue Jonastrasse
15	Eschenbach	Geh- und Radweg Lenzikon–Neuhaus–St.Gallenkappel
19	Eschenbach	Geh- und Radweg Neuhaus–Bürg bis Siessenhöhe
19	Eschenbach	Trottoir Diemberg
19	Eschenbach	Trottoir Siessenhöhe–Bürg bis Ortsausfahrt Nord
46	Eschenbach	Radweg Schmerikoner Strasse
13	Alt St.Johann	Trottoir Hinterstarkenbach
13	Alt St.Johann	Steinbruch Starkenbach bis Starkenbach, Ausbau mit Rad- und/oder Gehweg
55	Krummenau	Fussgängerschutz Schwägelpstrasse vor Ennetbühl
87	Wattwil	Schliessen der Trottoirlücke im Unteren Flooz
10	Jonschwil	Geh- und Radweg Oberrindal bis Flawil
8	Oberuzwil	Geh- und Radweg Schützenhaus–Schwarzenbach
8	Flawil	Radwegverbindung Oberuzwil
8	Flawil	St.Galler Strasse, Fussgängerübergang zur Schulanlage/Alfersheim
92	Gossau/Andwil	Trottoir Kreisel Andwiler Strasse–St.Margreten/Freudenau
39	Waldkirch	Geh- und Radweg Edlischwil bis Bernhardzell

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben
Kunstabauten, Aufhebung von Niveauübergängen		
24	Goldach	Bahnübergang Seestrasse
63	Rorschacherberg	Brücke SBB Waldau
A1	Rorschach/Goldach	Autobahnanschluss Witen
1	Altstätten	Sanierung Rheinbrücke Lienz–Bangs (Vorarlberg)
76	Bad Ragaz/Pfäfers	Brücke Pfäfers–Valens
76	Bad Ragaz/Pfäfers	Dorfkermentlastung (Tunnel Kurpark)
17	Amden	Sanierung der Brücke über den Fallenbach
38	Uzwil	Sanierung SBB-Unterführung Bahnhof
Umweltschutzmassnahmen und Wildtierkorridore		
41	Widnau	Lärmschutzsanierung der im Alarmwert stehenden Liegenschaften entlang der Staatsstrasse
A13	Wartau	Trübbach: Schallschutzmauer erhöhen
A3	Flums	Lärmschutzmassnahmen Autobahn A3 Hochwiese/Clevelau
A3	Walenstadt	Nationalstrasse: Lärmschutzmassnahmen
H8/17	Schmerikon	Lärmschutzmassnahmen Umfahrungsstrasse H8
13	Alt St.Johann	Gewässerschutzmassnahmen Bereich Widen-Unterwasser (Grundwasserschutzzone)
2	Oberbüren	Erfüllung Lärmschutzverordnung entlang der Staatsstrasse
A3/ A13/A1	Amt für Raumentwicklung	Wildtierkorridore Seeztal, Linth-Ebene, Rheintal südlich Cholau und nördlich Anschluss Buchs, Bürerwald

IV. Nachtrag zum Strassengesetz

Entwurf der Regierung vom 12. August 2003

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 12. August 2003¹⁰ Kenntnis genommen und erlässt

als Gesetz:

I.

Das Strassengesetz vom 12. Juni 1988¹¹ wird wie folgt geändert:

c) *Finanzierung*

Art. 70. ___ Strassenbau **und Strassenunterhalt werden** aus Mitteln des Strassenverkehrs finanziert, insbesondere aus:

- a) dem Reinertrag der Strassenverkehrsabgaben;
- b) dem Anteil des Kantons am Reinertrag der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe¹²;
- c) Beiträgen des Bundes;
- d) werkgebundenen Beiträgen Dritter.

II.

Die Regierung bestimmt den Vollzugsbeginn dieses Erlasses.

¹⁰ ABI 2003, ●.

¹¹ sGS 732.1.

¹² Art. 19 des eidgenössischen Schwerverkehrsabgabegesetzes, SR 641.81.

V. Nachtrag zum Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben

Entwurf der Regierung vom 12. August 2003

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 12. August 2003¹³ Kenntnis genommen und erlässt

I.

Das Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben vom 5. Januar 1978¹⁴ wird wie folgt geändert:

Aufteilung

Art. 27ter. Der Anteil des Kantons St.Gallen am Reinertrag der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe¹⁵ wird auf **Kanton** und politische Gemeinden aufgeteilt.

Er geht:

- a) **zu 30 Prozent, aber nicht mehr als 5 Mio. Franken jährlich an die politischen Gemeinden;**
- b) **im Übrigen an den Kanton.**

Anteil des Kantons

Art. 27quinquies. Der **Kanton** verwendet seinen Anteil zur Finanzierung **von Strassenbau und ___ Strassenunterhalt_.**

II.

Im Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben vom 5. Januar 1978² wird «Staat» unter Anpassung an den Text durch «Kanton» ersetzt.

III.

Die Regierung bestimmt den Vollzugsbeginn dieses Erlasses.

¹³ ABI 2003, ●.

¹⁴ sGS 711.70.

¹⁵ Art. 19 des eidgenössischen Schwerverkehrsabgabegesetzes, SR 641.81.