

Verkehrliche Entwicklung im Kanton St.Gallen 2024 bis 2028 – Kantonsratsbeschluss über das 18. Strassenbauprogramm für die Jahre 2024 bis 2028

Arbeitsfassung des Bau- und Umweltdepartementes vom 08. April 2024 nach Beschluss des Kantonsrates vom 20. Spetember 2023 (ABI 2023-00.118.486)
(Basis: Bericht sowie Botschaft und Entwürfe der Regierung vom 09. Mai 2023, Teil C, Strassenverkehr: 18. Strassenbauprogramm)

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	3	
C	Verkehrliche Entwicklung, Teil Strassenverkehr: 18. Strassenbauprogramm (2024–2028)	4
1	Rückblick auf das 17. Strassenbauprogramm (2019–2023)	4
1.1	Umfang	4
1.2	Nationalstrassen	5
1.2.1	Nationalstrassen-Vorhaben	5
1.2.2	Baulicher und betrieblicher Unterhalt der Nationalstrassen Gebiets- einheit VI	7
1.3	Kantonsstrassen	7
1.3.1	Kantonsstrassenbau	7
1.3.2	Kantonsstrassenunterhalt	18
1.4	Agglomerationsprogramm 1. bis 3. Generation des Bundes	21
1.4.1	Ausgangslage und Umsetzungsstand	21
1.4.2	Personelle Ressourcen Agglomerationsprogramme	22
1.5	Kantonsbeiträge an die politischen Gemeinden	23
1.5.1	Werkgebundene Beiträge	23
1.5.2	Pauschale Kantonsbeiträge	23
1.5.3	Sonderlastenausgleich Weite	24
1.6	Mitteleinsatz für das 17. Strassenbauprogramm (2019–2023)	24
1.6.1	Finanzieller Mitteleinsatz	24
2	18. Strassenbauprogramm (2024–2028)	27
2.1	Allgemeines und Rahmenbedingungen	27
2.1.1	Standards im Kantonsstrassenbau	27
2.1.2	Kantonsstrassenplan	28
2.1.3	Finanzierungsmechanismus	28
2.1.4	Agglomerationsprogramme	29

2.1.5	Arbeitsplatzstandorte	31
2.2	Nationalstrassen-Vorhaben	32
2.3	Betrieb der Nationalstrassen in der Gebietseinheit VI	32
2.4	Kantonsstrassen-Vorhaben	35
2.4.1	Vorbereitung und Umfrage	35
2.4.2	Bewertung	35
2.4.3	Priorisierungsmethodik	35
2.4.4	Laufende Projekte	37
2.4.5	Umfahrungsstrassen	38
2.4.6	Strassenkorrekturen	39
2.4.7	Verkehrsmanagement	39
2.4.8	Fuss- und Veloverkehr	39
2.4.9	Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr	40
2.4.10	Kunstabauten	41
2.4.11	Kantonsstrassensanierungen (baulicher Unterhalt)	41
2.4.12	Umweltschutzmassnahmen	41
2.4.13	Strassenraumgestaltungen	42
2.4.14	Lärmsanierungsprojekte	43
2.4.15	Dringende kleine Vorhaben / Projektierungen	44
2.4.16	Investorenprojekte	44
2.4.17	Wasserbauprojekte	44
2.4.18	Öffentliche Beleuchtung	44
2.4.19	Kantonsstrassenunterhalt	44
2.4.20	Werkhöfe für den Strassenunterhalt	50
2.5	Mittelbedarf	51
2.5.1	Werkgebundene Beiträge	51
2.5.2	Pauschale Beiträge an die Gemeinden	51
2.5.3	Finanzausgleich Gemeinden / Sonderlastenausgleich Weite	51
2.5.4	Beiträge an die Kosten der Verkehrspolizei	52
2.5.5	Verkehrsgrundlagen und Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen	53
2.5.6	Unterhalt von Kantonsstrassen	54
2.5.7	Signalisation von Fuss-, Wander- und Radwegen	55
2.5.8	Strassenbau	55
2.5.9	Gesamtschau	55
2.6	Verfügbare Mittel	56
2.6.1	Grundlagen	56
2.6.2	Prognose über die Entwicklung der Einnahmen	56
2.7	Strassenrechnung	60
2.8	Entwicklung Finanzierung kantonales Strassenwesen	63
2.8.1	Entwicklung Strassenfonds seit dem Jahr 1999 (13. bis 18. Strassenbauprogramm)	63
2.8.2	Finanzierung des künftigen kantonalen Strassenbaus	65

2.9	Rechtliches	65
Anhang		67
Abkürzungsverzeichnis		67
Kantonsratsbeschluss über das 18. Strassenbauprogramm für die Jahre 2024 bis 2028		69

Zusammenfassung

Mit der Vorlage «Verkehrliche Entwicklung im Kanton St.Gallen 2024 bis 2028» werden dem Kantonsrat das 18. Strassenbauprogramm 2024 bis 2028 und das 7. öV-Programm 2024 bis 2028 unter dem strategischen Dach der Gesamtverkehrsstrategie in einem Gesamtpaket unterbreitet. Die Vorlage in einer Sammelbotschaft erlaubt es, alle verschiedenen Verkehrsarten möglichst optimal aufeinander abzustimmen. Unter anderem soll die Infrastrukturentwicklung des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs koordiniert und der Investitionsaufwand gesamthaft minimiert werden.

Das vorliegende Dokument stellt einen Auszug der gesamten Vorlage dar. Im Sinne eines Arbeitsinstruments für kantonale Stellen, Gemeinden und Dritte wurde der Teil C "Kantonsratsbeschluss über das 18. Strassenbauprogramm für die Jahre 2024 bis 2028" aufgrund der durch den Kantonsrat gefassten Beschlüsse überarbeitet.

Das vom Kantonsrat beschlossene 17. Strassenbauprogramm läuft Ende des Jahres 2023 aus. Die vorgesehenen Planungen und Bauvorhaben konnten mit wenigen Ausnahmen abgeschlossen werden. Insbesondere konnten die Umfahrungen Bütschwil und Wattwil, 2. Etappe, zeitgerecht eröffnet werden.

Das 18. Strassenbauprogramm für die Jahre 2024 bis 2028 sieht hinsichtlich zentralen kantonalen Grossprojekten vor, dass die Vorhaben zur Engpassbeseitigung N01/56 St.Gallen (Winkeln bis Neudorf, 3. Röhre Rosenbergtunnel), der Nationalstrassenanschluss N01/56 Wil-West mit Netzergänzung Nord (Bronschhofen) und der Nationalstrassenanschluss N01/56 Witen mit Zubringer Rorschach zur Baureife geführt werden oder die Projektierung zumindest vorangetrieben wird. Darüber hinaus enthält das 18. Strassenbauprogramm erneut mehrere weitere mittlere und kleine Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrssicherheit oder zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs.

Das 18. Strassenbauprogramm umfasst im Bereich Kantonsstrassen-Vorhaben Projekte mit Gesamtkosten von rund 551 Mio. Franken (einschliesslich Werkhöfe und Stützpunkte), wovon der Kanton rund 400 Mio. Franken zu tragen hat. Die Erfahrung aus den Vorgängerprogrammen zeigt jedoch, dass nicht sämtliche Projekte bis in die Realisierung gelangen, so dass voraussichtlich nur rund 400 Mio. Franken umgesetzt werden können. Weiter sind Kantonsbeiträge an Gemeinden einschliesslich Sonderlastenausgleich Weite in Höhe von rund 311 Mio. Franken, Beiträge an die Kosten der Verkehrspolizei in Höhe von rund 209 Mio. Franken und die Deckung des Kantonsstrassenunterhalts in Höhe von 353 Mio. Franken vorgesehen. Gesamthaft ergibt sich ein Finanzbedarf von rund 1'293 Mio. Franken für das 18. Strassenbauprogramm. Bei Ablauf des 18. Strassenbauprogramms beträgt der Bestand des Strassenfonds minus 24 Mio. Franken. Aufgrund der Überbuchung des Programms wird diese Verschuldung voraussichtlich aber nicht eintreten.

C *Verkehrliche Entwicklung, Teil Strassenverkehr:* **18. Strassenbauprogramm (2024–2028)**

1 Rückblick auf das 17. Strassenbauprogramm (2019–2023)

1.1 Umfang

Das 17. Strassenbauprogramm (SBP) setzt sich im Wesentlichen aus den Bauvorhaben der 1. Priorität (A) und Bauvorhaben aus den Sammelpositionen «Umweltschutzmassnahmen / Strassenraumgestaltung», «Dringende kleine Vorhaben / Projektierung / Reserve Aggloprojekte A» und «Gesamtverkehr» zusammen. Weiter sind unter der Position «Werkhöfe / Stützpunkte» die finanziellen Mittel für die Sanierung und den Ersatz von Unterhaltsstandorten eingestellt. Unter dem Titel «Bauvorhaben der 2. Priorität (B)» sind Ersatzprojekte für nicht ausführbare Vorhaben der 1. Priorität und Projekte aufgeführt, die aufgrund von Abhängigkeiten mit Drittprojekten ausgelöst wurden.

Eine wichtige Rolle im 17. SBP spielen die Agglomerationsprogramme (AP) der 1. bis 3. Generation des Bundes. Die Vorhaben der 1. und 2. Generation waren bei der Erstellung des 17. SBP bereits bekannt. Allerdings lag der Botschaftsentwurf des Bundesrates zu den vom Kanton St.Gallen eingereichten AP der 3. Generation erst im Januar 2018, also nach Verabschiedung des 17. SBP vor. Aus diesen Gründen wurden nicht alle höchst priorisierten Massnahmen aus den AP auch im 17. SBP der 1. Priorität (A) zugewiesen. Um gegebenenfalls vom Bund mitfinanzierte Projekte, die im SBP nicht der höchsten Priorität zugeteilt wurden, auch realisieren zu können, ist die Reserve für dringende kleine Vorhaben um 40 Mio. Franken aufgestockt worden. Die Umsetzung von Agglomerationsmassnahmen erfolgt damit sowohl mit Vorhaben der 1. Priorität (A) als auch über die Sammelpositionen. Die Regierung hat in den Beschlüssen zu den einzelnen AP im Dezember 2016 zuhanden des Bundes festgelegt, welche Massnahmen an St.Galler Kantonsstrassen (unter Federführung des Kantons) der AP 1. bis 3. Generation umgesetzt werden sollen.

1.2 Nationalstrassen

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

1.2.1 Nationalstrassen-Vorhaben

1.2.1.a Engpassbeseitigung N01/56 St.Gallen mit Teilspange Güterbahnhof und Tunnel Liebegg

Die im Jahr 1987 in Betrieb genommene Nationalstrasse N01/56 führt im Raum St.Gallen in Ost West Richtung längs durch dichtes Siedlungsgebiet. Die N01/56 weist dabei in der Regel zwei Spuren je Richtung auf und ist auf diesem 9 km langen Abschnitt über vier Voll-Anschlüsse mit dem lokalen Strassennetz verbunden. Heute ist die N01/56 im Raum St.Gallen in den Spitzenstunden hoch belastet bis überlastet. Die Überlastung führt zu einer weiter ansteigenden Stautendenz und an den Anschlüssen zu Zugangsproblemen auf das Nationalstrassennetz bzw. zu Abfahrtsproblemen auf das Hauptstrassennetz. Durch die aufkommenden Stausituationen auf der Nationalstrasse und deren Anschlüssen entsteht vermehrt Ausweichverkehr auf das Hauptstrassennetz. Die Folge davon sind Stausituationen auf dem Hauptstrassennetz sowie die damit verbundenen Auswirkungen auf das übrige Strassennetz. Es entstehen insbesondere Behinderungen und Beeinträchtigungen des öffentlichen Verkehrs und somit schwerwiegende Verlustzeiten für den öV, da er sich im städtischen Umfeld seine Fahrspur oft mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) teilt. Aufgrund der Verkehrsmodell-Prognosen wird bis zum Jahr 2030 eine erhebliche weitere Überlastung der N01/56 und als Folge auch des Hauptstrassennetzes im Raum St.Gallen erwartet. Zur Behebung des Engpasses auf der N01/56 hat der Kanton St.Gallen im Jahr 2002 eine Machbarkeitsstudie zur Erweiterung des Rosenberg隧nels in Auftrag gegeben. Zur Engpassbeseitigung wurde dabei der Neubau eines Trassees zwischen dem Anschluss Neudorf und einem neuen Halbinschluss Lachen (westlich des Anschlusses Kreuzbleiche) vorgeschlagen. Diese «N1-Spange» wurde durch den Bund im Rahmen der Arbeiten für das Programm Engpassbeseitigung geprüft und in die gesamtschweizerische Priorisierung von Projekten einbezogen. Im ersten Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz (2009) wurde der Engpass Kreuzbleiche bis Neudorf zwar der höchsten Problemstufe III, in der Priorisierung allerdings dem Modul 3 zugeordnet, für das keine Finanzierungslösung vorlag. Im November 2010 haben die eidgenössischen Räte dem ersten Programm Engpassbeseitigung (PEB) zugestimmt und die Mittel für die Projekte des Moduls 1 gesprochen. Zahlreiche Projekte der Module 2 und 3 wurden daraufhin unter Federführung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) ausgearbeitet. So beauftragte das ASTRA im Jahr 2010 eine Projektstudie für die Engpassbeseitigung im Raum St.Gallen. Das ASTRA hat daraufhin zwischen den Jahren 2010 und 2012 die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) zur Engpassbeseitigung auf der N01/56 in St.Gallen vorgenommen. Aus der umfassenden Bewertung der ZMB ist die Variante «Dritte Röhre mit Teilspange Güterbahnhof» als klare Bestvariante hervorgegangen. Die Regierung des Kantons St.Gallen und der St.Galler Stadtrat stimmten mit Schreiben ans ASTRA vom 31. Mai 2012 der vorgeschlagenen Projektvariante mit der 3. Röhre und der Teilspange mit dem Hinweis zu, dass die Ein- und Ausfahrt in das Güterbahnhofareal noch einer detaillierten Betrachtung bedürfe. Im Juni 2013 haben Kanton und Stadt St.Gallen zudem gegenüber dem Bund gefordert, dass die Teilspange zwingend zusammen mit der dritten Röhre realisiert werden müsse. Zur Eliminierung des Engpasses St.Gallen wurden Massnahmen bestehend aus einer zusätzlichen dritten Tunnelröhre durch den Rosenberg mit einem neuen Halbinschluss samt Teilspange zum Güterbahnhof in der Botschaft zum PEB durch die eidgenössischen Räte gutgeheissen und festgelegt. Da im genannten Massnahmenpaket der Anschluss Güterbahnhof bzw. eine Fortführung bis in die Liebegg noch nicht abschliessend geklärt war, haben Bund, Kanton SG und Stadt SG weitere vertiefte Abklärungen zur optimalen Engpassbeseitigung der N01/56 St.Gallen vorgenommen.

Das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen wurde im Frühjahr 2016 vom ASTRA beauftragt, eine erneute ZMB als Grundlage für die Erstellung der Generellen Projekte für die beiden Bundesprojekte «3. Röhre Rosenbergstunnel» und «Teilsperre Güterbahnhof» sowie für das Kantonsstrassenprojekt «Tunnel Liebegg» zu erstellen. Das ASTRA begann im Jahr 2017 mit der Erarbeitung des Generellen Projekts für die «3. Röhre Rosenbergstunnel». Ursprünglich war vorgesehen, die «3. Röhre Rosenbergstunnel» und die «Teilsperre Güterbahnhof» in einem gemeinsamen Generellen Projekt des ASTRA abzuhandeln. Weil aber für die «Teilsperre Güterbahnhof» und den «Tunnel Liebegg» die Grundlagenplanungen zuerst noch abgeschlossen werden mussten, hat das ASTRA in Abstimmung mit dem Kanton St.Gallen Ende September 2016 entschieden, die «3. Röhre Rosenbergstunnel» vorzuziehen und die Ausarbeitung eines Generellen Projektes dafür sofort an die Hand zu nehmen. Damit können die verfügbaren Ressourcen beim ASTRA bestmöglich eingesetzt und das Gesamtvorhaben kann schneller realisiert werden. Unbestritten ist sowohl seitens des ASTRA als auch seitens des Kantons St.Gallen das gemeinsame Ziel, die beiden Bundesprojekte «3. Röhre Rosenbergstunnel» und «Teilsperre Güterbahnhof» gleichzeitig zu realisieren. Die Federführung dieser Planungen «Teilsperre Güterbahnhof» und «Tunnel Liebegg» lag beim Tiefbauamt des Kantons St.Gallen, begleitet durch das Tiefbauamt des Kantons Appenzell Ausserrhoden, der Stadt St.Gallen sowie durch das ASTRA. Nach Abschluss dieses strategischen Planungsprozesses, in dem die ZMB als entscheidender Bestandteil gilt, wird das ASTRA die Erarbeitung eines Generellen Projekts (GP) für die «Teilsperre Güterbahnhof» beginnen. Der «Tunnel Liebegg» und die beiden städtischen Anschlüsse (Geltenwilenstrasse und Oberstrasse) werden koordiniert mit den beiden Nationalstrassenprojekten des Bundes als Kantonsstrassenprojekten realisiert werden. Das ASTRA bearbeitet bis Mitte 2023 das GP Engpassbeseitigung. Das Kantonsstrassenprojekten wird parallel zum ASTRA erarbeitet, so dass im Herbst 2023 das Genehmigungsprojekt (erweitertes Vorprojekt) für die weiteren politischen Prozesse vorliegt.

1.2.1.b Autobahnanschluss Wil-West

Der Anschluss Wil-West mit dem Entwicklungsschwerpunkt (ESP) wie auch die Netzergänzung Nord Richtung Bronschhofen sind Bestandteile der 2. und 3. Generation des AP Wil. Das ASTRA erarbeitet in der Filiale Winterthur zurzeit ein Generelles Projekt für den neuen Nationalstrassenanschluss Wil-West. Eine Masterplanung zur Entwicklung des wirtschaftlichen Schwerpunktes Wil-West (ESP) hat sowohl die exakte Lage des Anschlusses definiert als auch die Funktion des untergeordneten Netzes nachgewiesen. Daraufhin hat das ASTRA die Arbeiten am Generellen Projekt weitergeführt. Parallel dazu erarbeitete das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen das Vorprojekt für die Netzergänzung Nord Richtung Bronschhofen. Die Terminplanung sieht vor, das Projekt des Autobahnanschlusses im Sommer 2024 aufzulegen. Die geplante Auflage ist jedoch vom weiteren Verlauf des Gesamtprojektes Wil West abhängig. Die nächsten Schritte und somit auch die Auflage des generellen Projektes sind jedoch abhängig von den anstehenden Diskussionen und Beschlüssen der Kantonsparlamente St.Gallen und Thurgau betreffend das weitere Vorgehen im Zusammenhang mit dem ESP Wil West.

1.2.1.c Nationalstrassenanschluss N01/56 Witen mit Zubringer Rorschach «Autobahnanschluss plus»

Im Auftrag des ASTRA hat das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen ein Genehmigungsprojekt für den Anschluss Witen mit Zubringer N01/56 Rorschach bis zur Sulzstrasse ausgearbeitet. Dabei wurden im Jahr 2021 Vernehmlassungen auf kommunaler und kantonaler Ebene durchgeführt. Im Jahr 2022 wurden auch die Bundesämter miteinbezogen. Mit dem Abschluss des Vernehmlassungsverfahrens auf Bundesamtsstufe ist der Auftrag des Kantons St.Gallen abgeschlossen und sämtliche Arbeiten am Projekt liegen wieder in der Verantwortung des ASTRA. Am 25. Januar 2023 hat der Bundesrat dem Generellen Projekt des Autobahnanschlusses zugestimmt und damit auch die weiteren Projektierungsphasen beim ASTRA ausgelöst. Bis Ende 2025 erarbeitet die ASTRA Filiale Winterthur das Auflageprojekt.

1.2.2 Baulicher und betrieblicher Unterhalt der Nationalstrassen Gebiets- einheit VI

Die betriebs- und unterhaltstechnischen Projekte wurden im Rahmen des 17. SBP durch die Gebietseinheit VI in Abstimmung und Zusammenarbeit mit der ASTRA Filiale Winterthur erfolgreich bearbeitet. Die Aufgaben des betrieblichen Unterhalts der Gebietseinheit VI und die zugrundeliegenden Prozesse sind im Abschnitt 2.3 im Ausblick zum 18. SBP beschrieben.

1.2.2.a Sanierung Stadtautobahn St.Gallen

Das ASTRA Projekt St.Gallen West-Ost beinhaltet die Sanierung der Stadtautobahn. Die Umsetzung erfolgt über mehrere Etappen und sollte im Jahr 2027 abgeschlossen werden können.

Etappenübersicht:

Vorarbeiten:	Diverse Vorarbeiten	05.2018 – 04.2021
Etappe 1:	Instandsetzung offene Strecke, Brücken, Galerien, Tunnel Stephanshorn, Erweiterung Tunnelzentralen inkl. Ausrüstung BSA, Sicherheitsstollen Tunnel Schoren, Erstellung BSA-Provisorien, Installation BSA bei Überdeckung Rosenberg (Tag und Nacht)	05.2021 – 12.2024
Etappe 2:	Instandsetzung Tunnel Rosenberg, Schoren, St. Fiden, Erneuerung restliche BSA Das ASTRA kommuniziert im Q4/2022 die definitiven Termine für Etappe II	01.2024 – 12.2026
Abschluss:	Diverse Abschlussarbeiten	01.2027 – 12.2027

Die Begleitung derart grosser und komplexer Projekte ist für die Abteilung Nationalstrassen Gebiet VI sehr herausfordernd. So müssen jährlich rund 400 Sperrungen eingerichtet und wieder aufgehoben werden und dies zum grössten Teil in der Nacht. Ebenso anspruchsvoll ist die ständige Verfügbarkeit der Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen sicherzustellen bei parallelem Baubetrieb und Eingriffen ins System.

1.3 Kantonsstrassen

1.3.1 Kantonsstrassenbau

1.3.1.a Umfahrungsstrassen

a) *Umfahrung Bütschwil*

Am 26. Mai 2014 fand im Weiler Engi in Bütschwil der Spatenstich zu den Bauarbeiten der Umfahrung statt. Wie geplant wurden drei grosse Bauetappen festgelegt und dazu jeweils die Arbeiten öffentlich ausgeschrieben. Die Verkehrsübergabe der Umfahrung Bütschwil erfolgte am 17. September 2020. Die Zusammenstellung der Bauabrechnung ist in Arbeit.

b) *Umfahrung Wattwil – 2. Etappe*

Die an das Verwaltungsgericht eingereichten Beschwerden gegen die Entscheide der Regierung wurden vom Verwaltungsgericht des Kantons St.Gallen mit Urteil vom 11. Juni 2014 in der Sache grossmehrheitlich abgewiesen, aber zur Durchführung eines Projektänderungsverfahrens (unbedeutende Änderung) bezüglich zweier zusätzlicher Durchlässe für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung an die Regierung zurückgewiesen. Die Einsprechenden erhoben daraufhin beim Bundesgericht gegen die Urteile des Verwaltungsgerichtes Beschwerde. Das Bundesgericht bestätigte die Entscheide des Verwaltungsgerichtes mit Urteil vom 3. März 2016. Dies hatte zur Folge, dass ein Projektänderungsverfahren für die zusätzlichen landwirtschaftlichen Durchlässe durchzuführen war. Am 15. bzw. 16. Juni 2017 stimmten die Einsprechenden der Projektänderung

schriftlich zu und verzichteten ausdrücklich auf eine erneute öffentliche Auflage. Daraufhin genehmigte die Regierung am 5. Juli 2017 die entsprechenden Projektänderungen mit Mehrkosten von Fr. 750'000.–. Das Projekt Umfahrung Wattwil, 2. Etappe (Brendi–Stegrüti) war damit rechtskräftig. Damit konnte noch im Jahr 2017 mit den Landerwerbsverfahren begonnen werden und die Ingenieurarbeiten für die Detailprojekte konnten in Angriff genommen werden. Am 29. August 2018 erfolgte der Spatenstich für den Bau der Umfahrung Wattwil 2. Etappe. Die geplante Bauzeit von rund vier Jahren konnte eingehalten werden, so dass am 15. September 2022 die Umfahrungsstrasse dem Verkehr übergeben werden konnte. Die Zusammenstellung der Bauabrechnung ist in Arbeit.

c) Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona

Am 11. September 2011 haben die Stimmberechtigten von Rapperswil-Jona mittels Referendum den zustimmenden Stadtratsbeschluss und damit verbunden das Strassenbauvorhaben zur Verkehrsentslastung Rapperswil-Jona abgelehnt. Das Baudepartement hat daraufhin sämtliche Arbeiten gestoppt.

Der Stadtrat Rapperswil-Jona analysierte mit externer Unterstützung das negative Abstimmungsergebnis. Auf Basis der Ergebnisse dieser Analyse wurde ein Mitwirkungsprozess «Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona» gestartet. Die Bevölkerung wurde eingeladen, an einer mehrheitsfähigen und zukunftsorientierten Verkehrslösung mit zu arbeiten. Im April 2014 hat die Stadt Rapperswil-Jona die daraus entstandene Lösungsstrategie dem Tiefbauamt überbracht. Für zwei Varianten hat das Tiefbauamt eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, die anschliessend im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) gegeneinander abgewogen wurden. Daraus wurde die Variante «Mitte unterirdisch» als Bestvariante zur Weiterprojektierung ausgewählt.

Nach der Wahl der Bestvariante wurde in der Stadt Rapperswil-Jona die Ausarbeitung eines Gesamtverkehrskonzepts gestartet, um den Umgang mit dem Verkehr in der Stadt Rapperswil-Jona mit und ohne Tunnelvariante aufzeigen zu können. Im Sommer 2022 wurde die Mitwirkung zum Gesamtverkehrskonzept gestartet, um danach eine Volksabstimmung zum Konzept durchzuführen. Die Stadt Rapperswil-Jona führt am 10. September 2023 eine Grundsatzabstimmung zu den Tunnelvarianten durch. Aufgrund der Abstimmungsergebnisse kann dann allenfalls im Rahmen des 18. SBP mit der Projektierung der Bestvariante «Mitte unterirdisch» gestartet werden.

d) Kantonsstrasse zum See

Gleichzeitig zur Projektierung des neuen Nationalstrassenanschlusses mit Zubringer (siehe Abschnitt 1.2.1.d) wurde die Weiterführung des Zubringers von der Sulzstrasse bis ins Zentrum von Rorschach und weiter bis zur Thurgauerstrasse erarbeitet. Im Jahr 2019 konnte das Projekt den betroffenen politischen Gemeinden und kantonalen Fachstellen zur Stellungnahme vorgelegt werden. Die politischen Gemeinden Goldach und Rorschach wurden nach Art. 35 des Strassengesetzes (sGS 732.1; abgekürzt StrG) angehört und sicherten dem Kanton den Gemeindeanteil an den Projektkosten zu. Die beiden Vernehmlassungsbeschlüsse wurden der Bürgerschaft im November 2019 zur Abstimmung unterbreitet und von der Bürgerschaft angenommen. In beiden politischen Gemeinden wurde dem Projekt zugestimmt. Daraufhin wurde das Genehmigungsprojekt ausgearbeitet und die Hauptuntersuchung der Umweltverträglichkeit durchgeführt und mit den beteiligten Gemeinden und deren Projekten koordiniert. Es ist vorgesehen, das Projekt Ende 2023 dem Kantonsrat zur Genehmigung zu überweisen.

e) Regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster

Im Jahr 2011 führte das Bau- und Umweltsdepartement zusammen mit Fachämtern des Kantons, den Gemeinden Kaltbrunn, Gommiswald, Uznach und Schmerikon sowie der Region Zürichsee-Linth eine ZMB zur Entlastung des Städtchens Uznach durch. Innerhalb der untersuchten Varianten heben sich vier Linienführungen ab, die der Region und den betroffenen Gemeinden zur Stellungnahme unterbreitet wurden. Die daraus favorisierte Variante führt vom A15-Anschluss

Schmerikon südlich entlang der SBB-Linie bis zur Benknerstrasse / Ewigkeitsstrasse. Auf Gemeindegebiet von Kaltbrunn enthält die Variante eine Verbindung von der Benknerstrasse / Ewigkeitstrasse an die Gasterstrasse und führt von der Gasterstrasse weiter zur Rickenstrasse.

Auf Basis der ZMB wurde Anfang 2013 ein Mitwirkungsprozess gestartet, bei dem die Linienführung der favorisierten Variante optimiert wurde. Das Hauptaugenmerk wurde dazu auf den Anschluss an das übergeordnete Netz in Schmerikon, die Strassenführung im Bereich des Kaltbrunner Rieds, die Verbindung der Benknerstrasse mit der Gasterstrasse und die flankierenden Massnahmen im Zentrum von Uznach gelegt. Die Resultate wurden für die Projektierung, mit der in der zweiten Hälfte des Jahres 2017 gestartet wurde, übernommen. Aufgrund eines Rutschgangs musste im Jahr 2017 die Linienführung zwischen der Gaster- und Rickenstrasse angepasst werden.

In einem Zwischenbericht vom Dezember 2020 kommt die eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) zum Schluss, dass die Linienführung entlang des Kaltbrunner Riets schwerwiegende Beeinträchtigungen der nationalen Schutzziele zur Folge habe. Trotz weiteren Optimierungen der Linienführung bestätigt die ENHK in ihrem abschliessenden Gutachten im März 2022 die negativen Auswirkungen auf Natur und Umwelt. Unter Würdigung des sorgfältigen Variantenstudiums im Jahr 2011 und des anschliessenden Mitwirkungsverfahrens 2014/15 kamen das kantonale Tiefbauamt und die Vertreterinnen und Vertreter der Region Zürichsee-Linth überein, trotzdem am bestehenden Projekt im Grundsatz festzuhalten. Im Vordergrund steht die Überarbeitung des negativ beurteilten Abschnitts Rotfarb–Grynaustrasse. Die Linienführung dieses Abschnitts wird 2022/23 unter Einbezug interessierter Kreise optimiert werden. Es ist vorgesehen, das Genehmigungsprojekt im Rahmen des 18. SBPs bis im Sommer 2024 fertigzustellen und den betroffenen politischen Gemeinden zur Vernehmlassung nach Art. 35 StrG zuzustellen.

f) N01/56 Engpassbeseitigung Teilsperre Güterbahnhof mit Tunnel Liebegg (siehe oben NS)

Dieses Vorhaben ist in Abschnitt 1.1.1.a «Engpassbeseitigung N1 St.Gallen mit Teilsperre Güterbahnhof und Tunnel Liebegg» beschrieben.

g) Netzergänzung Nord zum neuen Nationalstrassenanschluss N01/56

Die Ausführungen zum Nationalstrassenanschluss sind in Abschnitt 1.1.1.b «Autobahnanschluss Wil-West» dargelegt. Für die Verkehrserschliessung des neuen Entwicklungsschwerpunkts Wil-West wurden die erarbeiteten Varianten in einer ZMB gemäss dem Verfahren «Nachhaltigkeitsindikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte» des ASTRA bewertet. In der Bestvariante ist zusätzlich zum neuen Nationalstrassenanschluss Wil-West, der sich auf Territorium des Kantons Thurgau befindet, auch eine Verbindung entlang der westlichen Bebauung von Wil bis nach Bronschhofen notwendig. Sie heisst «Netzergänzung Nord» und liegt auf Gebiet des Kantons St.Gallen. In enger Zusammenarbeit mit der Projektentwicklung für den Nationalstrassenanschluss und die verkehrlichen Infrastrukturen des Entwicklungsgebiets sowie der Stadt Wil hat der Kanton St.Gallen die Netzergänzung Nord projektiert. Das Vorprojekt ging am 6. März 2017 in die Vernehmlassung. Nach Bereinigung der Stellungnahmen wurde koordiniert mit den Projekten des Kantons Thurgau die Erarbeitung eines Genehmigungsprojekts gestartet. Für dieses Vorhaben werden Finanzmittel aus dem Agglomerationsfonds erwartet. Die Erarbeitung des Genehmigungsprojekts (erweitertes Vorprojekt) konnte Ende 2022 abgeschlossen werden, nachdem im September die Vernehmlassung zum Vorprojekt und die Mitwirkung durchgeführt wurden. Das Projekt Netzergänzung Nord liegt für die weiteren politischen Prozesse vor. Die Terminplanung ist vom Gesamtprojekt Wil West abhängig.

h) Wil-West / einschliesslich Begleitmassnahmen

Aufgrund der Ablehnung des Sonderkredits für die Arealentwicklung Wil West durch die St.Galler Stimmbewölkerung im September 2022 scheidet der Kanton St.Gallen als derzeit grösster Grund

eigentümer in Wil West als Entwickler und Investor des Areals aus. Es sind daher neue Lösungen für die Zukunft des Gesamtvorhabens WILWEST zu eruieren, da das Vorhaben wesentlicher Bestandteil des Agglomerationsprogramms Wil ist. Die ursprüngliche Terminplanung des Kantons Thurgau, auf dessen Kantonsgebiet das Vorhaben zu einem grossen Teil umgesetzt werden soll, sah vor, die Kantonale Nutzungszone (KNZ) und die dazugehörigen Infrastrukturprojekte (ohne Netzergänzung Nord) im Sommer 2024 aufzulegen. Die geplante Auflage ist jedoch vom weiteren Verlauf des Gesamtvorhabens WILWEST abhängig. Diesbezüglich laufen Abklärungen zwischen den beiden Kantonen St.Gallen und Thurgau in Zusammenarbeit mit den weiteren Projektpartnern und dem Bund. Auch Vertreter der beiden Kantonsparlamente St.Gallen und Thurgau werden in diesen Abklärungsprozess miteinbezogen.

i) Netzstrategie Sargans

Die Region Sargans, insbesondere das Zentrum von Sargans, ist stark von Verkehr belastet. Die Autobahnanschlüsse sind regelmässig überlastet und führen zu Rückstaus in das untergeordnete Strassennetz. Aufgrund dieser Ausgangslage wurde im Frühling 2021 eine Variantenprüfung mittels ZMB in Auftrag gegeben. Ziel ist dabei, die möglichen Umfahrungs-/Entlastungsvarianten zu bewerten und im 18.SBP die weitere Vertiefung zu beantragen. Die möglichen Varianten wurden in den Jahren 2021 und 2022 erarbeitet und auf ihre Machbarkeit geprüft. Im Jahr 2023 soll die detaillierte Bewertung der Varianten durchgeführt werden. Die Resultate sollten bis Ende 2023 vorliegen.

j) Diepoldsau Netzstrategie DHAMK

Das Projekt wurde aufgrund Überprüfungsarbeiten an der Autobahnverbindung S18 durch Österreich sistiert. Aktuell laufen zu diesem Thema Gespräche.

k) Entlastung der St.Galler-, Herisauer- und Wilerstrasse in Gossau

Die St.Gallerstrasse in Gossau wird je nach Abschnitt täglich mit bis zu 22'000 Fahrzeugen belastet, was insbesondere die Aufenthaltsqualität im Stadtzentrum stark beeinträchtigt. Diese Verkehrssituation hat sich über die vergangenen Jahre kontinuierlich negativ weiterentwickelt, weshalb die Stadt Gossau in der Vergangenheit schon verschiedene Planungen für eine entsprechende Entlastung ausgelöst hat. So wurden beispielweise Lösungen mit einer Westumfahrung (1990), einer Lichtsignalkette (1992), einer Kernumfahrung mit Tunnel (1998) oder mit Einbahnsystemen (2004) angedacht. Mit dem Stadtentwicklungskonzept von 2004 wurden zudem noch weitere Lösungsstrategien entwickelt und grob untersucht.

Als Synthese und Ergänzung der bereits untersuchten Lösungsansätze wurde im Jahr 2012 ein Variantenvergleich durchgeführt, der als Bestlösungen die beiden Szenarien «Aufwertung St.Gallerstrasse» und «Südverbindung» hervorbrachte. Kurz darauf wurde im Herbst 2013 die Massnahme «Gossau, Entlastung St.Gallerstrasse» in das 16. Strassenbauprogramm (SBP) des Kantons St.Gallen aufgenommen. Dabei handelt es sich um eine Planungsmassnahme, welche die Erörterung der zweckmässigsten Lösung zur Entlastung der St.Gallerstrasse zum Ziel hat.

In der Folge hat die Stadt Gossau in Zusammenarbeit mit den kantonalen Fachstellen ein Stadtentwicklungskonzept (STEK) erarbeitet, das als Grundlage zur Steuerung der räumlichen Entwicklung über die kommenden 20 Jahre dienen soll. Dieses Konzept baut auf einer integralen Gesamtsicht von Siedlung, Landschaft und Mobilität auf. Als Defizit wird dabei u.a. die hohe Verkehrsbelastung im Stadtzentrum genannt. Neben der bereits erwähnten Verringerung der Aufenthaltsqualität behindert diese Verkehrsbelastung weiter auch die kommerzielle Entwicklung sowie die Wohnentwicklung. Zusätzlich verstärkt werden diese negativen Auswirkungen durch den zunehmenden Schwerverkehrsanteil.

In einer umfassenden Variantenanalyse mit ZMB, die breit fachlich begleitet und unter Einbezug der Bevölkerung erfolgte, konnte keine der Varianten in der Gesamtbetrachtung mit eindeutig

besserem volkswirtschaftlichem Nutzen als der bestehende Netzzustand ermittelt werden. Hauptprobleme der meisten Varianten sind die sehr hohen Kosten und die abgesehen vom Schwerverkehr beschränkte Entlastungswirkung. Es wird deshalb empfohlen, vorläufig auf der Basis des bestehenden Netzzustands zusätzliche Verkehrsmanagement-Massnahmen weiterzuverfolgen. Dazu ist als Bestandteil des Verkehrsmanagements auch eine Westspange Flawilerstrasse–Wilerstrasse zu prüfen.

Die Prüfung der Zweckmässigkeit einer Westspange Flawilerstrasse–Wilerstrasse wurde im Januar 2023 gestartet und wird Ende 2023 abgeschlossen. Die daraus abgeleiteten Schlüsse werden im 18.SBP weiterbearbeitet.

Die in Aussicht gestellten Verkehrsmanagementmassnahmen wurden aufgrund des Gesamtverkehrskonzepts, das bei der Stadt Gossau in Erarbeitung ist und voraussichtlich Ende 2023 abgeschlossen sein wird, vorerst nicht gestartet.

l) Ostumfahrung Altstätten

Die Arbeiten zum Masterplan Altstätten, in welchem unter anderem die Ostumfahrung Altstätten überprüft wurde, haben dem Projekt Ostumfahrung Altstätten eine genügende Zweckmässigkeit attestiert. Aufgrund der Analyse der Verkehrszwecke dieser Strasse wurde festgestellt, dass die Strasse hauptsächlich lokale Erschliessungsfunktionen hat und dass der regionale und überregionale Verkehr immer noch mehrheitlich auf den bestehenden Kantonsstrassen abgewickelt wird. Darum wird darauf verzichtet, diese neue Strasse in den Kantonsstrassenplan aufzunehmen.

1.3.1.b Übrige Vorhaben der 1. Priorität (A-Liste)

Das 17. SBP enthielt insgesamt 98 Bauvorhaben der 1. Priorität. 97 Vorhaben wurden angegangen und bearbeitet (13 Studien, 49 Projektierungen, 13 in Bau, 17 gebaut und 5 abgeschlossen). Einzig das Investorenprojekt «Buchs, Erschliessung Schwerpunktgebiet Fegeren» konnte aufgrund der Abhängigkeiten zum Entwicklungsgebiet der Stadt Buchs nicht angegangen werden. Bei vielen Projektierungen ergeben sich aufgrund von Einsparungen grössere Verzögerungen. Unter dem Titel Übrige Kantonsstrassenprojekte werden alle Vorhaben der 1. Priorität (Liste A-Vorhaben) zusammengefasst. Hierzu zählen Projekte aus den Bereichen Strassenkorrekturen, Verkehrsmanagement, Fuss- und Veloverkehr, Umweltschutzmassnahmen und Kantonsstrassensanierungen. Die Umfahrungsstrassen werden unter den Abschnitten 1.2.1 und 1.3.1.a und die Kunstbauten unter Abschnitt 1.3.1.c separat erläutert.

Da das SBP ein rollendes Planungsinstrument ist, erstrecken sich die Bearbeitungsstände von abgeschlossener Studie bis zum realisierten Vorhaben. Dies bedeutet auch, dass ein finanzieller Überhang aus bereits baureifen Projekten des 17. SBP in das 18. SBP übergeht. Auf Wunsch von involvierten Gemeinden wurden fünf Projekte gestrichen oder infolge Drittplanungen Aufgeschoben.

1.3.1.c Kunstbauten

Im Verlauf des 17. SBP wurden vier Brücken neu erstellt, ersetzt oder total saniert, eine Brücke befindet sich im Bau und neun Vorhaben befinden sich in Projektierung. Die Bauarbeiten dieser Vorhaben werden im 18. SBP anfallen. Die umfangreichen Sanierungen des Viadukts Mühle-Rickenbach in Wil und der Brücke Rhein Kriessern-Mäder konnten abgeschlossen werden. Bei vier Vorhaben ergaben sich aufgrund von Abhängigkeiten mit Drittprojekten oder aufgrund von politischen Prozessen Verzögerungen.

Die Bauabrechnung der Brücke Pfäfers-Valens samt Erschliessungsstrasse Valur konnte im Jahr 2022 innerhalb des genehmigten Kredits abgeschlossen werden.

1.3.1.d Sammelpositionen

Das 17. SBP enthält die Sammelpositionen «Umweltschutzmassnahmen / Strassenraumgestaltung», «Dringende kleine Vorhaben / Projektierung / Reserve Aggloprojekte A» und «Gesamtverkehr». In den Sammelpositionen und den Bauvorhaben der 1. Priorität sind für die Umsetzung von Agglomerationsmassnahmen insgesamt 167 Mio. Franken eingestellt worden. Die AP 1. bis 3. Generation des Bundes enthalten bis im Jahr 2027 Projekte an Kantonsstrassen mit Gesamtkosten von 271 Mio. Franken (brutto). Mit den eingestellten Mitteln wurde beabsichtigt, im Rahmen des 17. SBP rund 62 Prozent der Vorhaben finanzieren und umsetzen zu können. Der Bundesanteil beträgt dabei rund 50 Mio. Franken. Der Umsetzungsstand der Agglomerationsmassnahmen 1. bis 3. Generation ist in Abschnitt 1.4. erläutert.

Die AP 1. bis 3. Generation der Agglomerationen St.Gallen-Bodensee, Werdenberg-Lichtenstein, Obersee und Wil umfassten ursprünglich rund 700 Massnahmen entlang von Kantonsstrassen. In den Jahren 2019 bis 2021 prüfte das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen alle Massnahmen, bereinigte Doppelnennungen oder geografische Überlagerungen und priorisierte die verbleibenden 323 Massnahmen. Diese wurden aufgrund des Projektcharakters den einzelnen Sammelpositionen zugeordnet. Mit diesem Vorgehen wurde entschieden, dass die vorgesehene Reserve für Agglomerationsprojekte A von 40 Mio. Franken aufgelöst und proportional auf die entsprechenden Sammelpositionen verteilt wird. Dabei erhöhen sich die finanziellen Mittel in der Sammelposition «Strassenraumgestaltung» von 30 Mio. Franken auf 50 Mio. Franken und jene der Sammelposition «Gesamtverkehr» von 31 Mio. Franken auf 51 Mio. Franken. Die restlichen 10 Mio. Franken der Sammelposition «Dringende kleine Vorhaben / Projektierung / Reserve Aggloprojekte A» stehen für die Ausführung von dringenden kleinen Vorhaben oder Projektierungen zur Verfügung. Unter der Sammelposition «Reserve Aggloprojekte A» werden keine Projekte mehr geführt.

In den Sammelpositionen sind insgesamt 334 Vorhaben angegangen worden. Unter der Sammelposition «Umweltschutzmassnahmen / Strassenraumgestaltung» werden 76 Lärmsanierungsprojekte, 3 Amphibienschutzprojekte und 60 Strassenraumgestaltungen geführt. Die Sammelposition «Gesamtverkehr» umfasst 102 Fussgängerübergänge, 54 Fuss- und Veloverkehrsvorhaben, 5 Vorhaben Verkehrsmanagement und 34 Vorhaben für den behindertengerechten Umbau von Bushaltestellen. Der Umsetzungsstand der entsprechenden Sammelpositionen und Projektkategorien wird in den nachfolgenden Abschnitten erläutert.

1.3.1.e Umweltschutzmassnahmen / Strassenraumgestaltung

a) Strassenraumgestaltung

Mit der Aufteilung der vorgesehenen Reserven für Agglomerationsprojekte A von 40 Mio. Franken proportional auf die entsprechenden Sammelpositionen erhöhen sich die finanziellen Mittel in der Sammelposition «Umweltschutzmassnahmen / Strassenraumgestaltung» von 30 Mio. Franken auf 50 Mio. Franken.

In Andwil, Berneck, Gaiserwald, Rorschach, Schmerikon, Uznach, Walenstadt, Wil, Widnau, Thal und Weesen konnten neu gestaltete Strassenräume geschaffen werden. Nebst einer umfassenden Sanierung der Kantonsstrassen haben die Standortgemeinden die Chance genutzt, mit gestalterischen Elementen ihre Stadt- oder Dorfzentren abgestimmt auf die künftige Nutzung und Entwicklung aufzuwerten und die Verkehrsinfrastruktur insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr attraktiver und sicherer zu gestalten. Weitere grosse Vorhaben (z.B. in Sargans, Rorschach, Wattwil oder Flawil) stehen kurz vor dem Baubeginn oder im Rechtsmittel- oder Landerwerbsverfahren. In der Projektierungsphase werden Gestaltungen in Altstätten, Marbach, Rebstein, Buchs, Grabs, Kirchberg, St.Gallen, Uzwil, Wil, Sargans, Tübach und Eggersriet weiterentwickelt. Nebst vielen positiven Erfahrungen mit Strassenraumgestaltungen in den St.Galler Gemeinden mussten auch ablehnende Entscheide verzeichnet werden. So wurden in den Gemeinden Sevelen, Wartau, Waldkirch und Rapperswil-Jona Projekte im Rahmen der Vernehmlassung nach Art. 35 StrG von

der Bevölkerung abgelehnt. Die finanziellen Mittel für die Strassenraumgestaltungen waren zusammen mit den Umweltschutzmassnahmen im 17. SBP in einer Pauschale von 50 Mio. Franken budgetiert (Strassenraumgestaltungen 40 Mio. Franken / Umweltschutz 10 Mio. Franken). Die gesamthaften Ausgaben von Kanton und Gemeinden für Strassenraumgestaltungen werden bis zum Ende des 17. SBP den Betrag von rund 25 Mio. Franken erreichen. An den Kosten beteiligen sich die politischen Gemeinden nach festgelegtem Kostenteiler mit rund 9 Mio. Franken. Somit verbleiben dem Kanton St.Gallen für die Strassenraumgestaltungen Nettoausgaben von rund 16 Mio. Franken. Die Minderausgaben gegenüber dem Programm resultieren aus den abgelehnten Projekten. Bei vielen Projekten zeigte sich, dass partizipative Verfahren in den Gemeinden wichtig, jedoch sehr zeitaufwändig sind. Hinzu kommt, dass Strassenraumgestaltungen – da innerorts – sehr viele Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer betreffen und damit das Potenzial an Einsprechern sehr gross ist. Dies führt regelmässig zu langwierigen Einsprache- und Landerwerbsverfahren mit erheblichem Zeitaufwand bis zum Erlangen der Baureife. Das vom Kantonsrat mit dem 14. SBP genehmigte Finanzierungsmodell, das einen Kostenanteil für den Kanton von 65 Prozent und für die Gemeinden von 35 Prozent vorsieht, hat sich bewährt und kann in der Praxis gut angewendet werden. Dieses Finanzierungsmodell soll auch im 18. SBP weitergeführt werden.

b) Lärmsanierungen

Die Lärmsanierungen an Kantonsstrassen stehen im Kontext zu den Programmvereinbarungen mit dem Bund. Die Vereinbarungen definieren alle zu sanierenden Kantonsstrassenabschnitte und die Bundesbeiträge. Die aktuelle dritte Programmvereinbarung wurde bis Ende 2024 verlängert und führte zu Lärmsanierungsprojekten in 42 Gemeinden (St.Gallen, Goldach, Steinach, Tübach, Eggersriet, Rheineck, St.Margrethen, Au, Diepoldsau, Rebstein, Marbach, Altstätten, Oberriet, Rüthi, Sevelen, Gams, Grabs, Buchs, Wartau, Sargans, Bad Ragaz, Mels, Schänis, Weesen, Kaltbrunn, Gommiswald, Schmerikon, Rapperswil-Jona, Eschenbach, Wildhaus-Alt St.Johann, Nesslau, Wattwil, Lichtensteig, Bütschwil-Ganterschwil, Kirchberg, Oberuzwil, Uzwil, Flawil, Degersheim, Oberbüren, Niederbüren, Gossau). Zudem wurde der Strassenlärmbelastungskataster vollständig aktualisiert und digitalisiert. Mit den vorhandenen Ressourcen konnten bis heute in den meisten Gemeinden des Kantons St.Gallen Lärmsanierungsprojekte mindestens gestartet werden. Die Lärmsanierungsprojekte werden analog zu den Strassenbauprojekten gemäss Strassengesetz durchgeführt. Häufig werden in Zusammenarbeit mit den Gemeinden ebenfalls die lärmbelasteten Gemeindestrassen in einem koordinierten Projekt erarbeitet. Die öffentlichen Auflagen mit den persönlichen Anzeigen an alle betroffenen Eigentümer entlang des Sanierungsabschnitts führten oft zu Einsprachen, verbunden mit Projektverzögerungen. In der Stadt St.Gallen wurde aufgrund von Einsprachen in zwei grösseren Lärmsanierungsprojekten das «Konzept Temporegime» zusammen mit der Stadt erarbeitet.

Im Rahmen des 17. SBP wurden 76 Lärmsanierungsvorhaben bearbeitet. Elf befinden sich in der Studienphase, 26 in Projektierung, 20 im Bau und 15 konnten abgeschlossen werden. Vier Projekte mussten sistiert oder widerrufen werden. Insgesamt wurden in den vergangenen fünf Jahren für Lärmsanierungen rund 11 Mio. Franken investiert.

Neben den eigentlichen Lärmsanierungsprojekten wurden und werden laufend auch weitere Massnahmen zur Immissionsminderung durchgeführt:

- Überprüfung aller Strassenbauprojekte auf Optimierung der Lärmverhältnisse;
- Teilnahme an diversen Forschungsprojekten des Bundes;
- Auflagen für schallschluckende Wände und Fassaden bei Unterschreitungen der geltenden Strassenabstände;
- Einbau von lärmarmen Belägen ausserhalb eines Lärmsanierungsprojektes, da deren Einbau nur bei einem notwendigen Ersatz der Deckschicht wirtschaftlich tragbar ist. Vor jedem Deckschichteinbau auf Kantonsstrassen in lärmbelasteten Gebieten wird deshalb der Einsatz eines lärmarmen Belags geprüft.

c) Weitere Umweltschutzmassnahmen

Wenn Kantonsstrassen Gewässerschutzzonen durchqueren, hat der Strasseneigentümer dafür zu sorgen, dass kein verschmutztes Strassenwasser in die Schutzzone gelangt und keine Fahrzeuge in die Schutzzonen eindringen können. Sämtliche Konfliktstellen mit Gewässerschutzzonen an Kantonsstrassen sind bekannt und in den letzten Jahren zum grössten Teil auch bereits gelöst worden. Im Rahmen des 17. SBP konnte in Waldkirch/Gossau an der Kantonsstrasse Nr. 9 mit der Sanierung im Bereich der Schutzzone der Quellwasserfassung Stöcklen eine wichtige Schwachstelle behoben werden. Das Strassenabwasser wurde gefasst und ausserhalb der Schutzzone über ein Versickerungsbecken gereinigt und dem Vorfluter zugeführt.

Die öffentliche Hand ist gesetzlich verpflichtet, für die ungeschmälerete Erhaltung des Amphibienbestands zu sorgen und hat damit auch die Pflicht, Beeinträchtigungen des Amphibienbestands durch Verluste auf der Strasse zu verhindern. Im Rahmen des 17. SBP konnten verschiedene Amphibienschutzgebiete bearbeitet oder mitfinanziert werden.

Das Amphibienlaichgebiet Moosanger bei Widnau hat aufgrund des grossen Tierbestandes und aufgrund dort lebender stark gefährdeter Arten nationale Bedeutung. Ein grosser Teil der wanderaktiven Amphibien wandert im Frühjahr aus Süden zum Laichgewässer und muss dabei die Rietstrasse überqueren. Die Tiere queren die Strasse auf einer Länge von rund 1'200 m, mit einer Häufung im Bereich des Binnenkanals sowie bei der Baumreihe / Graben nahe Honglersmoos. Zum Schutz der Amphibien an der Rietstrasse wird ein Amphibienleitwerk mit 5 Durchlässen unter der Kantonsstrasse geplant. Die Ausführung ist im 18. SBP in Koordination mit dem Hochwasserschutzprojekt am Werdenberger Binnenkanal und der Sanierung der Rietstrasse geplant.

Das Turpenriet in Kirchberg ist ein Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung. Im Jahr 1988 wurde im Zuge der Melioration ein Amphibienleitwerk erstellt. Dieses entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen und muss erneuert werden. Da sowohl Gemeinde- als auch Kantonsstrassen betroffen sind, erfolgt die Projektierung unter der Federführung der Gemeinde Kirchberg.

Ein weiteres bedeutendes Amphibienlaichgebiet stellt der Tankgraben Plattis in Wartau dar. Um die Amphibienwanderung vom Hang über die Kantonsstrasse zum Tankgraben zu unterbinden, wurde innerhalb des 17. SBP mit einem Ersatzweiher direkt am Fusse des Hangs ein neuer Laichplatz geschaffen werden. Nach erfolgreicher Umsiedlung der Amphibien kann der Tankgraben verfüllt werden. Die Planung und Ausführung erfolgt unter der Federführung der Gemeinde Wartau. Der Kanton beteiligt sich als Strasseneigentümer anteilmässig an den Kosten.

Nebst einzelnen neu erstellten Kunstbauten, die den erhöhten Anforderungen der Naturgefahrenkarte in Bezug auf die Durchflusskapazität Rechnung tragen, konnten im Zusammenhang mit Strassenprojekten auch Bachdurchlässe unter Kantonsstrassen saniert bzw. erweitert werden. Dies erfolgt in der Regel koordiniert mit Bachsanierungs- oder Bachöffnungsprojekten des Amtes für Wasser und Energie.

Der umweltgerechten Entsorgung von Strassenabwasser kommt bei Kantonsstrassenvorhaben eine grosse Bedeutung zu. Gemäss den gesetzlichen Vorgaben, vorab Art. 7 des Bundesgesetzes über den Schutz der Gewässer (SR 814.20), bildet die VSA-Richtlinie «Abwasserbewirtschaftung bei Regenwetter» des Verbands Schweizerischer Abwasser- und Gewässerschutzfachleute aus dem Jahre 2019 die Entscheidungsgrundlage für die notwendigen Verfahren. Die Komplexität hat sich mit der Inkraftsetzung der neuen Richtlinie stark erhöht. Um den Anforderungen der Umweltgesetzgebung gerecht zu werden, sind für jedes Projekt objektspezifische Lösungen gefragt, welche umfangreiche Abklärungen voraussetzen. Neben den finanziellen Mehraufwendungen sind auch erhöhte interne Personalressourcen erforderlich. Aufgrund von dezentralen Versickerungs-

becken und technischen Strassenabwasserbehandlungsanlagen erhöht sich auch der nötige Landerwerb. Die Projekte werden in enger Zusammenarbeit mit dem Amt für Umwelt und Energie erarbeitet.

Bei der Projektierung von Bauvorhaben an Kantonsstrassen wurde auch den Anliegen der Luftreinhaltung Rechnung getragen. Da es kaum Eingriffe gibt, die lufthygienisch die Situation auf einen Schlag verbessern, sind Sanierungsmassnahmen auch selten als eigenständige Luftreinhaltungsmassnahmen geeignet. Vielmehr erfolgen solche in der Regel als Ergänzung zu Eingriffen sicherheitstechnischer, verkehrstechnischer, lärmindernder oder gestalterischer Art. So kann mitstrassenraumgestalterischen Massnahmen der Innerortsverkehr harmonisiert und die Schadstoffemissionen reduziert werden. Dazu wurde bei allen Baustellen die Baurichtlinie Luft (BauRLL, 2016) konsequent umgesetzt. Die Partikelfilterpflicht auf Baumaschinen hat sich durchgesetzt, gilt als Standard und wird mittels Stichproben auch kontrolliert.

Im Rahmen des 17. SBP wurde das gesamte Kantonsstrassennetz auf Störfälle untersucht. Dabei wurden Störfälle in Bezug auf die Bevölkerung (Anzahl Todesopfer), verunreinigte unterirdische Gewässer (Grundwasser) und verunreinigte oberirdische Gewässer systematisch ermittelt. Es zeigte sich, dass keine Sofortmassnahmen nötig sind. Bestehende Defizite werden im Rahmen von Kantonsstrassensanierungen oder -neubauten behoben.

1.3.1.f Gesamtverkehr

Erfahrungsgemäss können bei weitem nicht alle eingegangenen Begehren der Gemeinden und die Massnahmen aus den AP innerhalb einer Programmperiode zu baureifen Projekten oder gar zur Realisierung geführt werden. Aus diesem Grund wurde dieser Finanzierungsfond für Vorhaben im «Gesamtverkehr» gebildet. Im 17. SBP wurden für die Sanierung von Fussgängerübergängen an Kantonsstrassen 8 Mio. Franken, für Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen 3 Mio. Franken, für die Umsetzung des eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes (SR 151.3; abgekürzt BehiG) an Bushaltestellen an Kantonsstrassen 15 Mio. Franken und für Verkehrsmanagementmassnahmen 5 Mio. Franken eingestellt.

Mit der Aufteilung der vorgesehenen Reserven für Agglomerationsprojekte A von 40 Mio. Franken proportional auf die beitragsberechtigten Sammelpositionen erhöhen sich die finanziellen Mittel in der Sammelposition «Gesamtverkehr» von 31 Mio. Franken auf 51 Mio. Franken. Damit stehen der Sanierung von Fussgängerübergängen an Kantonsstrassen neu 12 Mio. Franken, für Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen 13 Mio. Franken und für Verkehrsmanagementmassnahmen 11 Mio. Franken zur Verfügung. Unter der Sammelposition «Reserve Aggloprojekte A» werden entsprechend keine Projekte mehr geführt.

a) Sanierung Fussgängerübergänge

Die Erhebung der Mängel an den 1'251 Fussgängerstreifen auf Kantonsstrassen wurde per Ende 2014 abgeschlossen. Daraus ergaben sich 2'925 Massnahmen. Diese umfassen ein breites Spektrum von einfachen Anpassungen an Signalisationen bis zu baulichen Anpassungen wie der Erstellung von Mittelinseln, die ein konkretes Kantonsstrassenprojekt auslösen. Bei kleinen Frequenzen und unlösbaren Problemen müssen Fussgängerstreifen auch ersatzlos aufgehoben werden. Rund die Hälfte der Massnahmen konnte vor dem Start des 17. SBP ausgeführt werden, wobei es sich bei einem Grossteil um Unterhaltsmassnahmen handelte. Von den insgesamt 1'251 Fussgängerstreifen verbleiben 300, für die ein Kantonsstrassenprojekt erarbeitet werden muss. Im Rahmen des laufenden 17. SBP wurden 224 Projekte mit Massnahmen zur Verbesserung der Fussgängersicherheit in Angriff genommen. Dabei handelt es sich bei 102 Projekten um reine Fussgängerübergänge, welche über die Sammelposition «Gesamtverkehr» finanziert werden. Davon konnten bisher 29 Projekte abgeschlossen werden. 57 Fussgängerstreifen befinden sich zurzeit in Projektierung und 9 im Bau. 7 Projekte mussten aus unterschiedlichen Gründen sistiert, widerrufen oder abgeschrieben werden. Bisher wurden Vorhaben in der Höhe von rund

13 Mio. Franken realisiert. Weitere 122 Fussgängerübergänge müssen zusammen mit übrigen Kantonsstrassenvorhaben angegangen werden. Die Finanzierung erfolgt über die entsprechende Projektkategorie.

Per Ende des 17. SBP ist bei rund 75 Prozent der 1'251 Fussgängerübergänge die Sanierung in Arbeit oder abgeschlossen. Davon werden rund 50 Projekte ins 18. SBP überführt und bis im Jahr 2028 abgeschlossen sein. Die restlichen 76 Fussgängerübergänge werden im Zeithorizont des 18. und 19. SBP als reine Fussgängerübergänge oder im Rahmen von übrigen Kantonsstrassenvorhaben saniert.

b) Fuss- und Veloverkehr

Zusammen mit der Erarbeitung der AP der 1. und 2. Generation wurde eine Schwachstellenanalyse für den Langsamverkehr erarbeitet. Diese bildet zusammen mit den Begehren aus den AP der 3. Generation und jenen von Gemeinden ausserhalb der Agglo-Regionen die Grundlage für die Vorhaben im Bereich Fuss- und Veloverkehr (FVV). Im 17. SBP wurden insgesamt 54 Projekte bearbeitet. Für 3 FVV-Vorhaben liegen Studien vor und 24 Vorhaben befinden sich in der Projektierung. 24 Vorhaben konnten realisiert werden und 3 Vorhaben wurden auf Wunsch der Gemeinde abgeschrieben. Von den zur Verfügung stehenden Mitteln von 13 Mio. Franken konnten bisher rund 7 Mio. Franken umgesetzt werden.

c) Verkehrsmanagement

Unter dem Titel «Verkehrsmanagement» (VM) konnten fünf Projekte mit finanziellen Aufwendungen in der Höhe von 1 Mio. Franken in Angriff genommen werden. Drei Vorhaben befinden sich in der Projektierung und zwei Vorhaben konnten innerhalb des 17. SBP realisiert werden.

d) Umsetzung BehiG

Der Kanton St.Gallen ist aufgrund des BehiG verpflichtet, mobilitätseingeschränkten Personen einen autonomen Zugang zu Bushaltestellen und Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs an Kantonsstrassen bis zum 31. Dezember 2023 zu ermöglichen. Für die Sanierung von bestehenden Bushaltestellen wurden im 17. SBP gesamthaft 15 Mio. Franken vorgesehen.

Um die vorhandenen Mittel zielgerichtet einsetzen zu können, wurde im Rahmen des 17. SBP ein Umsetzungskonzept erarbeitet. Hierzu wurden für alle rund 1'200 Haltekanten an Kantonsstrassen der Zustand erfasst und bedarfsgerechte Massnahmen definiert. Das Amt für öffentlichen Verkehr führte im Jahr 2018 aufgrund des BehiG eine Untersuchung zur Bewertung und Priorisierung sämtlicher Haltestellen im Kanton durch. Dabei wurden für sämtliche Haltekanten Nutzenpunkte vergeben, welche anhand der Indikatoren Nachfragepotenzial, Zentrale Einrichtungen, Umsteigefunktion und Frequenz ermittelt wurden. Der Wertebereich der Nutzenpunkte liegt zwischen 0 und 100. Haltekanten mit mehr als 70 Nutzenpunkten sind in der ersten Priorität und jene mit 40 bis 70 Nutzenpunkten in der 2. Priorität anzugehen. Bei Haltekanten mit weniger als 40 Nutzenpunkten werden Massnahmen aufgrund der tiefen Wirtschaftlichkeit nur im Rahmen von ordentlichen Sanierungen empfohlen.

Basierend auf diesen Grundlagen wurde ein einheitliches Umsetzungskonzept in Abstimmung mit dem Amt für öffentlichen Verkehr erstellt. Ziel des 17. SBP war es, für alle Haltekanten mit mehr als 70 Nutzenpunkten die Projektierung in Angriff zu nehmen und die Umsetzung zu forcieren. So sollte bei allen Haltekanten mit mehr als 40 Nutzenpunkten und einer Erhöhung der Kantenhöhe als einziger Massnahme gestartet werden. Letztere können in der Regel als Unterhaltsmassnahme ohne ordentliches Planverfahren ausgeführt werden. Dies hilft, die zur Verfügung stehenden Mittel im 17. SBP zielgerichtet zu nutzen und damit den gesetzlichen Bestimmungen bestmöglich nachzukommen.

Im Rahmen des 17. SBP wurde zur Sanierung von Bushaltestellen mit 34 Projekten gestartet. Dabei handelt es sich um Vorhaben der 1. Priorität (> 70 Nutzenpunkte) oder um Infrastrukturmassnahmen des öffentlichen Verkehrs mit hoher Dringlichkeit. Hierzu zählen u.a. Haltestellen der Linien 3 und 4 zwischen St.Gallen und Wittenbach, welche ab Sommer 2021 mit 25 m langen Doppelgelenkbussen angefahren werden, oder um das Seebuskonzept der Region Rorschach, welches per Ende 2022 in Betrieb genommen wurde. Von den 34 Vorhaben konnten zwei umgesetzt werden, bei zwei Projekten liegt eine Studie vor, 28 Vorhaben befinden sich in Projektierung und zwei Vorhaben mussten aufgrund von Abhängigkeiten zu Drittprojekten vorübergehend sistiert werden. 97 Haltekanten konnten durch die Erhöhung der Haltekante behindertengerecht saniert werden. Insgesamt wurden für die Sanierung von Bushaltekanten nach BehiG rund 5 Mio. Franken verwendet.

Mit Beschluss des Kantonsrats vom 18. September 2018 sind Bushaltestellen, wenn möglich, als separate Busbuchten zu realisieren. Bei der Projektierung der Sanierungsprojekte zeigen sich diesbezüglich teilweise grosse Schwierigkeiten. Diese sind in der Regel auf den enormen Platzbedarf von behindertengerechten Bushaltestellen von bis zu 70 Meter Länge zurückzuführen. Insbesondere innerorts steht diese Randbedingung der Erstellung separater Busbuchten häufig im Widerspruch zu Ansprüchen an die Verkehrssicherheit oder zum verhältnismässigen Eingriff ins private Eigentum.

1.3.1.g Bauvorhaben der 2. Priorität (B)

Vorhaben der 2. Priorität können vorgezogen werden, wenn sich bei der Realisierung einzelne Vorhaben der 1. Priorität verzögern und in der Programmperiode entsprechend zusätzliche finanzielle und personelle Mittel zur Verfügung stehen. Aus den Vorhaben der 2. Priorität konnten zwei Vorhaben umgesetzt, 7 Vorhaben projektiert und für zwei Vorhaben eine Studie erstellt werden.

1.3.1.h Dringende kleine Vorhaben, Projektierungen, Agglomerationsprogramme, Reserven

Ferner wurden insgesamt 117 Vorhaben, die nicht im 17. SBP enthalten sind, zusätzlich bearbeitet. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um kleinere und mittlere Vorhaben sowie verkehrs- oder sicherheitstechnisch dringende Projekte. Immer mehr werden auch Kantonsstrassenprojekte ausgelöst, die aufgrund von Überbauungsvorhaben die hinreichende Erschliessung sicherstellen und vom Verursacher finanziert werden. Im 17. SBP wurden 19 solcher Investorenprojekte bearbeitet. Weiter wurden 39 Beleuchtungssanierungen bzw. Beleuchtungsprojekte an Kantonsstrassen realisiert. 41 Vorhaben wurden aus Gründen der Verkehrssicherheit oder aufgrund von Abhängigkeiten mit Drittprojekten gestartet. Bei 18 Wasserbauprojekten im Bereich von Kantonsstrassen mussten Perimeterbeiträge entrichtet werden, welche ebenfalls den Reserven entnommen wurden. Die benötigten finanziellen Mittel in der Höhe von rund 28 Mio. Franken übersteigen die eingestellten Mittel in der Höhe von 10 Mio. Franken bei weitem. Die Finanzierung erfolgt durch entstandene Reserven bei den Vorhaben der 1. Priorität.

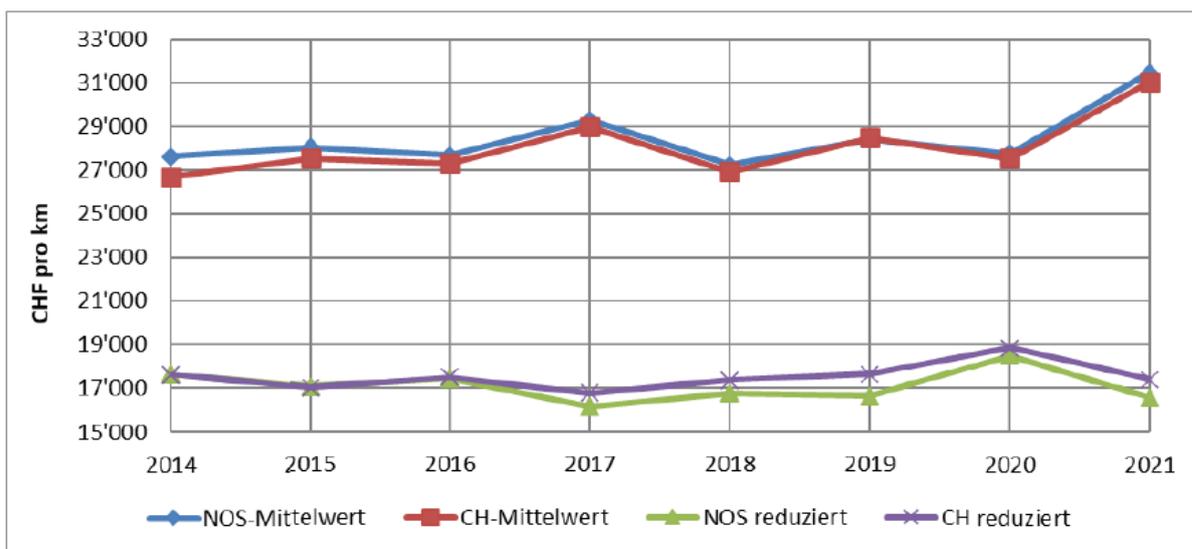
Es zeigt sich, dass die nicht planbaren Vorhaben tendenziell stark zunehmen. Während es im 16. SBP noch 54 ausserordentliche Vorhaben waren, sind es im 17. SBP mit 117 Vorhaben bereits doppelt so viele bzw. rund 20 Prozent des gesamten Projektportfolios. Aufgrund der hohen Dringlichkeit, welche ausserordentliche Vorhaben in der Regel mit sich bringen, müssen kurzfristig personelle Ressourcen zur Verfügung gestellt werden. Diese gehen zulasten der Bauvorhaben der 1. Priorität. Diesem Umstand wird bei der Planung des 18. Strassenbauprogrammes angemessen Rechnung zu tragen.

1.3.2 Kantonsstrassenunterhalt

1.3.2.a Betrieblicher Unterhalt der Kantonsstrassen

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

Nachdem der Nordostschweizer Mittelwert in den vorabgegangenen drei Jahren sehr konstant war, zeigte sich im Jahr 2021 eine Kostensteigerung von mehr als 13 Prozent. Dieser Anstieg kann mit dem harten Winter begründet werden. Die Kostensteigerung ist ebenfalls in der nachfolgenden Grafik sehr deutlich festzustellen. Zum besseren Vergleich wurden die Gesamtkosten für den betrieblichen Unterhalt einem reduzierten Kostensatz gegenübergestellt. Im reduzierten Kostenanteil sind nur die Teilprodukte Reinigung, Grünpflege, Technischer Dienst und die baulichen Reparaturen berücksichtigt. Die nicht direkt beeinflussbaren Kosten wurden bei dieser Kennzahl herausgerechnet. Die reduzierten Kosten unterliegen praktisch keiner Schwankung. Das Jahr 2020 zeigt einen kleinen Ausreisser nach oben, da es damals geringere Winterdienstaufwendungen gab.



Der Mittelwert für den Aufwand der 11 am Vergleich teilnehmenden Kantone beträgt für das Jahr 2021 Fr. 31'442.– je km Kantonsstrasse. Das gesamtschweizerische Mittel wird mit Fr. 31'030.– je km angegeben. Der Kanton St.Gallen liegt mit Fr. 27'443.– je km Kantonsstrasse deutlich unter diesen gesamtschweizerischen Mittelwerten und belegt in diesem Vergleich seit Jahren einen Spitzenplatz unter den Kantonen. Das Einführen des Stützpunktsystems im Zusammenhang mit Personaleinsatzoptimierung als auch das Benchmarking unter den fünf Strassenkreisen können für das gute Abschneiden des Kantons St.Gallen verantwortlich gemacht werden.

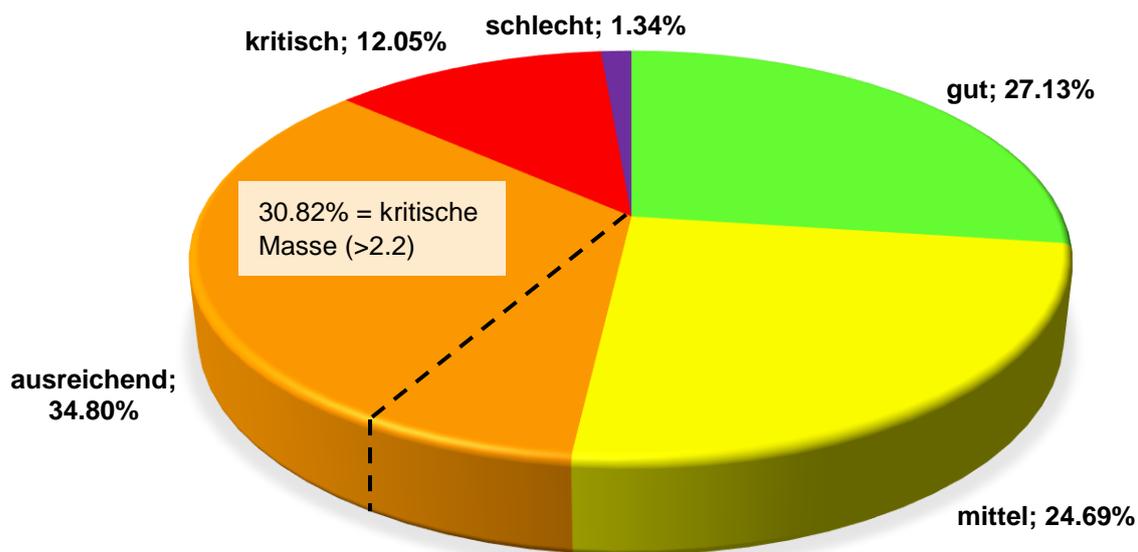
1.3.2.b Baulicher Unterhalt der Kantonsstrassen

In der Vergangenheit wurde festgelegt, dass der Anteil kritischer und schlechter Strassen bei maximal 34 Prozent liegen darf. Diese Betrachtungsweise muss für die zukünftige Massnahmenplanung noch verfeinert werden, um die Abschnitte zu identifizieren, die sich kurz vor dem kritischen Kippunkt in der Wertverfallskurve befinden.

Im Jahr 2021 hat das Strasseninspektorat die periodischen Zustandsaufnahmen für das gesamte Kantonsstrassennetz durchführen lassen. Die Aufnahmen wurden grösstenteils automatisiert durchgeführt.

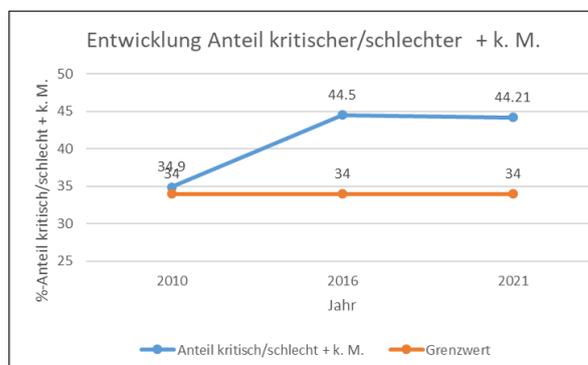
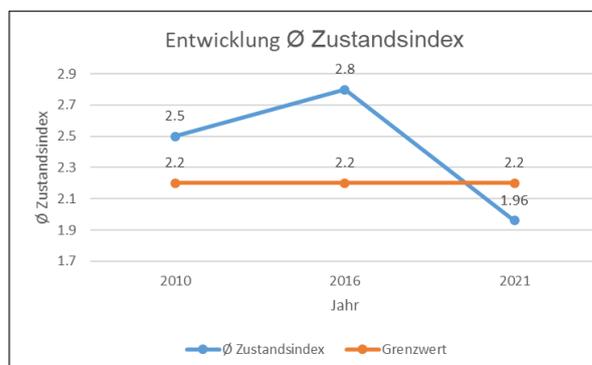
Das entsprechende Ergebnis ist in der nachfolgenden Grafik ersichtlich. Die Auswertung hat einen durchschnittlichen Zustandsindex von 1.96 ergeben.

ZUSTANDSAUSWERTUNG I1 (2021)



Für einen Vergleich mit den bisherigen Werten bzw. Zielen müssen die Anteile der kritischen / schlechten Zustände (rot und violett) sowie der Anteil der ausreichenden Zustände (orange), welcher sich bereits über dem kritischen Kippunkt befindet (Zustandsindex > 2.2), herangezogen werden. Dieser Anteil (kritische Masse) aus dem orangenen Bereich beträgt aktuell 30,82 Prozent.

In den Jahren 2010 und 2016 wurden die Zustandsaufnahmen der Kantonsstrassen mit vereinfachten Methoden durchgeführt. Unter Berücksichtigung der aktuellen Werte, ergibt sich folgende Entwicklung:



Die Ergebnisse zeigen im Wesentlichen drei Aspekte:

- Die Entwicklung ist nicht mehr negativ und hat sich stabilisiert.
- Der durchschnittliche Zustandsindex liegt noch unterhalb des Grenzwertes.
- Unter Berücksichtigung der kritischen Masse ist der Grenzwert für kritische Abschnitte weiterhin überschritten.

Die Sprünge im durchschnittlichen Zustand lassen sich durch zwei relevante Aspekte begründen:

- Von 2010 zu 2016 hat sich durch die Integration der Stadt St.Gallen in den Aufnahmeperimeter, dieser deutlich verändert. Zudem wurden im Jahr 2016 zusätzlich Parameter aufgenommen, die einen wesentlichen Einfluss auf die Zustandsbeurteilung hatten. Dadurch hat sich der Zustand deutlich verschlechtert.
- Mit der Anpassung der Mess- und Auswertungsmethodik im Jahr 2021 hat sich eine Neuverteilung ergeben (50-m-Abschnitte statt 200-m-Abschnitte und beidseitige Aufnahme). Durch die neue Abschnittsbildung sind die tatsächlich schlechten Abschnitte kürzer und nehmen damit einen prozentual geringen Anteil am gesamten «Kuchen» ein. Der Zustand hat sich grundsätzlich nicht gross verändert bzw. ist sogar minimal besser geworden. Der durchschnittliche Wert kann nun aber genauer beziffert werden.

Gesamtfazit:

Die Zustandsauswertung zeigt, dass die definierten Leistungsziele noch knapp eingehalten sind. Der Abwärtstrend konnte scheinbar gestoppt werden. Dennoch befindet sich der Zustand im Durchschnitt vor einem kritischen Kipppunkt. Aus diesem Grund muss der Fokus der nächsten Jahre weiterhin klar auf der Erhaltung der Infrastruktur und vor allem auf dem optimalen Zeitpunkt der Sanierung liegen.

1.3.2.c Werkhöfe, Stützpunkte

Der Stützpunkt Freihof des Strassenkreisinspektorates Gossau an der Bronschoferstrasse 4 in Wil weist konkreten Sanierungsbedarf auf. Aufgrund seiner ungünstigen Zentrallage wurde überprüft, ob ein besserer Standort im Raum Wil und Umgebung als Ersatzstandort verfügbar ist. Zusammen mit dem Tiefbauamt der Stadt Wil wurde eine Lösung für einen gemeinsamen Stützpunkt gesucht. Aufgrund des erheblichen Platz- und Raumbedarfs hat sich keine geeignete Liegenschaft angeboten, so dass das Tiefbauamt der Stadt Wil eine eigenständige Lösung entwickelte. Eine Zusammenlegung mit dem Stützpunkt Thurhof in Oberbüren wurde ebenfalls geprüft, aufgrund der heute optimalen Stützpunktverteilung mit kurzen Wegen zum Eingriffspunkt (Baustelle, Winterdienst) und des fehlenden Platzangebotes in Oberbüren aber wieder verworfen.

Ebenfalls in Prüfung steht ein Abtausch des heutigen Stützpunktstandortes an der Bronschoferstrasse 4 (Besitz Kanton) mit dem Standort Flawilerstrasse 33 (Besitz Stadt Wil). Die Verhandlungen mit der Stadt Wil sind aktuell im Gang. Mit konkreten Resultaten aus den Verhandlungen mit der Stadt Wil wird im Laufe des 18. SBP gerechnet. Die im 17. SBP veranschlagten 5 Mio. Franken wurden entsprechend nicht beansprucht.

Der bestehende Stützpunkt Ricken im Strassenkreisinspektorat Schmerikon an der Uznacherstrasse 4 in Ricken weist seit Jahren baulichen wie betrieblichen Sanierungsbedarf auf. Die Einstellhalle aus dem Jahr 1988 ist für die neuen, grösseren Fahrzeuge zu klein und der integrierte Salzsiloturm für den Winterdienst unterdimensioniert. Das zum Lager- und Mannschaftsraum ungenutzte Wohnhaus (Baujahr 1947) weist massive bauphysikalische und räumliche Mängel auf und kann nicht mehr in der bisherigen Form weitergenutzt werden.

Im Jahre 2020 wurde mit einem selektiven Verfahren ein Architekturteam beauftragt, einen Neubau für den Stützpunkt Ricken zu projektieren. Aufgrund von weiteren erforderlichen Abklärungen betreffend Hochwasserschutz Bühlbach, öffentlichem Verkehr in Ricken sowie erforderlicher Klassierung des Rickenschwingerwegs hat sich die Projekterarbeitung verzögert. Zurzeit liegt das

konkrete Bauprojekt vor und die Baubewilligungsphase wurde Ende 2022 gestartet. Von den im 17. SBP veranschlagten 4 Mio. Franken wurden bisher rund 400'000 Franken für die Projektierung und die erwähnten zusätzlichen Abklärungen beansprucht.

1.4 Agglomerationsprogramm 1. bis 3. Generation des Bundes

1.4.1 Ausgangslage und Umsetzungsstand

Der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) dient dazu, strukturelle Mängel des heutigen Finanzierungssystems zu beheben sowie die Finanzierung der Nationalstrassen und die Bundesbeiträge für Verkehrsprojekte in den Agglomerationen dauerhaft zu sichern. Der NAF ist in der Bundesverfassung verankert und mit bestehenden und neuen Einnahmen zweckgebunden alimentiert. Die Regierung hat in den Beschlüssen zu den einzelnen AP im Dezember 2016 zuhanden des Bundes festgelegt, welche Massnahmen an St.Galler Kantonsstrassen (mit Federführung Kanton) der AP 1. bis 3. Generation umgesetzt werden sollen.

Neben den aufgeführten Vorhaben der 1. Priorität (A) wurden im 17. Strassenbauprogramm in der Sammelposition «Dringende kleine Vorhaben / Projektierung / Reserve Aggloprojekte A» für die Umsetzung von Agglomerationsmassnahmen operative Reserven von 40 Mio. Franken eingestellt. Diese wurden im Rahmen der Massnahmenbereinigung und -priorisierung je hälftig den Sammelpositionen «Strassenraumgestaltung» und «Gesamtverkehr» zugeteilt (siehe Abschnitt 1.3.1 d).

Im Rahmen des 17. Strassenbauprogrammes wurden verschiedene Massnahmen der AP 1. bis 3. Generation des Bundes bearbeitet. Die einzelnen Massnahmen werden durch die zuständigen Agglomerationen im Aggloportal verwaltet. In den Jahren 2019–2021 wurden die Daten überprüft und zusammen mit den Agglomerationen grössere Bereinigungen im Aggloportal vorgenommen. Die AP 1. bis 3. Generation der Agglomerationen St.Gallen-Bodensee, Werdenberg-Lichtenstein, Wil und Obersee umfassen 323 Massnahmen entlang von Kantonsstrassen. Innerhalb des 17. Strassenbauprogrammes wurden zur Umsetzung dieser Massnahmen 156 Kantonsstrassen-vorhaben ausgelöst. Rund 10 Prozent der Massnahmen konnten bereits umgesetzt werden und weitere 10 Prozent befinden sich in Ausführung. Für rund 40 Prozent der Massnahmen liegt eine Studie vor oder die Projektierung ist in Arbeit. Insgesamt befinden sich 63 Prozent der Agglomerationen 1. bis 3. Generation in Arbeit. Aufgrund von fehlenden personellen Ressourcen konnte mit 37 Prozent der Massnahmen der 1. bis 3. Generation im 17. Strassenbauprogramm nicht gestartet werden.

Umsetzungsstand Agglomerationsprogramme 1. bis 3. Generation:

Stand	Massnahmen 1. Generation (2011–2014)	Massnahmen 2. Generation (2015–2018)	Massnahmen 3. Generation (2019–2022)	Massnahmen 1. bis 3. Genera- tion (2011–2022)
Nicht gestartet	3	48	68	119
Studie	1	13	10	24
Projektierung	1	83	30	114
In Bau	1	24	6	31
Bauende	0	29	6	35
Total	6	197	120	323

Für die Massnahmen der 1. und 2. Generation wurde vertraglich vereinbart, dass deren Umsetzung bis Ende 2027 zu erfolgen hat. Der Bund verlangt, dass für diese Massnahmen bis zu diesem Zeitpunkt eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen werden muss. Andernfalls erlischt

der Anspruch auf die dafür beschlossenen Bundesbeiträge. Die Schlussabrechnung hat bis im Jahr 2029 zu erfolgen. Gemäss aktuellem Stand muss für die Massnahmen der 3. Generation die Finanzierungsvereinbarung vor Baubeginn bis im Herbst 2025 abgeschlossen werden. Die Schlussabrechnung hat innerhalb von zwei Jahren bis Ende 2027 zu erfolgen.

Basierend auf den vom Bund genehmigten AP der 1. bis 3. Generation ist für Massnahmen entlang von Kantonsstrassen mit Bundesbeiträgen in der Höhe von 130,5 Mio. Franken auszugehen. Die Finanzierungsvereinbarungen mit dem Bund erfolgen objektspezifisch nach Vorliegen eines rechtskräftigen Kantonsstrassenprojektes. Bisher liegen Finanzierungsvereinbarungen in der Höhe von 26 Mio. Franken vor. Für die realisierten Bauvorhaben wurden dem Kanton St.Gallen bisher Bundesbeiträge von rund 6,5 Mio. Franken ausbezahlt.

Die Erfahrungen zeigen, dass während der Projekterarbeitung sowie im Rahmen der Auflage mit Verzögerungen (z.B. durch Einsprachen) zu rechnen ist. Auch ist erfahrungsgemäss die Mitfinanzierung durch die Gemeinden nicht immer gesichert. Kommt hinzu, dass sich die Bedürfnisse an den Strassenraum aber auch die Prioritäten auf Gemeindeebene während der Projekterarbeitung ändern können. All diese Aspekte führen dazu, dass die Projektbearbeitungen aufgrund mangelnder Planungssicherheit und ungenügenden personellen Ressourcen Verzögerungen erfahren.

Ausgehend von einer Mitfinanzierung des Bundes von 30 Prozent wurde zum Zeitpunkt der Botschaft zum 17. Strassenbauprogramm angenommen, dass Agglomerationsmassnahmen an Kantonsstrassen im Rahmen von rund 167 Mio. Franken bis zum Ende des 17. Strassenbauprogrammes umgesetzt werden können. Dies würde rund 62 Prozent der total 271 Mio. Franken der von der Regierung im Dezember 2016 beschlossenen und beim Bund zur Mitfinanzierung beantragten Agglomerationsprojekte an Kantonsstrassen (in Federführung des Kantons St.Gallen) entsprechen. Aus den oben aufgeführten Hauptgründen befinden sich aktuell zwar tatsächlich 63 Prozent der Massnahmen aus den AP 1. bis 3. Generation in Arbeit, werden aber im Rahmen des 17. SBP nicht vollumfänglich umgesetzt werden können. Auch wenn sich gegenüber der ursprünglichen Zielsetzung Verzögerungen ergeben haben, ist davon auszugehen, dass für diese Vorhaben die Bundesgelder innert der geforderten Frist eingeholt werden können.

1.4.2 Personelle Ressourcen Agglomerationsprogramme

Die Beratung des 17. SBP zeigte, dass die vollständige Umsetzung der Massnahmen aus den AP 1. bis 3. Generation zusammen mit den beschlossenen Vorhaben der 1. Priorität die vorhandenen Personalressourcen des Tiefbauamtes massiv überfordern würden. Im Wissen, dass die Bundesbeiträge für Massnahmen der AP 1. bis 3. Generation bei Nichteinhalten der vorgegebenen Fristen verloren gehen, beantragte der Kantonsrat mit Beschluss zum 17. SBP für die Umsetzung von Agglomerationsmassnahmen weitere 25 Mio. Franken einzustellen. Für die Umsetzung dieser zusätzlichen Kantonsstrassenvorhaben wurde das jährliche Personalbudget des Tiefbauamtes um 1 Mio. Franken erhöht.

Das Tiefbauamt rekrutierte in der Folge das entsprechende Personal. Aufgrund des ausgetrockneten Personalmarktes dauerte die Besetzung der geplanten 6 Stellen bis Ende 2020. Insgesamt wurden zwischenzeitlich 530 Stellenprozente zusätzlich rekrutiert.

Zwischen den Jahren 2019 und 2023 wurden im Tiefbauamt rund 55 Personenjahre für die Umsetzung von Agglomerationsmassnahmen eingesetzt. Der Anteil der zusätzlich geschaffenen Stellen beträgt unter Berücksichtigung der Rekrutierungsschwierigkeiten über die 5 Jahre 19 Mannjahre. Dank den eingeleiteten Personalmassnahmen konnte die Umsetzung von Agglomerationsmassnahmen mit 55 statt 36 Mannjahren um rund 50 Prozent erhöht werden. Die entsprechenden Mitarbeitenden sind zwischenzeitlich gut in die Projektbearbeitung eingeführt, so dass die Umsetzung von Agglomerationsmassnahmen im 18. SBP dank Vollbesetzung und erhöhter Effizienz weiter forciert werden kann.

Neben der Bearbeitung der 156 durch Agglomerationsprogramme ausgelösten Kantonsstrassenvorhaben wurden die zur Verfügung stehenden Personalressourcen im Tiefbauamt auch für die Überprüfung, Aufarbeitung und Priorisierung aller Agglomerationsmassnahmen an Kantonsstrassen sowie zur Behebung von Doppelnennungen oder geografischen Überlagerungen eingesetzt.

1.5 Kantonsbeiträge an die politischen Gemeinden

1.5.1 Werkgebundene Beiträge

Umweltschutzmassnahmen, Massnahmen an Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen im kantonalen und regionalen Netz an Gemeindestrassen, dringende Arbeiten am Wanderwegnetz und Beiträge an Gemeinden bei Unwetterschäden werden mit projektbezogenen werkgebundenen Beiträgen unterstützt (Art. 94 bis 96 StrG).

Gemäss Ziff. 10 des Kantonsratsbeschlusses über das 17. SBP für die Jahre 2019 bis 2023 wurden insgesamt 40 Mio. Franken für werkgebundene Kantonsbeiträge an die politischen Gemeinden nach Art. 94 bis 96 StrG bereitgestellt. Im Zeitraum vom 1. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2022 wurden durch das kantonale Strasseninspektorat Werkgebundene Beiträge im Umfang von 11,76 Mio. Franken ausbezahlt.

Bis Ende 2023 sind von den Gemeinden und Städten weitere Projekte (Neubau / Verbesserung gemäss Art. 95 StrG) angekündigt worden, bei denen die werkgebundenen Beiträge voraussichtlich rund 8 Mio. Franken betragen werden. Die Beiträge infolge von Naturereignissen können nicht abgeschätzt werden.

Gemäss aktuellem Stand werden die im 17. SBP zur Verfügung gestellten Mittel für werkgebundene Beiträge nicht vollständig ausgeschöpft werden können. Dies liegt nicht an fehlenden Projekten, sondern häufig daran, dass die Projekte durch Einsprachen noch nicht «finanz- und baureif» sind, was für die Auszahlung von werkgebundenen Beiträge eine zwingende Voraussetzung ist.

1.5.2 Pauschale Kantonsbeiträge

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

- Unterhaltskosten des Betriebs der Beleuchtung an Kantonsstrassen zweiter Klasse innerhalb der Bauzonen;
- Reinigung und Winterdienst der Geh- und Radwege entlang den Kantonsstrassen;
- Entsorgung des Meteorwassers von Kantonsstrassen zweiter Klasse innerhalb der Bauzonen;
- allgemeine Auswirkungen des Strassenverkehrs innerhalb der Bauzonen.

Die pauschalen Kantonsbeiträge liegen zwischen 8 und 12 Prozent des Gesamtertrags der Strassenverkehrssteuern (Art. 87 Abs. 2 StrG) und werden vom Kantonsrat mit dem Strassenbauprogramm beschlossen (Art. 87 Abs. 3 StrG). Der Prozentsatz für die pauschalen Kantonsbeiträge betrug im 17. SBP 8,5 Prozent des Gesamtertrags der Strassenverkehrssteuern, was rund 70 Mio. Franken entsprach.

Im aktuellen SBP wurden bisher folgende Beiträge ausbezahlt:

2019:	14'372'800 Franken
2020:	14'581'400 Franken
2021:	14'821'400 Franken
2022:	14'952'000 Franken

Im Jahr 2023 wird mit Ausgaben in der Höhe von 14'815'900 Franken gerechnet.

Somit ergibt sich für die gesamte Programmperiode voraussichtlich eine Gesamtsumme für die Pauschalen Kantonsbeiträge von 73,54 Mio. Franken. Die im 17. SBP bereitgestellten Mittel von 70 Mio. Franken werden somit um rund 3,54 Mio. Franken überschritten.

1.5.3 Sonderlastenausgleich Weite

Nach Art. 11 ff. FAG wird der Finanzausgleich unter anderem über den Sonderlastenausgleich Weite geregelt. Der Sonderlastenausgleich Weite gleicht übermässige Belastungen der Gemeinden mit geringer Bevölkerungsdichte und langen Verbindungswegen unter Berücksichtigung der topographischen Verhältnisse aus. Anspruch auf einen Beitrag haben die Gemeinden mit einer überdurchschnittlich gewichteten Strassenlänge je Einwohnerin und Einwohner. Für das 17. SBP wurden 196 Mio. Franken bereitgestellt

Folgende Beträge wurden bisher ausbezahlt:

2019:	39'102'100 Franken
2020:	38'909'100 Franken
2021:	38'316'400 Franken
2022:	37'737'200 Franken

Gemäss Budget 2023 ist für das Jahr 2023 mit folgendem Betrag zu rechnen:

2023:	37'612'800 Franken
-------	--------------------

Somit ergibt sich für die gesamte Programmperiode voraussichtlich eine Gesamtsumme für den Sonderlastenausgleich Weite von rund 191,7 Mio. Franken. Die im 17. SBP bereitgestellten Mittel von 196 Mio. Franken werden somit voraussichtlich eingehalten.

1.6 Mitteleinsatz für das 17. Strassenbauprogramm (2019–2023)

1.6.1 Finanzieller Mitteleinsatz

Die Finanzierungsgrundsätze für den Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen sind im Kantonsratsbeschluss über das 17. SBP für die Jahre 2019 bis 2023 dargelegt. Die folgenden Tabellen geben einen Überblick über Entwicklung und Verwendung der zweckgebundenen Mittel in den Jahren 2019 bis 2023 (Stand Dezember 2022).

Finanzierung des 17. Strassenbauprogramms (2019 bis 2023)

	Rechnung 2019	Rechnung 2020	Rechnung 2021	Rechnung 2022	Budget 2023	Total 17. SBP
730900 Strassenfonds						
Ertrag	239 408 644	232 903 988	225 038 686	222 780 594	227 354 800	1 147 486 711
Motorfahrzeugsteuer	168 796 270	171 231 921	174 036 067	175 566 553	174 000 000	863 630 811
Motorfahrzeugsteuer	295 420	319 116	333 504	339 916	305 000	1 592 956
Bundesbeitrag Treibstoffzoll	17 387 378	17 336 939	21 225 912	21 374 217	21 361 900	98 686 346
Anteil LSVA	23 911 275	23 311 179	25 399 369	25 499 908	25 391 700	123 513 430
verr. Zinsen	0	0	0	0	0	0
Erfolgsbeteiligung GEVI	4 210 565	0	4 043 834	0	0	8 254 399
Defondierung	24 807 737	20 704 833	0	0	6 296 200	51 808 769
Aufwand	239 408 644	232 903 988	225 038 686	222 780 594	227 354 800	1 147 486 711
Verr. Vermögensverwaltung	183 582	158 774	138 069	148 026	142 700	771 151
Fondierung	0	0	9 957 026	9 583 709	0	19 540 735
Mittelverwendung	239 225 062	232 745 214	214 943 591	213 048 858	227 212 100	1 127 174 825
Verfügbare Mittel	397 999 061	370 814 380	362 969 783	370 658 760	378 525 801	
Bestand 1.1.	183 581 736	158 773 999	138 069 166	148 026 192	157 609 901	
Nettoertrag ER	214 417 325	212 040 381	224 900 617	222 632 568	220 915 900	1 094 906 791
Verwendung zweckgebundene Mittel	239 225 062	232 745 214	214 943 591	213 048 858	227 212 100	1 127 174 825
730000 Kosten für Steuerbezug	0	0	2 520 000	2 632 000	2 539 000	7 691 000
Aufwand Finanzen und Dienste			900 000	840 000	840 000	2 580 000
Aufwand Verkehrszulassung			830 000	860 000	860 000	2 550 000
Aufwand Cari (Fachapplikation)			470 000	484 000	489 000	1 443 000
Netto-Debitorenverluste StVA			320 000	448 000	350 000	1 118 000
615200 Gemeindestrassen	18 928 233	16 049 358	17 530 543	16 659 188	22 815 900	91 983 221
Werkgebundene Beiträge	4 724 060	1 980 155	3 077 498	1 979 540	8 000 000	19 761 253
Pauschale Beiträge 8.50%	14 372 800	14 581 800	14 821 400	14 952 000	14 815 900	73 543 900
Nicht verwendete Kredite	- 168 627	- 512 597	- 368 355	- 272 352	0	- 1 321 932
315000 Finanzausgleich	39 102 100	38 909 100	38 316 400	37 737 200	37 612 800	191 677 600
Sonderlastenausgleich Weite	39 102 100	38 909 100	38 316 400	37 737 200	37 612 800	191 677 600
Limitierung 33.00%	55 800 300	56 611 800	57 542 000	58 049 100	57 520 700	285 523 900
725010 Verkehrspolizei	38 583 129	38 700 000	39 200 000	39 700 000	40 200 000	196 383 129
Beitrag Stadtpolizei	6 500 000	6 500 000	6 500 000	6 500 000	6 500 000	32 500 000
Entschädigung Verkehrspolizei	32 083 129	32 200 000	32 700 000	33 200 000	33 700 000	163 883 129
615300 Kantonsstrassen	142 163 868	138 377 767	116 805 425	115 762 721	123 249 400	636 359 182
Deckung Unterhalt	57 014 816	58 321 100	61 834 390	62 485 219	66 003 900	305 659 426
Verr. Zinsen	0	0	0	12 781	100 000	112 781
Abschreibung Kantonsstrassenbau	85 149 052	80 056 667	54 971 036	53 264 720	57 145 500	330 586 975
615000 Amtsleitung TBA	447 732	708 988	571 223	557 749	795 000	3 080 693
Beiträge an priv. Inst. Wander-/Radwege	447 732	708 988	571 223	557 749	795 000	3 080 693

Entwicklung des Strassenfonds

	Rechnung 2019	Rechnung 2020	Rechnung 2021	Rechnung 2022	Budget 2023
Bestandesrechnung					
110100 Verwaltungsvermögen Tiefbauten					
Stand 1.1.	0	0	0	0	0
Aktivierung Kantonsstrassenbau	85 149 052	80 056 667	54 971 036	53 264 720	57 145 500
Abschreibung Kantonsstrassenbau	- 85 149 052	- 80 056 667	- 54 971 036	- 53 264 720	- 57 145 500
Stand 31.12.	0	0	0	0	0
280700 Strassenfonds					
Stand 1.1.	183 581 736	158 773 999	138 069 166	148 026 192	157 609 901
Fondierung	0	0	9 957 026	9 583 709	0
Defondierung	- 24 807 737	- 20 704 833	0	0	- 6 296 200
Stand 31.12.	158 773 999	138 069 166	148 026 192	157 609 901	151 313 701

Finanzierungsvergleich des 17. Strassenbauprogramms (2019 bis 2023)

	Planung 17. SBP	Effektiv 17. SBP	Abweichung
730900 Strassenfonds			
Ertrag	1 162 794 100	1 147 486 711	- 15 307 389
Motorfahrzeugsteuer	819 600 000	863 630 811	44 030 811
Motorfahrradsteuer	1 090 000	1 592 956	502 956
Bundesbeitrag Treibstoffzoll	82 205 500	98 686 346	16 480 846
Anteil LSVA	119 900 000	123 513 430	3 613 430
verr. Zinsen	555 000	0	- 555 000
Erfolgsbeteiligung GEVI	0	8 254 399	8 254 399
Defondierung	139 443 600	51 808 769	- 87 634 831
Aufwand	1 162 794 100	1 147 486 711	- 15 307 389
Verr. Vermögensverwaltung	417 800	771 151	353 351
Fondierung	0	19 540 735	19 540 735
Mittelverwendung	1 162 376 300	1 127 174 825	- 35 201 475
Verfügbare Mittel			
Bestand 1.1.			
Nettoertrag ER	1 022 932 700	1 094 906 791	71 974 091
Verwendung zweckgebundene Mittel	1 162 376 300	1 127 174 825	- 35 201 475
730000 Kosten für Steuerbezug	0	7 691 000	7 691 000
Aufwand Finanzen und Dienste	0	2 580 000	2 580 000
Aufwand Verkehrszulassung	0	2 550 000	2 550 000
Aufwand Cari (Fachapplikation)	0	1 443 000	1 443 000
Netto-Debitorenverluste StVA	0	1 118 000	1 118 000
615200 Gemeindestrassen	109 758 800	91 983 221	- 17 775 579
Werkgebundene Beiträge	40 000 000	19 761 253	- 20 238 747
Pauschale Beiträge 8.50%	69 758 800	73 543 900	3 785 100
Nicht verwendete Kredite	0	- 1 321 932	- 1 321 932
315000 Finanzausgleich	196 217 000	191 677 600	- 4 539 400
Sonderlastenausgleich Weite	196 217 000	191 677 600	- 4 539 400
Limitierung 33.00%	272 827 700	285 523 900	12 696 200
725010 Verkehrspolizei	196 000 000	196 383 129	383 129
Beitrag Stadtpolizei	32 500 000	32 500 000	0
Entschädigung Verkehrspolizei	163 500 000	163 883 129	383 129
615300 Kantonsstrassen	656 930 500	636 359 182	- 20 571 318
Deckung Unterhalt	300 070 500	305 659 426	5 588 926
Verr. Zinsen	460 000	112 781	- 347 219
Abschreibung Kantonsstrassenbau	356 400 000	330 586 975	- 25 813 025
615000 Amtsleitung TBA	3 470 000	3 080 693	- 389 307
Beiträge an priv. Inst. Wander-/Radwege	3 470 000	3 080 693	- 389 307

2 18. Strassenbauprogramm (2024–2028)

2.1 Allgemeines und Rahmenbedingungen

2.1.1 Standards im Kantonsstrassenbau

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

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

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

- Kantonale Weisungen und Richtlinien:
 - Richtlinien:
 - R2010.04 Anforderung statische Berechnungen (Juli 2019);
 - R2011.01 Besondere Bestimmungen für Schallschutzfenster (Oktober 2021);
 - R2011.03 Abstandsrichtlinien für Bepflanzungen an Kantonsstrassen (Mai 2016);
 - R2011.04 Parkieren entlang von Kantonsstrassen (Mai 2016);
 - R2011.05 Baulicher Standard von Kantonsstrassen (November 2016);
 - R2012.04 Randbedingungen für Strassenraumgestaltungen (Mai 2016);
 - R2013.01 Strassenquerschnitte mit Landerwerbsgrenzen (Dezember 2016);
 - R2013.02 Anforderungen Betonbau (Februar 2022);
 - R2014.01 Anforderungen Kreisel (Mai 2016);
 - R2014.03 Standardaufbauten Beläge (August 2016);
 - R2016.01 Entwurfselemente ausserorts (Mai 2016);
 - R2016.02 Entwurfselemente innerorts (Mai 2016);
 - R2016.03 Fussverkehr (Mai 2016);
 - R2016.04 Radverkehr (Dezember 2016);
 - R2017.01 Projektierungsgrundlagen (Juni 2017);
 - R2018.01 Aufgrabungsreglement (Dezember 2018);
 - R2022.01 Qualitätsanforderungen bitumenhaltiger Schichten (März 2022);
 - R2022.02 Verrechnung von ausserordentlichen Preisänderungen für Bauarbeiten (Oktober 2022).

 - Normalien:
 - Werkleitungen;
 - Abschlüsse;
 - Fahrbahnoberbau;
 - Schächte Abläufe Rohre;
 - Leitschranken;
 - Signalisation;
 - Markierungen;
 - Kunstbauten.

- Projektgrundlagen und Formulare:
Finanzen, Projektvorlagen, Ausschreibungen, Realisierung, Meldepflicht für Bauabschlüsse, Grundlagen für Offerten
- diverse Veröffentlichungen:
Gesetzesgrundlagen, öffentliches Beschaffungswesen, Arbeitsvergaben, Strassenbauprogramme, Medienmitteilungen, Verkehrszahlen, Amtsblatt

Um die unkomplizierte und zielführende Zusammenarbeit zwischen dem Baudepartement und den beauftragten Ingenieurbüros zu fördern und auch Dritte (Gemeinden) profitieren zu lassen, sind alle diese Unterlagen im Internet veröffentlicht und zum Download¹ bereit gestellt.

2.1.2 Kantonsstrassenplan

Der Kanton führt nach Art. 12 Abs. 1 StrG einen Plan über die unter seiner Hoheit stehenden Strassen mit Angabe der Einteilung (Kantonsstrassenplan). Die Kantonsstrassen sind im Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan vom 28. September 1987 (sGS 732.15) festgehalten, der seit 1. Januar 1989 zusammen mit dem Strassengesetz in Vollzug ist. Der Kantonsstrassenplan wurde in den Jahren 1994, 1995, 1997, 2001, 2006, 2008, 2009, 2011, 2012, 2013, 2014, 2017, 2018 und 2021 durch Nachträge ergänzt.

Der Kantonsstrassenplan wurde letztmals im Jahr 2006 generell überarbeitet. Damals wurden die Kriterien Kantonsstrassen neu definiert und das gesamte Kantonsstrassennetz als auch potentielle Gemeindestrassen anhand der neuen Kriterien überprüft. Lokale Überprüfungen von einzelnen Streckenabschnitten sind nur dort angezeigt, wo massgebliche Änderungen der Randbedingungen eingetreten sind, z.B. bei Inbetriebnahmen von neuen Kantonsstrassenelementen.

Die Basis für das 18. SBP bildet der gültige Kantonsstrassenplan (Stand 15. Februar 2021). Im Rahmen des 18. SBP sind keine Nachträge zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan erforderlich.

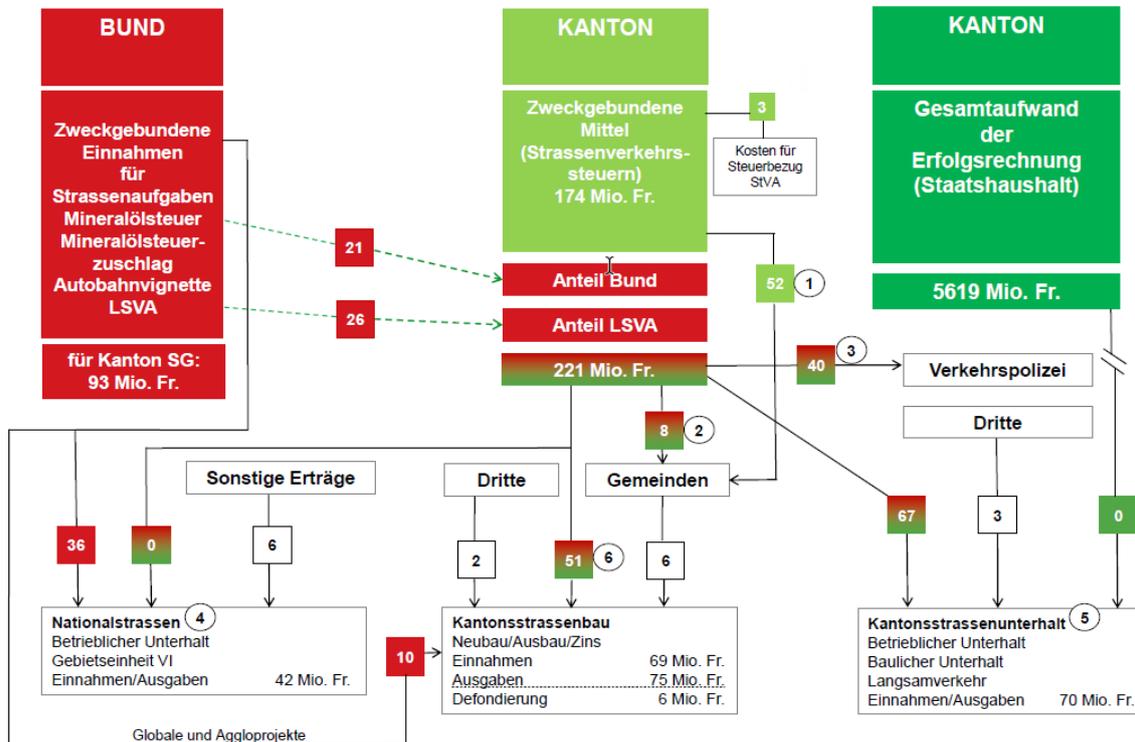
2.1.3 Finanzierungsmechanismus

Das Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben (sGS 711.70; abgekürzt SVAG) und das Bundesgesetz über den Finanzausgleich unter den Kantonen (SR 613.1; abgekürzt FAG) bilden die Rechtsgrundlagen zur Finanzierung des vorliegenden 18. SBP.

Das nachfolgende Schema «Finanzierung Strassenwesen im Kanton St.Gallen» zeigt die Finanzflüsse am Beispiel des Budgets 2023.

¹ Unter <https://www.tiefbau.sg.ch>.

Finanzierung Strassenwesen im Kanton St.Gallen Budget 2023



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

- 1 Pauschale Beiträge an die Strassenlasten der politischen Gemeinden nach Art. 87 StrG und Sonderlastenausgleich Weite an Gemeinden mit einer überdurchschnittlich gewichteten Strassenlänge je Einwohnerin und Einwohner nach Art. 11 bis 17 und Art. 46 FAG.
- 2 Werkgebundene Beiträge an die politischen Gemeinden nach Art. 98 StrG, die aus Mitteln des Strassenverkehrs finanziert und mit dem Budget beschlossen werden.
- 3 Beitrag an die Verkehrspolizei für Verkehrsüberwachung und Verkehrserziehung nach Art. 7 SVAG.
- 4 Saldoausgleich des betrieblichen Unterhalts der Nationalstrassen (Gebietseinheit VI).
- 5 Deckung Unterhalt Kantonsstrassen nach Art. 70 StrG; Beiträge an private Institutionen Wander-/Radwege nach Art. 10 und 53 StrG.
- 6 Abschreibung Strassenbau nach Art. 70 StrG im Rahmen der verbleibenden zweckgebundenen Mittel.

2.1.4 Agglomerationsprogramme

Der Kanton St.Gallen reichte im Sommer 2021 beim Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) vier Agglomerationsprogramme (AP) der 4. Generation ein: Obersee, Rheintal, St.Gallen-Bodensee und Wil.

Der Botschaftsentwurf des Bundesrates zu den vom Kanton St.Gallen eingereichten AP der 4. Generation liegt seit dem 10. Juni 2022 vor. Insgesamt wurden dem Bundesamt für Raumentwicklung 32 Agglomerationsprogramme der 4. Generation zur Prüfung eingereicht und nach einem ausführlichen Prüfverfahren schliesslich angenommen.

Die Trägerschaften aller Agglomerationsprogramme schweizweit beantragen mit ihren Eingaben der 4. Generation die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturmassnahmen mit einem Investitionsvolumen von insgesamt rund 10 Mrd. Franken. Damit übersteigt der von den Trägerschaften angemeldete Bedarf die maximal verfügbaren Mittel massiv, weshalb sich der Bundesrat für die Maximalvariante von zwölf Prozent der Fondseinlagen (NAF) für die Verwendung im Rahmen des Programm Agglomerationsverkehr (PAV) ausspricht und Bundesmittel von 1,3 Mrd. für die AP der 4. Generation vorsieht. Um die begrenzten Bundesmittel effizient einzusetzen, wurden diejenigen Programme und Massnahmen priorisiert, die zur Lösung der grössten Verkehrsprobleme beitragen und das beste Nutzen-Kosten-Verhältnis ausweisen. Ausserdem wurden bei zahlreichen Massnahmen Kürzungen der finanziellen Bundesbeiträge mittels Benchmarks vorgenommen.

Unter diesen Voraussetzungen erreichten die Agglomerationsprogramme der 4. Generation der Agglomerationsprogramme in Federführung des Kantons St.Gallen nach Prüfung der Programmwirkung die in nachfolgender Tabelle aufgeführten Wirkungspunkte und Bundesbeiträge. Dabei wurde der Umsetzungsstand der Massnahmen aus der 2. Generation in der Höhe von rund 575 Mio. Franken berücksichtigt.

Agglomeration	Umsetzungsabzug	Bundesbeitrag	Programmwirkung
Obersee	nein	40 %	5
Rheintal	nein	30 %	5
St.Gallen-Bodensee	ja	35 %	5
Wil	ja	30 %	5

Aus dem provisorischen Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr geht hervor, dass die Umsetzungsstände der Massnahmen im Bereich Verkehr und Siedlung der AP St.Gallen-Bodensee und Wil der 2. Generation als ungenügend bewertet wurden. Deshalb erfahren die AP der 4. Generation der genannten Agglomerationen einen Umsetzungsabzug von fünf Prozentpunkten, wobei dies im Fall von Wil wegen des gesetzlich vorgegebenen Mindest-Beitragsatzes von 30 Prozent nicht finanzwirksam ist (Beitragsatz bleibt bei 30 Prozent und darf nicht auf 25 Prozent gesenkt werden). Während die Umsetzung der Verkehrsmassnahmen der Agglomeration St.Gallen-Bodensee nur leicht verzögert ist, weist der Umsetzungsstand der Siedlungsmassnahmen der 2. Generation eine starke Verzögerung auf. Im Falle des AP Wil werden sowohl der Umsetzungsstand der Verkehrs- wie auch der Siedlungsmassnahmen der 2. Generation als stark verzögert und somit ungenügend ausgewiesen.

Mit der revidierten Verordnung zur zweckgebundenen Verwendung der Mineralölsteuer (SR 725.116.21) und mit der Departementsverordnung des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) zum Programm Agglomerationsverkehr (SR 725.116.214) werden Fristen für die Realisierung von Massnahmen aus den AP festgelegt. Werden diese Fristen nicht eingehalten, verfällt der Anspruch auf Bundesgelder. Die genannten Fristen betragen sechs Jahre für die AP der 3. Generation und fünf Jahre und drei Monate für die AP ab der 4. Generation.

Aufgrund der revidierten Fristen muss für die Massnahmen der 3. Generation eine Finanzierungsvereinbarung bis Herbst 2025 vorliegen. Dies sind ab Start des 18. SBP lediglich 1,5 Jahre. Für die Massnahmen der 2. Generation muss die Finanzierungsvereinbarung bis Dezember 2027 vorliegen. Dies sind ab Start des 18. SBP rund vier Jahre. Erfahrungsgemäss benötigt das Tiefbauamt ab Projektstart bis zur Einreichung einer Finanzierungsvereinbarung vier bis fünf Jahre

Erarbeitungszeit. Da die Kapazitäten des Tiefbauamtes bereits mit den laufenden Projekten komplett ausgebucht sind und das Personal insbesondere zu Beginn des 18. SBP voll ausgelastet ist, ist eine Erreichung der Fristen für noch nicht gestartete Agglomerationsmassnahmen der Generationen 2 und 3 nicht realistisch. Aufgrund der Überbuchung des 18. SBP wird auf ein Starten der noch nicht begonnenen Agglomerationsmassnahmen der Generationen 2 und 3 grundsätzlich verzichtet. Lediglich einzelne mit hoher Wahrscheinlichkeit noch umsetzbare Massnahmen wurden trotzdem in die Liste der Priorität A aufgenommen. Diese noch nicht begonnenen Massnahmen der Generationen 2 und 3 sind beim Bund abzuschreiben und allenfalls in einer neuen Generation einzugeben.

Die Massnahmen der 4. Generation müssen bis zum Dezember 2028 einen Baustart aufweisen oder sich mindestens im Auflage- oder Landerwerbsverfahren befinden. Aufgrund der bereits im 17. SBP erkannten Problematik betreffend Einhaltung der vorgegebenen Fristen, hat der Kanton St.Gallen auf die AP der 4. Generation hin Leitlinien erlassen. So wurden nur Massnahmen aufgenommen, die aufgrund des Bearbeitungsstandes im Tiefbauamt bis zum Fristablauf auch wirklich realisierbar sind.

Aufgrund der laufenden Projekte aus den AP sowie den einzelnen, neu zu startenden Massnahmen rechnet das Tiefbauamt für das 18. SBP mit Bundesgeldern in der Höhe von rund 10,6 Mio. Franken. Der relativ geringe Anteil an Bundesgeldern liegt hauptsächlich daran, dass die Bundesmittel erst nach Vorliegen der Bauabrechnung ausgezahlt werden und dass für die meisten Projekte die Bauabrechnung erst im Zeitraum des 19. SBP vorliegen werden. Sollten sämtliche im 18. SBP vorgesehenen Projekte umgesetzt werden können, wäre mit Bundesmitteln von rund 55,2 Mio. Franken zu rechnen.

2.1.5 Arbeitsplatzstandorte

In der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie ist als Ziel die ausreichende Erreichbarkeit von Wirtschaftsstandorten wie folgt definiert:

- bestehende wirtschaftliche Schwerpunktgebiete² sind sowohl bezüglich Personen- als auch bezüglich Güterverkehr bedarfsgerecht erschlossen;
- neue strategische Arbeitsplatzstandorte³ werden nur noch dort ausgeschieden, wo gesamtverkehrliche Lösungen zu deren Erschliessung vorliegen.

Die Arbeitszonenbewirtschaftung wurde im Rahmen der Gesamtüberarbeitung des Richtplans, Teil Mobilität, überarbeitet. In den neuen Koordinationsblättern «Arbeitszonenbewirtschaftung» und «Abstimmung von Siedlung und Verkehr» ist definiert, wie die Wirtschaftsstandorte bzw. Arbeitsplatzstandorte angemessen erschlossen werden. Die Erschliessungsanforderungen sind je nach Nutzung (Dienstleistung, Mischnutzung oder Produktion) differenziert. Die Bemessung der Erschliessung von «weiteren Standorten ESP-A» und «STAK» kann beispielsweise auf Basis einer konsolidierten Masterplanung mit Kanton, Gemeinde und Grundeigentümer(n) bzw. einer konkreten Nachfrage definiert werden.

Der Kanton fördert die bedarfsgerechte Erschliessung von Arbeitsplatzstandorten. Dazu gewichtet er im Strassenbauprogramm grundsätzlich jegliche Vorhaben zur Erschliessung dieser Standorte stärker als die übrigen Vorhaben. Die Umsetzung von Erschliessungsvorgaben und eines allfälligen Mobilitätsmanagements erfolgt individuell auf die jeweiligen Standorte bemessen. Dabei wird angestrebt, dass die öffentliche Hand Vorleistungen zur Erschliessung erbringen kann.

² Diese Standorte sind bereits eingezont und werden im überarbeiteten Richtplan neu «bestehende Standorte Entwicklungsschwerpunkte-Arbeiten (ESP-A)» genannt.

³ Diese Standorte sind im Siedlungsgebiet des Richtplans als Flächen definiert, die bei Bedarf eingezont werden können. Sie werden im überarbeiteten Richtplan «weitere Standorte ESP-A» und «strategische Arbeitsplatzgebiete von kantonaler Bedeutung – (STAK)» genannt.

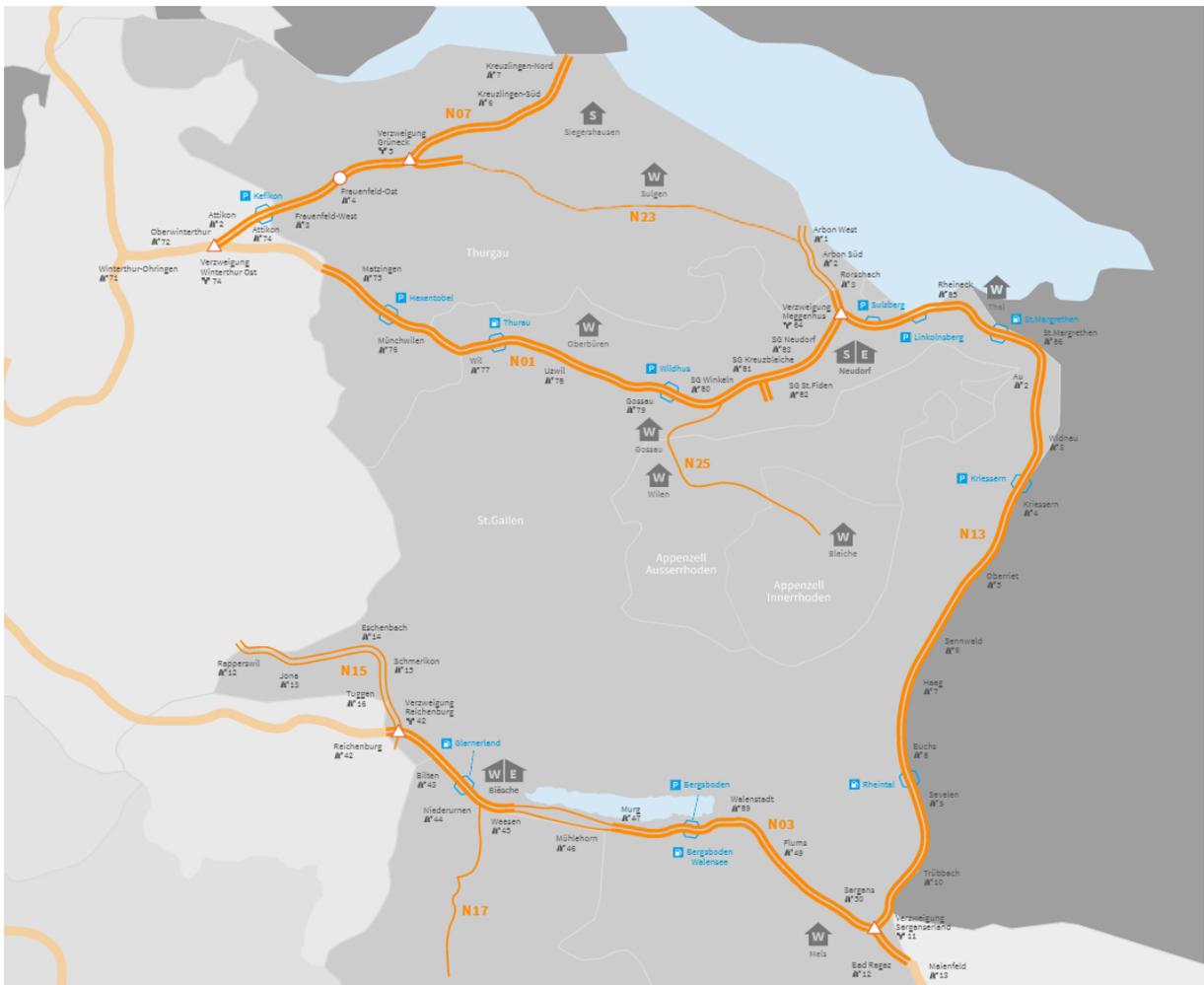
2.2 Nationalstrassen-Vorhaben

Die in Abschnitt 1.2.1 aufgeführten Projekte werden in der Verantwortung des Bundes weitergeführt. Die Schnittstellenprojekte mit eigenen Teilprojekten in der Verantwortung des Kantons St.Gallen werden in Abschnitt 2.4.4 beschrieben.

2.3 Betrieb der Nationalstrassen in der Gebietseinheit VI

Die Abteilung Nationalstrassen Gebiet VI des Tiefbauamtes (GEVI) betreibt die Nationalstrassen der Ostschweiz in den Kantonen Appenzell Inner- und Ausserrhoden, Thurgau, Glarus und St.Gallen.

Die folgende Karte zeigt das Streckennetz auf, das total rund 290 km umfasst.



Im Zuge der Umsetzung des neuen Netzbeschlusses (NEB) im Jahr 2020 sind über 80 km Strecke im Zuständigkeitsgebiet der Gebietseinheit VI vom Eigentum der Kantone ins Eigentum des ASTRA übergegangen.

Die Aufgaben des betrieblichen Unterhalts sind mit einer Leistungsvereinbarung geregelt und werden global vergütet. Auftragnehmer ist die GEVI. Für gewisse Teilabschnitte der NEB-Strecken wurden diese Leistungen durch die GEVI an die entsprechenden Kantone weitergegeben und ebenfalls in einer Leistungsvereinbarung geregelt. Es sind dies die kantonsbezogenen Abschnitte der N25 an die Kantone Appenzell Innerrhoden und Ausserrhoden und ein grosser Teil der N23 an das Tiefbauamt des Kantons Thurgau.

Durch Projekte des ASTRA ausgelöste Aufwendungen und ebenso der kleine bauliche Unterhalt werden dem ASTRA durch die GEVI nach Aufwand verrechnet. Mit dem Wegfall von branchenspezifischen Tarifen der Koordinationskonferenz der Bau- und Liegenschaftsorgane der öffentlichen Bauherren (KBOB) oder des Baumeisterverbands wurden die Tarife durch das ASTRA vorgegeben. Diese Projekte werden durch die zuständige ASTRA Filiale Winterthur geführt. Aktuell sind bei der GEVI viele solcher Projekte in der Planung oder in der Ausführung. Die Bearbeitung und Begleitung dieser vielen und komplexen Projekte unter gleichzeitigem den ordentlichem Betrieb, ist für die GEVI eine anspruchsvolle Aufgabe. Ergänzend muss erwähnt werden, dass sich mit dieser Projektflut auch die Arbeitszeiten der Mitarbeitenden der GEVI kontinuierlich Richtung Nacht verschieben und dadurch die Attraktivität der GEVI als Arbeitgeber geschwächt wird.

Die Tätigkeiten im Bereich des betrieblichen Unterhalts gliedern sich in folgende Bereiche:

- Winterdienst;
- Reinigung;
- Grünpflege;
- Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen;
- Technischer Dienst;
- Unfalldienst;
- ausserordentlicher Dienst.

Sämtliche Leistungen werden strecken- und tätigkeitsbezogen samt benötigten Fahrzeugen erfasst und rapportiert. Sämtliche Aufwände werden in einer Kosten- Leistungsrechnung aufgenommen und die Leistung gegenüber dem ASTRA quartalsweise in einem Bericht dargestellt.

Die Vorgaben werden durch das ASTRA in Weisungen, Richtlinien, Fachhandbüchern und Dokumenten festgehalten⁴. Die Anzahl der Vorgaben und deren Anpassungen und Korrekturen nehmen stetig zu und haben vor allem im Bereich Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA) inzwischen ein grosses Ausmass angenommen hat. Grundsätzlich ist im Bereich BSA eine starke Zunahme an Hard- und Software sowie eine Erhöhung der Sicherheitsanforderungen auch im Bereich Cybersicherheit festzustellen. In diesem Zusammenhang muss auch erwähnt werden, dass das ASTRA nur noch die eigenen Geräte und Dienste im Netzwerk betreiben wird. Dies führt dazu, dass der Kanton St.Gallen für seine Betriebs- und Sicherheitsanlagen ein eigenes autonomes Netzwerk betreiben und dies bis zur Kantonspolizei als Interventionsstelle führen muss. Der Aufwand im Bereich BSA des Kantons wird somit steigen. Auch die stetig steigenden Anforderungen an die Technik der BSA-Anlagen führen zu einem erhöhten Personalbedarf im Bereich BSA.

Nebst Anpassungen im Bereich BSA sind auch Anpassungen im Bereich Grünpflege und Reinigung zu verzeichnen. Aufgrund der Gewässerschutzverordnung und der situativen örtlichen Entwässerungssysteme mit Einleitungen in die öffentlichen Gewässer, mussten die Saug- und Spülfahrzeuge den neuen Anforderungen angepasst werden und entsprechen heute chemischen Aufbereitungsanlagen mit entsprechender kantonaler Bewilligung. Ebenso zeichnen sich Veränderung in der Grünpflege ab, weil das ASTRA der Biodiversität mehr Gewicht beimessen möchte und spezielle Flächen mit spezifischen Pflege- und Unterhaltsanweisungen ausscheidet.

Die folgende Tabelle zeigt die Betriebsstrecken auf.

⁴ www.astra.admin.ch/astra/de/home/fachleute/dokumente-nationalstrassen/standards/betrieb.html.

Strecke	Bezeichnung	Typ	Länge	NS	Werkhof Stützpunkt
---------	-------------	-----	-------	----	--------------------

(km)

Tunnel					
6300101	Schoren (1 T)	T4L	1.20	N01	SPN
6300102	Rosenberg (1 Tunnel, inkl. St.Fiden)	T4A	1.45	N01	SPN
6300103	Stephanshorn (1 Tunnel)	T4	1.08	N01	SPN
6300301	Kerenzerberg (1 Tunnel)	T4A	2.85	N03	WHB
6300302	Murgwald, Quarten, Raischibe (3 T.)	T4L	3.47	N03	WHM
6300303	Hof, Fratten (2 Tunnel)	T4	0.87	N03	WHM
6300305	Walensee GL (Stutz, Mühlehorn, Glattwand, Standenhorn, Weisswand, Ofenegg, 6 Tunnel, 2 über 300m)	T4	1.35	N03	WHB
6300701	Aspiholz, Fuchswies (2 Tunnel)	T4	0.34	N07	SPS
6300702	Girsberg (1 Tunnel)	T4L	1.74	N07	SPS
6301301	Montlingen (1 Tunnel)	T4	0.30	N13	WHT
6301501	Aspwald, Jonerwald, Erlen (3 Tunnel)	T2	0.98	N15	WHB
6301502	Balmenrain (1 Tunnel)	T2L	1.30	N15	WHB
6301503	Uznaberg (1 Tunnel)	T4	0.92	N15	WHB
6301504	Buechberg (1 Tunnel)	T4	0.46	N15	WHB
6302301	Rinderweid (1 Tunnel)	T2	0.38	N23	WHT

Total Tunnelstrecken (26 Tunnel) 18.69

Offene Strecken					
6200101	Grenze ZH - St.Gallen Winkeln	O4	34.99	N01	WHO
6200102	St.Gallen-Winkeln - St.Margrethen	O4	29.24	N01	-
	<i>St.Gallen Winkel - Neudorf</i>	<i>O6</i>	<i>7.86</i>	<i>N01</i>	<i>SPN</i>
	<i>Neudorf - St.Margrethen</i>	<i>O4</i>	<i>21.39</i>	<i>N01</i>	<i>WHT</i>
6200301	Verzw. Reichenburg - Murg	O4	16.87	N03	WHB
6200302	Murg - Verzw. A3/A13	O4	20.12	N03	WHM
6200701	Attikon - Kreuzlingen Grenze	O4	30.20	N07	SPS
6201301	Sennwald - St.Margrethen	O4	25.83	N13	WHT
6201302	Grenze GR - Sennwald	O4	30.84	N13	WHM
6201501	Grenze ZH - Eschenbach	O2	7.97	N15	WHB
6201502	Eschenbach - Reichenburg	O4	7.25	N15	WHB
6201701	Niederurnen - Glarus	O2	10.05	N17	WHB
6202301	Grüneck - Arbon-West	O2	32.94	N23	-
	<i>Grüneck - Anschluss Hasli</i>	<i>O2</i>	<i>2.05</i>	<i>N23</i>	<i>SPS</i>
	<i>Hasli - Arbon West</i>	<i>O2</i>	<i>30.89</i>	<i>N23</i>	<i>TBA TG</i>
6202302	Wiedehorn - Meggenhus	O2	8.14	N23	WHT
6202501	St.Gallen Winkeln - Grenze AR/AI	O2	13.15	N25	-
	<i>Anschluss Winkeln</i>	<i>O2</i>	<i>0.67</i>	<i>N25</i>	<i>SPN</i>
	<i>Anschluss Winkeln - Grenze SG/AR</i>	<i>O2</i>	<i>1.05</i>	<i>N25</i>	<i>TBA SG SKI Gossau</i>
	<i>Grenze SG/AR - Grenze AR/AI</i>	<i>O2</i>	<i>11.43</i>	<i>N25</i>	<i>TBA AR</i>
6202502	Grenze AR/AI - Appenzell	O2	4.21	N25	Landesbauamt AI

Total offene Strecken 271.80

GE VI	Streckenlänge Total inkl. Tunnel	290.490
--------------	---	----------------

Auf das Jahr 2024 möchte das ASTRA seine Leistungsvereinbarungen erneuern. Hauptbestandteil der neuen Regelung ist eine Deckelung der maximalen Gewinne der Gebietseinheiten. Ab dem Jahr 2024 soll der Gewinn einer Gebietseinheit höchstens 2 Prozent seines Umsatzes mit dem ASTRA betragen. Grössere Beträge werden vom ASTRA abgeschöpft. Gemäss Auswertungen des ASTRA gehört die GEVI zu den wirtschaftlich effizientesten Gebietseinheiten.

2.4 Kantonsstrassen-Vorhaben

2.4.1 Vorbereitung und Umfrage

Im September 2021 lud das Bau- und Umweltdepartement die Städte und Gemeinden sowie die Regionen zu Start- und Informationsanlässen in ihrer Region zur Vorbereitung der Umfrage zum 18. Strassenbauprogramm ein. Die Veranstaltungen fanden in den Regionen statt.

Diese Veranstaltungen bestanden aus einem allgemeinen Informationsteil, an dem alle Gemeinden der jeweiligen Region als auch Vertreter der Regionen anwesend waren, gefolgt von Trilateralen Gesprächen zwischen Tiefbauamt, Vertretungen der Region und Gemeindevertretern. Im Rahmen dieser Veranstaltungen wurden die Gemeinden und Regionen über den Prozess der Erarbeitung sowie über die Inhalte des 18. SBP informiert. Den Gemeinden und Regionen wurde dabei insbesondere auch die Überbuchung des Strassenbauprogramms aufgrund der vielen Bedürfnisse sowie aufgrund des Überhangs an Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen aufgezeigt. Die Gemeinden wurden aufgefordert, nur dringliche Begehren für das 18. SBP anzumelden und die eingegebenen Agglomerationsmassnahmen auf ihrem Gemeindegebiet kritisch zu hinterfragen und gegebenenfalls zurückzuziehen.

Erstmals konnten die Eingaben für das 18. SBP mittels einem «Online-Eingabe-Tool» getätigt werden. Die online Eingabe war mittels eines Gemeinderatsbeschlusses zu bestätigen. Die Frist für die Eingabe war der 31. März 2022.

2.4.2 Bewertung

Gesamthaft sind 1'615 Begehren eingegangen. Nach Bereinigung der Doppelnennungen und den nicht den kantonalen Vorgaben entsprechenden Begehren verblieben noch 968 Begehren, die für eine weitere Priorisierung in der weiteren Bearbeitung berücksichtigt werden mussten. Dabei handelte es sich um 480 laufende Projekte, die vom 17. SBP ins 18. SBP transferiert werden sollten, 92 kantonale Begehren⁵, 112 Agglomerationsmassnahmen sowie 284 weitere Begehren. Diese Begehren wurden in einem ersten Schritt folgender groben Eingangspriorisierung unterworfen:

1. Priorität laufende Projekte;
2. Priorität kantonale Begehren;
3. Priorität Agglomerationsmassnahmen;
4. Priorität weitere Begehren.

Innerhalb der 1. Priorität wurde nicht zusätzlich priorisiert, da diese Vorhaben bereits in verschiedenen Projektstadien im Tiefbauamt in Bearbeitung sind. In den Prioritäten zwei bis drei wurden die Begehren mit der bewährten Priorisierungsmethodik bewertet, die bereits zur Priorisierung der Sammelpositionen im 17. SBP zur Anwendung kam.

2.4.3 Priorisierungsmethodik

Die Priorisierung basiert auf der Methodik der Kostenwirksamkeitsanalyse. Die Methodik besteht im Wesentlichen aus einem Ziel- und Indikatorensystem, einer Bestimmung der relevanten Auswirkungen aufgrund unterschiedlicher Massnahmen, den Massnahmen- und Einflussperimetern, den festgelegten Messgrössen und Schwellenwerten sowie dem Ableiten von Indikatorenwerten.

⁵ Begehren, die durch kantonale Stellen eingegeben wurden.

Auf dieser Grundlage lässt sich schliesslich das Nutzenpotenzial einer Massnahme berechnen. Dieses kann den Kosten gegenübergestellt werden. Aus dem Verhältnis von Nutzenpotenzial und Kosten wird eine Rangierung der Massnahmen vorgenommen.

Ziel- und Indikatorensystem:

Das Zielsystem muss die Ansprüche aus ökonomischer, ökologischer und gesellschaftlicher Sicht ausgewogen abdecken, um dem Anspruch der Nachhaltigkeit zu genügen. Die definierten Ziele entsprechen den Inhalten der Gesamtverkehrsstrategie (GVS). Die vier Oberziele lauten:

- Erreichbar (Sicherstellung der inner- und ausserkantonalen Erreichbarkeit): Die Erreichbarkeit innerhalb des Kantons und insbesondere der urbanen Verdichtungsräume wird auf dem heutigen Niveau sichergestellt. Die Erreichbarkeit nach aussen, insbesondere in Richtung Zürich und München wird verbessert. Zur Erreichbarkeit tragen alle miteinander optimal vernetzten Verkehrsmittel bei.
- Solidarisch und Sicher (Berücksichtigung der Sicherheit und Bedürfnisse von allen Verkehrsteilnehmenden): Die Bedürfnisse aller Personen, insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmenden, werden angemessen berücksichtigt. Die Verkehrssicherheit wird gegenüber heute erhöht.
- Ökologisch (Reduktion des Energie- und Ressourcenverbrauchs sowie der Belastung von Bevölkerung und Umwelt): Die verkehrsbedingte Belastung der Bevölkerung und natürlicher Umwelt sowie der Ressourcenverbrauch pro Kopf vermindern sich gegenüber heute.
- Finanzierbar und Wirtschaftlich (Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des staatlichen Mitteleinsatzes und Sicherstellung der Finanzierbarkeit des Verkehrs): Die langfristige Finanzierbarkeit des Gesamtverkehrssystems wird sichergestellt. Der gesamtwirtschaftliche Nutzen des kantonalen Finanzmitteleinsatzes muss weiter erhöht werden.

Die aufgeführten Oberziele der GVS wurden in einem Zielsystem, welches alle relevanten Kriterien abdeckt, weiter konkretisiert. Das Oberziel «Finanzierbar und Wirtschaftlich» wird über die Kostenseite in der Kostenwirksamkeitsanalyse berücksichtigt. Hierfür werden folglich keine Indikatoren zur Nutzenberechnung verwendet.

Oberziel GVS	Gew.	Indikator	Gew.	Teilindikator	Gew.	
Erreichbar	34 %	Verkehrsfluss, Stauhäufigkeit	12 %	MIV	4 %	
				ÖV	4 %	
				FVV-Netz	3 %	
				FVV-Umkreis	1 %	
		Reisezeitgewinne/-verluste auf ausgewählten Beziehungen	9 %		MIV	3 %
					ÖV	3 %
					FVV-Netz	2 %
					FVV-Umkreis	1 %
		Erschliessungswirkung Arbeitsplatzgebiete	8 %	-	8 %	
		Erschliessungswirkung Einwohner/-innen	5 %	-	5 %	
Solidarisch und sicher	34 %	Attraktivität Fuss- und Veloverkehr	10 %	Einwohner/-innen und Beschäftigte	8 %	
				Besucher/-innen von POI	2 %	
		Trennwirkung infolge Verkehrsbelastung innerorts	11 %		Einwohner/-innen und Beschäftigte	9 %
					Besucher/-innen von POI	2 %

		Unfälle reduzieren	8 %	Konfliktpotenzial Einwohner/-innen und Beschäftigte	2 %
				Tatsächliche Unfallzahlen	5 %
				Konfliktpotenzial Besucher/-innen von POI	1 %
		Betriebskosten	5 %	MIV	2.5 %
				ÖV	2.5 %
Ökologisch	32 %	Luftschadstoffemissionen	3 %	-	3 %
		Luftschadstoffimmissionen	4 %	-	4 %
		Verkehrslärmbelastung	9 %	-	9 %
		Flächenbeanspruchung	6 %	-	6 %
		Veränderung von Landschaft, Ortsbild, Siedlungsraum und Lebensräumen	6 %	-	6 %
		CO2-Emissionen	2 %	-	2 %
		Energieverbrauch	2 %	-	2 %
Total	100%		100%		100 %

Das Ziel- und Indikatorensystem wurde mit Bewertungssystemen anderer Kantone sowie mit den BAFU-Wirkungskriterien verglichen. Fast alle Aspekte werden mit dem Ziel- und Indikatorensystem adressiert. Bei den zusätzlichen Indikatoren «Hindernisfreiheit», «Homogenität» (Normkonformität) und «Sicherheitsempfinden» (subjektiv) sind im Kanton St.Gallen keine flächigen Grundlagen verfügbar. Daher können diese nicht behandelt werden.

Der Nutzen einer Massnahme wird im Sinne eines Nutzenpotenzials bestimmt. Da sich die zu priorisierenden Begehren in den meisten Fällen erst als Projektidee darstellen, werden die Begehren unter der Grundannahme betrachtet, dass der Nutzen maximiert wird. Ein maximaler Nutzen (oder ein maximaler Schaden) kann dann entstehen, wenn eine möglichst hohe Anzahl Nutzniesser (oder Geschädigte) von der Massnahme betroffen sein könnten. Nach Ausführung der Begehren werden aber nicht alle potentiellen Nutzniesser oder Geschädigten betroffen sein, daher wird der Begriff «Nutzenpotenzial» verwendet. Es werden vor allem die Wirkungen in Bezug auf betroffene Nutzniesser (bzw. Geschädigte) betrachtet, sowohl bei Strassenverkehrsteilnehmenden als auch bei Betroffenen im Einflussperimeter.

Zur Ermittlung der Kostenwirksamkeit sind für jede priorisierte Massnahme die Kosten zu schätzen. Hierfür werden Einheitspreise für die bauliche Realisierung sowie für Planungs- und Projektierungskosten gemäss den Erfahrungswerten des Tiefbauamtes verwendet. Für die Streckenmassnahmen werden Laufmeterkosten eingesetzt, bei punktuellen Massnahmen Gesamtkosten. Die konkreten Umsetzungskosten dürften jeweils von den Einheitskosten abweichen, da diese nicht auf die lokalen Gegebenheiten Rücksicht nehmen. Grundsätzlich werden für alle Massnahmen die gleichen Einheitspreise verwendet.

Wird nun das Nutzenpotenzial den abgeschätzten Kosten gegenübergestellt, lässt sich ein Nutzenpotenzial/Kosten-Verhältnis bilden. Dieses ist das zentrale Ergebnis für die Massnahmenpriorisierung. Je höher dieses Verhältnis liegt, desto besser ist die Kostenwirksamkeit. Dementsprechend kann eine «Rangliste der Kostenwirksamkeit» über die Massnahmen erstellt werden.

2.4.4 Laufende Projekte

Wie im Abschnitt 2.4.2 beschrieben, sollen in der ersten Priorität die laufenden Projekte weitergeführt werden. Laufende Projekte sind jene Projekte, die bereits im Rahmen des 17.SBP

begonnen wurden und im 18. SBP weitergeführt werden sollen. Bereits durch diesen Übertrag der laufenden Projekte sind eigentlich die Kapazitäten des zuständigen Tiefbauamtes ausgeschöpft. Für die im 18. SBP weiterzuführenden Projekte wird mit einem Investitionsvolumen von rund 435 Mio. Franken gerechnet. Aufgrund der vergangenen Strassenbauprogramme wird in Jahren mit Grossprojektumsetzung mit einem jährlichen Umsatz des Tiefbauamtes von rund 100 Mio. Franken gerechnet, in Jahren ohne Grossprojektumsetzung mit rund 80 Mio. Franken. Da im 18. SBP keine Grossprojekte zur Umsetzung kommen, kann für das 18. SBP mit einer Kapazität von rund 400 Mio. Franken gerechnet werden. Das 18. SBP wäre somit bereits mit den laufenden Projekten mit 9 Prozent überbucht.

2.4.5 Umfahrungsstrassen

Im Gegensatz zu den Vorgängerprogrammen wurde auf eine separate Priorisierung der Grossprojekte (Umfahrungsprojekte) verzichtet. Im Rahmen der Eingaben wurde festgestellt, dass keine zusätzlichen Anträge gegenüber dem 17. SBP auf Umfahrungsstrassen eingebracht wurden. Entsprechend gelten die Priorisierungen, die im Rahmen des 17. SBP erstellt und durch den Kantonsrat bestätigt wurden, immer noch. Auch ist eine Priorisierung aufgrund der Methodik der Vorgängerprogramme für Umfahrungsstrassen, die bereits in Bearbeitung sind und einer vertiefteren Zweckmässigkeitsbeurteilung unterzogen wurden, nicht sinnvoll, da die Ergebnisse dieser vertieften Zweckmässigkeitsbeurteilungen deutlich detaillierter und verlässlicher sind. Im Sinn der Kontinuität werden die bereits gestarteten Arbeiten zu Umfahrungsstrassen weitergeführt.

Das 18. SBP enthält folgende Grossvorhaben in Form von Umfahrungen:

Realisierung:

Nach Abschluss der Bauarbeiten an den Umfahrungen Bütschwil und Wattwil 2. Etappe innerhalb des 17. SBP werden voraussichtlich keine weiteren Umfahrungsprojekte im 18. SBP zur Baureife gelangen.

Projektierung:

Für die folgenden Projekte ist in der 1. Priorität (A) die Projektierung an die Hand zu nehmen oder weiter zu treiben, ein Auflageprojekt zu erarbeiten und, so weit als möglich, die Rechtskraft zu erwirken sowie der Landerwerb zu tätigen:

- Goldach/Rorschach: Kantonsstrasse zum See;
- Uznach/Kaltbrunn/Schmerikon/Benken/Gommiswald: Verbindungsstrasse A15-Gaster;
- St.Gallen: N01/56 Engpassbeseitigung Zubringer Güterbahnhof mit Tunnel Liebegg;
- Wil: Netzergänzung Nord zum neuen Nationalstrassenanschluss N01/56 Wil-West.

In 2. Priorität (B) sind keine Begehren als Ersatzprojekte für die Projektierung vorgesehen.

Studien:

Für die nachfolgenden Vorhaben der 1. Priorität (A) sind jeweils Varianten zu entwickeln, die Zweckmässigkeit nachzuweisen, die Linienführung zu bestimmen (Bestvariante) und allenfalls in der Projektierung weiter zu treiben:

- Rapperswil-Jona: Mobilitätszukunft;
- Sargans: Netzstrategie Pizol-Wartau;
- Diepoldsau: Netzstrategie DHAMK;
- Wil: Netzergänzung Ost;
- Gossau: Spange Wiler-/Flawilerstrasse;
- Wattwil / Eschenbach / Gommiswald: Ausbaukonzept Rickenstrasse;
- Au: Korrektion Knoten Zoll / Autobahn.

In 2. Priorität (B) sind keine Begehren als Ersatzprojekte für die Studienphase vorgesehen.

Nicht zur weiteren Bearbeitung vorgeschlagen sind:

- Sevelen: Nordumfahrung Sevelen;
- Eschenbach: Umfahrung Dorf St.Gallenkappel (Wird im Ausbaukonzept Rickenstrasse mitgeprüft);
- Bad Ragaz: Ausbau Tunnel Pfäferserstrasse;
- Rebstein/Marbach: Entlastungsstrasse Rheintal;
- Nesslau: Umfahrung Nesslau-Neu St.Johann;
- Rorschach: Kernumfahrung.

2.4.6 Strassenkorrekturen

Mit diesen ausgewählten und priorisierten Vorhaben sollen gezielt der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmenden erhöht, die Verbesserung der Verkehrssicherheit gefördert, Unfallschwerpunkte beseitigt und die Leistungsfähigkeit und die Funktionalität der Kantonsstrassen sichergestellt werden.

Im Zentrum steht die Weiterbearbeitung der 23 laufenden Projekte. Aufgrund der hohen Überbuchung des 18. SBP bereits mit den laufenden Projekten werden nur ausgewählte wichtige Projekte neu in die Priorität A aufgenommen. Die Liste der in der Kategorie Strassenkorrekturen aufgenommenen Projekte setzt sich deshalb wie folgt zusammen:

Priorität A:

- 26 laufende Projekte
- 23 kantonale Begehren
- 2 weitere Begehren

2.4.7 Verkehrsmanagement

Anhand der priorisierten Verkehrsmanagementvorhaben soll gezielt die Leistungsfähigkeit in urbanen Räumen verbessert werden. Hauptziele der Konzepte und der daraus abgeleiteten Projekte sind, die Leistungsfähigkeit und Funktionalität des Strassennetzes zu gewährleisten oder zu verbessern und eine Priorisierung der öffentlichen Verkehrsmittel und des Fuss- und Veloverkehrs zu ermöglichen.

Im Zentrum der Arbeiten stehen Erarbeitungen von Verkehrsmanagementkonzepten in Rapperswil-Jona, Wil und Gossau, sowie allenfalls daraus abgeleiteten ersten Projekten. Die Hauptumsetzung dieser Konzepte erfolgt in den Nachfolgeprogrammen. Zudem sollen das bestehende Verkehrsmanagementkonzept in der Region St.Gallen weiter vertieft und Einzelmassnahmen umgesetzt werden.

2.4.8 Fuss- und Veloverkehr

Die priorisierten Fuss- und Veloverkehrsvorhaben sehen gezielt den Ausbau von Infrastrukturen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs vor. Neben dem Infrastrukturausbau genießt das Beheben von Sicherheitsdefiziten und Schwachstellen hohe Priorität.

Sanierung von Fussgängerübergängen an Kantonsstrassen:

Aufgrund der flächendeckenden Überprüfung der Fussgängerübergänge an allen Kantonsstrassen wurden erhebliche Sicherheitsmängel erkannt. Daraus folgte ein grosser Handlungsbedarf. Ein Teil der notwendigen Projektierungsarbeiten erfolgt koordiniert mit Betriebs-/Gestaltungskonzepten und über Massnahmen der AP. Kleinere Anpassungen werden im Rahmen von Unterhaltsarbeiten durch die Strassenkreisinsektorate ausgeführt. Bauliche Massnahmen (z.B. der Einbau von Mittelinseln, Anpassungen von Zu- und Wegfahrten) sind als eigenständige Bauprojekte umzusetzen und haben die gesetzlich notwendigen Verfahren zu durchlaufen. Aus der flächendeckenden Überprüfung der Beleuchtung von Fussgängerübergängen werden notwendige Beleuchtungsmassnahmen definiert und priorisiert.

Die Arbeiten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an Fussgängerübergängen auf Kantonsstrassen sind im Gang und werden auch im Rahmen des 18. SBP weiterverfolgt. Die Erfahrungen zeigen, dass Projekte zur Sicherung von Fussgängerübergängen häufig im Konflikt mit anderen Interessen (z.B. Eingriff ins private Eigentum, Denkmalschutz usw.) stehen und damit einem erhöhten Umsetzungsrisiko ausgesetzt sind. Obwohl für die gelisteten Projekte in der Regel von einer Realisierung bis ins Jahr 2028 ausgegangen wird, ist bei rund einem Drittel der Vorhaben mit Verzögerungen zu rechnen.

Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen:

Über 2'000 km des regionalen und kantonalen Radwegnetzes und mehr als die Hälfte des Kantonsstrassennetzes sind mit einem Netzscreening in den vergangenen Jahren auf Schwachstellen überprüft worden. Die Erhebungen dienten als wichtige Grundlage zur Netzplanung und Bildung von Massnahmenpaketen in den eingereichten AP. Im Vordergrund stehen die Sanierung von sicherheitsrelevanten Schwachstellen und die Schliessung von bedeutenden Netzlücken.

Weiter werden Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen an Kantonsstrassen in Gemeinden, die nicht im Agglomerationsperimeter enthalten sind, in dieser Position angemessen berücksichtigt. Im Zuge der Bearbeitung der Motion 42.20.17 «St.Gallen braucht eine Mountainbike-Strategie» wird ein Konzept zum Netz- und Masterplan Fuss- und Velo- und Mountainbikeverkehr entwickelt. Weitere daraus hervorgehende Arbeiten können konzeptionell im Laufe des 18. SBP gestartet werden. Die Hauptbearbeitung wird aber voraussichtlich in den Folgeprogrammen erfolgen.

Im Zentrum steht die Weiterbearbeitung der 95 laufenden Projekte. Aufgrund der hohen Überbuchung des 18. SBP durch die bereits laufenden Projekten werden nur ausgewählte wichtige Projekte neu in die Priorität A aufgenommen. Die Liste der in der Kategorie Fuss- und Veloverkehr aufgenommen Projekte setzt sich deshalb wie folgt zusammen:

Priorität A:

- 95 laufende Projekte
- 4 Agglomerationsmassnahmen
- 3 weitere Begehren

Priorität B: (Reserveprojekte)

- 63 Agglomerationsmassnahmen
- 149 weitere Begehren

2.4.9 Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr

Mit diesen ausgewählten und priorisierten Vorhaben sollen gezielt Infrastrukturen zugunsten des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs ausgebaut werden. Die Sanierung von Bushaltestellen aufgrund des BehiG geniesst neben der Sanierung von Schwachstellen und dem Bau von Busspuren zur Priorisierung des öffentlichen Verkehrs höchste Priorität. Die im 18. SBP in der Priorität A aufgeführten Projekte sind in enger Abstimmung mit dem 7. öVP und dem Amt für öffentlichen Verkehr priorisiert worden.

Bushaltestellen an Kantonsstrassen: Umsetzung BehiG

Von den gesamthaft 1'321 Haltestellen im Kanton St.Gallen liegt etwa die Hälfte an Kantonsstrassen. Eine grosse Zahl dieser Haltestellen entspricht nicht den Anforderungen gemäss BehiG. Das Amt für öffentlichen Verkehr führte im Jahr 2018 eine Untersuchung zur Bewertung und Priorisierung aufgrund des BehiG sämtlicher Haltestellen im Kanton durch. Aufgrund dieser Untersuchung werden auch Massnahmen an Kantonsstrassen notwendig. Die Vorgaben des BehiG sind grundsätzlich an allen öffentlich zugänglichen Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs bis Ende 2023 umzusetzen. Bauliche Massnahmen zur Umsetzung dieser Vorgaben müssen sich als verhältnismässig erweisen. Durch eine Umsetzungskonzeption des Kantons soll sichergestellt werden,

dass die Überprüfung und Priorisierung der Massnahmen übergreifend nach einheitlichen Grundsätzen erfolgt und die vorhandenen Mittel zielgerichtet zur Sanierung gemäss BehiG eingesetzt werden. Die Umsetzung der Massnahmen konnte im Rahmen des 17.SBP nicht fertiggestellt werden und wird im 18.SBP weitergeführt. Für zusätzliche Massnahmen im Bereich BehiG werden zusätzliche 5 Mio. Franken vorgesehen.

Im Zentrum steht die Weiterbearbeitung der 26 laufenden Projekte. Aufgrund der hohen Überbuchung des 18. SBP bereits mit den laufenden Projekten werden nur ausgewählte wichtige Projekte neu in die Priorität A aufgenommen. Die Liste der in der Kategorie Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr aufgenommen Projekte setzt sich deshalb wie folgt zusammen:

Priorität A:

- 26 laufende Projekte
- 29 kantonale Begehren

Priorität B: (Reserveprojekte)

- 24 kantonale Begehren

2.4.10 Kunstbauten

Abgesehen von den Brücken und Tunnels, die Bestandteile der Umfahrungsstrassenprojekte sind, werden im 18. SBP 31 Brücken, Durchlässe oder Stützmauern durch Neubauten ersetzt oder einer vollumfänglichen Instandsetzung mit Anpassungen an die heutigen Bedürfnisse unterzogen werden. Die Kunstbauten haben teilweise ihre Nutzungsdauer erreicht und müssen, um auch weiterhin die Gebrauchstauglichkeit (keine Lastbeschränkungen usw.) zu erfüllen, ersetzt werden. Einige Bauwerke müssen angepasst werden, da die Gebrauchstauglichkeit (Durchflussprofile, Verkehrsaufkommen usw.) nicht mehr gegeben ist.

2.4.11 Kantonsstrassensanierungen (baulicher Unterhalt)

Es handelt sich hierbei um keine Unterhaltsprojekte im eigentlichen Sinn wie das Beheben von Schäden, Erneuern und Verbessern des Belags, Instandhalten der Entwässerungsanlagen und/oder das Instandhalten der Kunstbauten, sondern um Strassenbauprojekte (Projektierung und Realisierung). Im 18. SBP sind dafür Investitionen von rund 29 Mio. Franken vorgesehen. Darunter fallen unter anderen baulichen Unterhaltsmassnahmen für die Gesamtsanierung der Umfahrungsstrasse Ebnat-Kappel, der Flumserbergstrasse, der Wasserfluhstrasse, der Seestrasse Schmerikon-Rapperswil-Jona und der Rickenstrasse, aber auch Strassenraumgestaltungen wie in Oberuzwil.

2.4.12 Umweltschutzmassnahmen

Der letzte noch zu sanierende Amphibienzug von nationaler oder regionaler Bedeutung an Kantonsstrassen liegt in Schänis. Wie im Abschnitt 1.3.1e erläutert, wurde das entsprechende Projekt auf Intervention der zuständigen politischen Gemeinde sistiert. Zurzeit sind keine baulichen Massnahmen vorgesehen. Der Schutz der Amphibien wird wie bis anhin manuell durch freiwillige Helfer unter Federführung der Gemeinde organisiert.

Im Rahmen des 18. SBP werden zudem noch Abschlussarbeiten am Amphibienschutz Turpenriet in Kirchberg vorgenommen.

Im Rahmen von Strassenbauprojekten werden in Absprache mit dem Amt für Natur, Jagd und Fischerei (ANJF) allfällige kleinere Konfliktstellen zwischen Kantonsstrassen und Laichwanderungen saniert. Es werden einfache aber zweckdienliche Lösungen angestrebt.

Die Sanierung von Konfliktstellen zwischen oberirdischen und unterirdischen Gewässern mit Kantonsstrassen wird weiter vorangetrieben. Die Schwachstellen wurden im Rahmen des 17. SBP ermittelt und werden systematisch im Rahmen laufender Kantonsstrassensanierungen oder -neubauten behoben.

Bereits im 17. SBP wurden grosse Bestrebungen unternommen, um die Qualität der Strassenentwässerung zu steigern. In enger Zusammenarbeit mit dem Amt für Umwelt (AFU) wird dabei das bestehende Entwässerungssystem analysiert und mit geeigneten Reinigungsanlagen (Versickerung über belebte Bodenschichten [z.B. Versickerungsbecken], Strassenabwasserbehandlungsanlagen ergänzt. Damit kann sichergestellt werden, dass die Vorfluter nicht durch verschmutztes Strassenabwasser verunreinigt werden. Da der Zustand der Entwässerungsanlagen von Kantonsstrassen nicht vollumfänglich bekannt ist, wird dieser im Rahmen des 18. SBP erhoben. Basierend hierauf werden die grossen Konfliktstellen mit Gewässerschutzzonen oder Naturschutzgebieten ermittelt. Ziel ist es, im Laufe des 18. SBP eine Übersicht über die Konfliktstellen und die Konfliktschwere zu gewinnen und ein Sanierungskonzept festzulegen. Für die Erarbeitung dieser Grundlagen und die Ausführung von Pilotprojekten werden im 18. SBP 1 Mio. Franken eingestellt.

2.4.13 Strassenraumgestaltungen

Strassenraumgestaltungen dienen der Verbesserung des Ortsbilds, der anerkannten Grundsätze eines siedlungsgerechten Strassenbaus, dem Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sowie der Reduktion von Umweltbelastungen aufgrund einer verträglicheren Verkehrsabwicklung. Mit diesen Massnahmen soll die Aufenthaltsqualität und Attraktivität der Strassen und angrenzenden öffentlichen Räume in Siedlungsgebieten für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für Velofahrende, erhöht werden. Im Rahmen des 18. SBP werden wie bisher bauliche Massnahmen zur Strassenraumgestaltung an Kantonsstrassen geplant, projektiert und verwirklicht. Die Finanzierung wird weiterhin in sachgemässer Anwendung von Art. 69 StrG durch den Kanton, die betroffenen politischen Gemeinden und allfällige Dritte erfolgen. Von den Gesamtkosten des Projektes werden zunächst die sogenannten «Ohnehinkosten» abgezogen. Dies sind Kosten, die dem Kanton auf Grund des aktuellen Strassenzustands, unabhängig von den geplanten baulichen Massnahmen zur Strassenraumgestaltung, ohnehin entstehen würden. Ebenfalls abgezogen werden besondere von der politischen Gemeinde gewünschte Massnahmen («Sonderkosten») bezüglich Ausstattung, Beleuchtung, Bepflanzung, Materialisierung u.Ä. An die verbleibenden «Restkosten» sollen die politischen Gemeinden, nach Abzug allfälliger Beiträge Dritter, einen Beitrag von 35 Prozent leisten. Werden die Strassenraumgestaltungsprojekte im Rahmen von Agglomerationsprogrammen realisiert und mitfinanziert, so werden die Beiträge des Bundes vorab von den Gesamtkosten in Abzug gebracht. Der Kantonsrat präzisierte mit Beschluss vom 18. September 2018 die Randbedingungen für Strassenraumgestaltungen auf Kantonsstrassen wie folgt: «Projekte zur Strassenraumgestaltung an Kantonsstrassen sind so auszugestalten, dass sie für den motorisierten Individualverkehr keine Einschränkung der vorhandenen Leistungsfähigkeit zur Folge haben. Neue Haltestellen sind, wenn möglich, als separate Busbuchten zu realisieren.»

Im Zentrum steht die Weiterbearbeitung der 33 laufenden Projekte. Aufgrund der hohen Überbuchung des 18. SBP bereits mit den laufenden Projekten werden nur ausgewählte wichtige Projekte neu in die Priorität A aufgenommen. Die Liste der in der Kategorie Strassenraumgestaltungen aufgenommenen Projekte setzt sich deshalb wie folgt zusammen:

Priorität A:

- 36 laufende Projekte
- 1 Agglomerationsmassnahmen
- 2 weitere Begehren

Priorität B: (Reserveprojekte)

- 4 laufende Projekte
- 46 weitere Begehren

2.4.14 Lärmsanierungsprojekte

Der Schutz der Bevölkerung vor Strassenlärm ist heute als Daueraufgabe anerkannt. Lärmsanierungen an Strassen können nur mit mehrmaligen und vielseitigen Massnahmen bewältigt werden. Auch der Bundesrat anerkennt den Lärmschutz als Daueraufgabe. Deshalb führt er mit seinem «Nationalen Massnahmenplan zur Verringerung der Lärmbelastung» von 2017 den Lärmschutz weiter.

Im Jahr 2022 hat der Bundesrat beschlossen, die finanzielle Unterstützung der Kantone für Massnahmen gegen Strassenlärm zu verstärken. Somit werden auch in Zukunft Lärmschutzmassnahmen im Kanton St.Gallen mittels der bewährten Programmvereinbarungen (PV) durch den Bund unterstützt.

Durch die Zusicherung von Bundessubventionen im Sinne einer Daueraufgabe priorisiert der Kanton St.Gallen die Lärmsanierungen neu. Dabei werden aus Effizienz- und Effektivitätsgründen vermehrt Strassenbauprojekte mit Lärmsanierungen kombiniert. Die Priorisierung von Lärmsanierung und von ordentlichen Strassenbauprojekten, Unterhaltsprojekten sowie den Betriebs- und Gestaltungsprojekten wird intensiv aufeinander abgestimmt.

Gemäss den gesetzlichen Grundlagen sind Lärmschutzmassnahmen an der Quelle prioritär zu behandeln. Der Kanton St.Gallen setzt dabei in erster Linie auf lärmarme Beläge. Der Einbau von diesen Belägen erfolgt auch ausserhalb von Lärmsanierungsprojekten. Bei jedem Ersatz einer Deckschicht wird geprüft, ob ein lärmarmes Belag notwendig ist.

Falls lärmarme Beläge zur Einhaltung der geltenden Belastungsgrenzwerte nicht ausreichen oder deren Einbau eine massiv verkürzte Lebensdauer der Deckschicht zur Folge haben, werden auch Geschwindigkeitsreduktionen geprüft. Der Kanton St.Gallen wird zudem weiterhin alle möglichen Massnahmen wie Lärmschutzwände oder Lärmschutzdämme aber auch Ersatzmassnahmen (Schallschutzfenster) für die Reduktion des Strassenlärms einsetzen.

Der Kanton St.Gallen setzt den Lärmschutz auch mithilfe raumplanerischer Massnahmen durch. Dabei spielt die Aktualisierung des Strassenlärmbelastungskatasters genauso eine Rolle wie die fachtechnische Beurteilung der Lärmsituation bei Bauvorhaben. Die Gemeinden als Bewilligungsbehörden werden insofern unterstützt, dass diese durch Förderung einer lärmausgewogenen städtebaulich hochstehenden Architektur allfällige Kostenfolgen für die Strassenlärmsanierung vermeiden können und somit die kantonalen Interessen gewahrt bleiben können. Zudem werden als immissionsseitige Massnahmen unter anderem Auflagen für schallschluckende Wände und Fassaden bei Unterschreitungen der geltenden Strassenabstände gemacht.

Schlussendlich beteiligt sich der Kanton an nationalen Forschungsprojekten, wie zum Beispiel einem Projekt zur Ermittlung von lebensverlängernden Massnahmen von lärmarmen Belägen.

Die finanziellen Mittel für die Lärmsanierungsprojekte werden im 18. SBP mit einer Pauschale von 20 Mio. Franken budgetiert.

2.4.15 Dringende kleine Vorhaben / Projektierungen

Erfahrungsgemäss ist es unerlässlich, für heute noch nicht absehbare dringende kleinere Vorhaben eine operative Reserve bereit zu halten. Zudem werden im Rahmen der rollenden Planung bereits Projektierungskosten für das 19. Strassenbauprogramm (2029–2033) anfallen. Das 18. SBP sieht vor, für Projektierungen sowie für dringende kleine Vorhaben je 5 Mio. Franken einzusetzen.

2.4.16 Investorenprojekte

Im Rahmen des 18. SBP werden sogenannte Investorenprojekte aufgrund z.B. privater Entwicklungen entlang von Kantonsstrassen notwendig, um private Vorhaben nicht zu verzögern oder zu verunmöglichen. Für diverse private Bauvorhaben oder Planungen ist die hinreichende Erschliessung nicht gegeben und deshalb eine Baubewilligung ohne Erstellung der hinreichenden Erschliessung nicht möglich. Das Strassengesetz des Kantons St.Gallen sieht dafür für Verkehrsknoten und Verkehrstrennungsanlagen in Art. 76 folgende Regelung vor: Baukosten neuer Verkehrsknoten werden vom Verursacher getragen und nach Interessenlage werden aufgeteilt:

- a) Bau- und Unterhaltskosten bestehender Verkehrsknoten;
- b) Baukosten von Verkehrstrennungsanlagen.

Die dafür eingestellten Mittel betragen rund 5 Mio. Franken. Für die bereits bekannten gestarteten Investorenprojekte werden rund 15,29 Mio. Franken vorgesehen. Somit werden rund 20.29 Mio. Franken für Investorenprojekte im 18. SBP vorgesehen.

2.4.17 Wasserbauprojekte

Durch Wasserbauprojekte in der Federführung der Gemeinden müssen verschiedentlich Bachdurchlässe, Stützbauten usw. an Kantonsstrassen saniert werden. Für die beitragspflichtigen Vorhaben an Kantonsstrassen werden im 18. SBP rund 5. Mio. Franken vorgesehen.

2.4.18 Öffentliche Beleuchtung

Für Massnahmen zur Optimierung der öffentlichen Beleuchtung, aus Gründen der Sicherheit aber auch hinsichtlich Energieeffizienz, werden im 18. SBP Massnahmen in der Höhe von rund zehn Mio. Franken vorgesehen.

2.4.19 Kantonsstrassenunterhalt

Das kantonale Strasseninspektorat bewirtschaftet für den Kanton St.Gallen die kantonalen Strasseninfrastrukturen und steht damit in einer grossen volkswirtschaftlichen Verantwortung. Während die Infrastrukturen in den vergangenen Jahrzehnten errichtet und erweitert wurden, verlagert sich der Fokus seit längerem auf den Erhalt und die Sanierung.

Die zu unterhaltenden Anlagen nehmen in der Summe durch den Ausbau der Infrastruktur und durch verschärfte Randbedingungen (v.a. im Umweltbereich z.B. bei partiellen Ertüchtigungen der Anlagen wie z.B. der Entwässerung, Einsatz neuer oder recycelter Materialien im Sinne der Nachhaltigkeit usw.) stetig zu. Gleichzeitig müssen die bestehenden Infrastrukturen immer mehr und schwereren Verkehr aufnehmen, was einen negativen Einfluss auf die Lebensdauer hat.

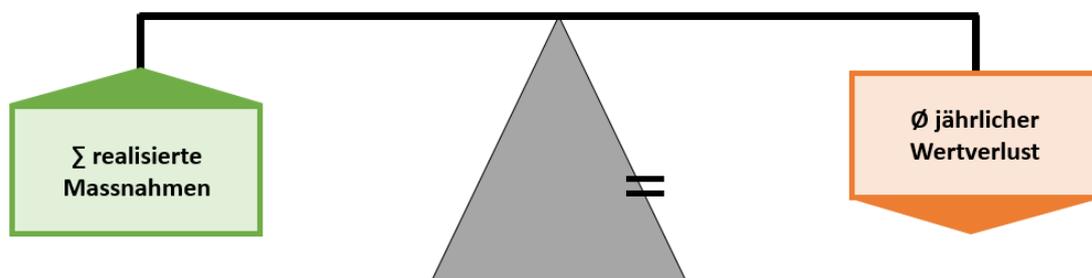
Der Unterhalts- und Sanierungsbedarf steigt somit stetig, die dafür zur Verfügung stehenden personellen und finanziellen Ressourcen sind jedoch begrenzt. Daher ist es zwingend, dass die Bewirtschaftung optimiert wird.

Das Strasseninspektorat hat aufgrund dieser Entwicklung im Jahr 2021 damit begonnen, ein strategisches Erhaltungsmanagement (SEM) aufzubauen. Grundlage des SEM bildet in erster Linie die Schwerpunktplanung der Regierung:



Um die übergeordnete Strategie erfolgreich umsetzen zu können, bedarf es auch einer optimalen Abbildung und Bewirtschaftung der vorhandenen Infrastruktur. Damit kann einerseits eine Übersicht aller relevanten Anlageteile erstellt werden und andererseits eine zielgerichtete Finanzplanung erfolgen.

Für die übergeordnete Betrachtung kann das nachfolgende (vereinfachte) Modell der Zustandsentwicklung angesetzt werden:

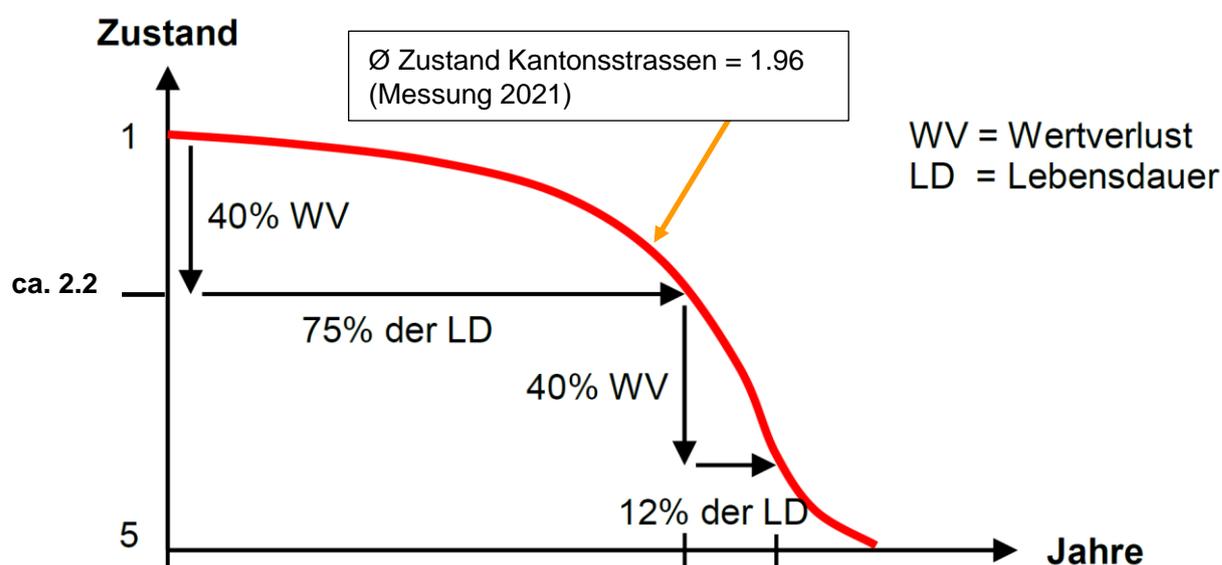


Damit sich der Zustand der Infrastruktur nicht verschlechtert, müssen sich der jährliche Wertverlust und die Summe der realisierten Massnahmen wenigstens die Waage halten. Wird infolge zu geringer Investitionen (Unterhalt und / oder Neu-/Ausbau) der jährliche Wertverlust nicht ausgeglichen, gerät der Zustand der Infrastruktur in ein Ungleichgewicht, das langfristig durch höhere Investitionen ausgeglichen werden muss. Erschwerend dazu kommt der nicht lineare, sondern exponentielle Verlauf des Wertverlustes von Belägen über die Zeit.

Der Zustand der Strassen wird dabei im Wesentlichen in fünf Zustandskategorien (Zustandsindex).

Zustandsklassen der Indizes I1	Zustandsbeschreibung	Schadensausmass
0.0 bis 1.0	Gut	Praktisch keine Schäden
1.0 bis 2.0	Mittel	Wenige Schäden mit geringer Schadensschwere
2.0 bis 3.0	Ausreichend	Wenige Schäden mit grösserem Schadenausmass; mehrere Schäden mit geringem Schadenausmass
3.0 bis 4.0	Kritisch	Zahlreiche Schäden mit mittlerem bis grossem Schadenausmass
4.0 bis 5.0	Schlecht	Viele Schäden mit grossem Schadenausmass

Diese Zustandsindizes müssen jeweils der durchschnittlichen Wertverlustkurve von Strassen zugeordnet werden:

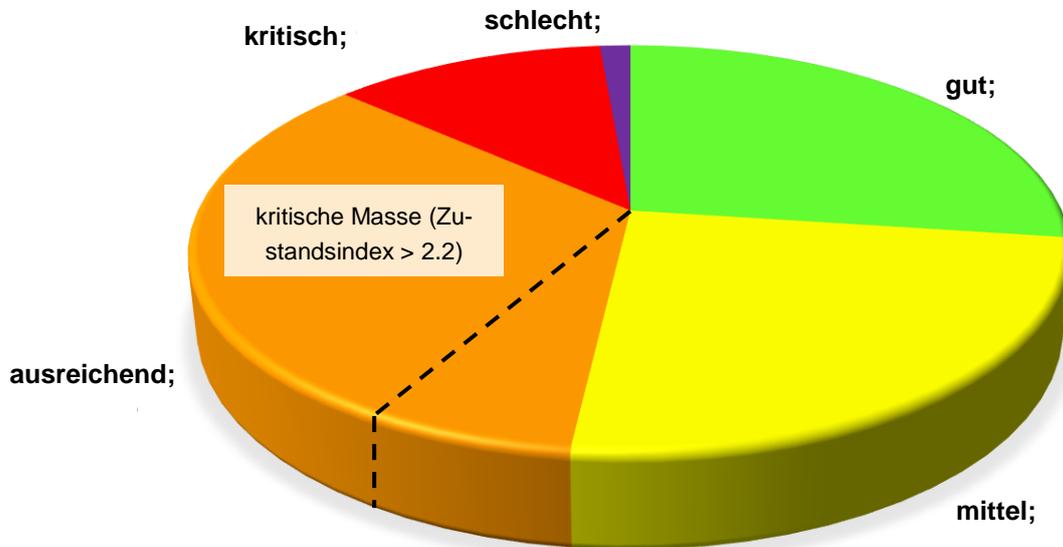


Die Grafik zeigt, dass sich der jährliche Wertverlust bei einem Zustandsindex > 2.2 deutlich beschleunigt. Der richtige «Sanierungspunkt» ist damit entscheidend für die effizienten Mitteleinsatz und darf darum nicht herausgezögert werden.

Dieser Mechanismus lässt sich konkret an folgender Grafik darstellen: Die «kritische Masse» der Strassenabschnitte, bei der die Lebensdauer in kurzer Zeit rasch abnimmt, liegt im Bereich Zustandsindex > 2.2 (oranger Teilbereich).

In der Massnahmenplanung sind daher nicht nur die schlechten und kritischen Abschnitte zu berücksichtigen, sondern vor allem auch alle Abschnitte, die einen Zustandsindex von > 2.2 aufweisen.

ZUSTANDSAUSWERTUNG I1 (2021)



Um die Massnahmenplanung der erforderlichen Sanierungen zielgerichtet umsetzen zu können, sind strategische Zielvorgaben in Form von konkreten Leistungszielen festzulegen. Diese stützen sich auf die vorgängig beschriebene Zustandsentwicklung der Strassenanlage ab. Das Strasseninspektorat hat folgende Leistungsziele formuliert:

Leistungsziel 1: Der flächengemittelte Zustandsindex liegt zwischen 1.8 und 2.0.

Das Ziel lässt noch geringfügig Luft bis zum kritischen Punkt von 2.2, bietet aber auch die Grundlage dafür, die Mittel möglichst am optimalen Zeitpunkt einzusetzen. Damit sind auch Abstimmungen mit anderen Projekten möglich und es besteht noch eine gewisse Flexibilität bei der Planung. Ebenfalls wird damit ein zu frühes oder zu spätes Eingreifen und damit Wertvernichtung bzw. erhöhter Unterhalt verhindert.

Leistungsziel 2: Der Anteil kritischer / schlechter Strassen liegt unter 15 Prozent. Der Anteil ausreichender Strassen (einschliesslich der kritischen Masse) übersteigt den Wert von 34 Prozent nicht.

Das Ziel soll sicherstellen, dass man sich nicht nur am durchschnittlichen Zustandsindex orientiert, sondern dass der Anteil der kritischen Abschnitte ebenfalls einen klaren Grenzwert hat. So können reine Extremwerte (z.B. ausschliesslich gut und schlecht) vermieden und eine gleichmässige Zustandsverteilung gefördert werden, um eine fortlaufende Erhaltung sicherzustellen. Damit können die Massnahmen noch zielgerichteter und vor allem frühzeitig geplant und abgestimmt werden. Gleichzeitig wird auch der bisherige Standard im Kanton St.Gallen mit einbezogen.

Das Ziel entspricht dem heutigen erforderlichen Standard der Kantonsstrassen. Durch die Definition der kritischen / schlechten Abschnitte wird

aber auch der Fokus auf die kritische Masse gelegt, welche durch den exponentiellen Alterungsbedarf schneller in einen kritischen / schlechten Zustand abrutscht.

Leistungsziel 3: Die Verkehrssicherheit ist, insbesondere unter Berücksichtigung der ISSI (Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente des ASTRA), gewährleistet.

Das Ziel berücksichtigt die gesetzlichen Aufgaben des Strasseneigentümers im Zusammenhang mit dem Erhaltungsmanagement der Strassen. Bauliche wie sicherheitstechnische Defizite sind gleichzeitig mit einer entsprechenden Unterhaltsmassnahme zu beheben.

Leistungsziel 4: Eine vollständige Projektkoordination zwischen zwingenden und nicht verschiebbaren Sanierungsmassnahmen des Strasseninspektorates und anderen Beteiligten (intern und extern).

Das Ziel verfolgt die optimale Abstimmung zwischen den Massnahmen an der Strasse. Mit dem Strassenbauprogramm erfolgt eine grobe Koordination, welche zukünftig basierend auf dem langfristigen Sanierungsplan des Strasseninspektorates getätigt wird. Basis aller Überlegungen bildet jedoch die bestehende Infrastruktur.

Aufgrund der erforderlichen Einhaltung der Leistungsziele 1 und 2 sind Verschiebungen im Sanierungsplan nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich. Aus diesem Grund bedarf es einer intensiven Projektkoordination mit langfristigen Zeithorizont. Gleichzeitig werden hierdurch die Anforderungen aus dem Leistungsziel 5 berücksichtigt.

Die Projektkoordination erfolgt grundsätzlich mit dem Strassenbauprogramm. Dabei ist die Finanzierung der Sanierungsmassnahmen stets als Grundlage anzusehen.

Leistungsziel 5: Alle Massnahmen sind nach den Kriterien der Nachhaltigkeit zu planen und umzusetzen.

Dieses Ziel definiert den optimalen Sanierungszeitpunkt, um Restwertvernichtung (zu früher Eingriff) bzw. ungeplante lebensverlängernde Massnahmen (zu später Eingriff) zu vermeiden. Grundvoraussetzung dafür sind die Einhaltung der Leistungsziele 1 und 2 sowie der Koordination (Leistungsziel 4). Damit wird sichergestellt, dass die finanziellen Ressourcen nachhaltig eingesetzt werden.

Ein wesentlicher Eckpfeiler für die neue Erhaltungsstrategie des Strasseninspektorates war die Beschaffung eines neuen Datenbank- und Auswertungstools, welches statistische Auswertungen, Massenauszüge, Datenauswertungen und entsprechende Massnahmenplanungen ermöglicht. Zudem ermöglicht es eine bessere Zusammenarbeit mit weiteren Stakeholdern. Das Tool wird aktuell vom gesamten Strasseninspektorat intensiv mit Daten gefüllt bzw. die bisherigen Daten aus dem alten Tool werden überarbeitet. Die Bearbeitung wird noch einige Zeit in Anspruch nehmen, womit für das 18. SBP die Datengrundlage für detaillierte Angaben noch nicht ausreicht. Aus diesem Grund muss zum Teil mit vereinfachten Modellen gearbeitet werden. Bis zum 19. SBP wird die Datenaufbereitung jedoch fertiggestellt sein, so dass eine noch gezieltere Auswertung und Massnahmenplanung möglich ist.

Neben der Verbesserung der Vergleiche der Zustandsaufnahmen werden auch sämtliche Berechnungsmodelle deutlich präziser. Das Strasseninspektorat wird zukünftig einen langfristigen Sanierungsplan erarbeiten, welcher auf den Daten der amtlichen Vermessung, den ausgeführten Projekten (einschliesslich Nachkalkulation zur Ermittlung der Flächen- und Stückpreise), der entsprechenden Verkehrsbelastung sowie weiteren Parametern basiert. Auf Basis dieser Daten kann jederzeit und unabhängig vom Strassenbauprogramm aufgezeigt werden, wann und wo Sanierungen stattfinden sollen. Auf dieser Basis lässt sich auch die Projektkoordination deutlich verbessern.

Des Weiteren wird jährlich ein Infrastrukturbericht erarbeitet. Neben faktenbasierten Aussagen zu den getätigten Investitionen und zum betrieblichen Unterhalt können damit auch sämtliche Veränderungen an der Infrastruktur dokumentiert und ausgewiesen werden. Da die meisten Umgestaltungsmassnahmen einen deutlich höheren Unterhalt verursachen (baulich und betrieblich), ist diese Kennzahl insbesondere auch für die Ressourcenplanung zwingend.

Des Weiteren wird voraussichtlich bis Ende 2025 ein vollständiger Entwässerungskataster für die Kantonsstrassen aufgebaut.

Betrieblicher und baulicher Unterhalt der Kantonsstrassen

Das Strasseninspektorat hat auf Basis der aktuell zur Verfügung stehenden Daten und auf Basis der VSS-Norm 40 986 den Wiederbeschaffungswert der Infrastruktur ermittelt. Dies bedeutet, dass unter Berücksichtigung der Verkehrsbelastung und der Länge des Strassennetzes ein Wert geschätzt wurde.

Belastungs-Kategorie	Laufmeterpreis Leitfaden Gemeinden	Laufmeter Kantonsstrasse	Alterungsbeiwert	Wiederbeschaffungswert (in Mrd. CHF)	Jährlicher Wertverlust (in Mio. CHF)
I	2'280	0	1.6	0	0
II	2'890	54'955	1.6	0.159	2.54
III	1'035	0	1.4	0	0
IV	3'740	207'354	1.8	0.775	13.96
V	3'960	320'346	2.2	1.268	27.91
VI	7'220	72'589	2.6	0.524	13.63
	Gesamt	655'244		2.726	58.04

Gemäss den Laufmeterpreisen ergibt sich aus dem Wiederbeschaffungswert für den baulichen Unterhalt (Sanierungsmassnahmen), also ohne betrieblichen Unterhalt (z.B. Winterdienst, Grünpflege, Reinigung usw.), ein Mittelbedarf von rund 290 Mio. Franken. Wird der Aufwand für den betrieblichen Unterhalt miteingerechnet, der aktuell rund 25 Mio. Franken je Jahr ausmacht, würde sich ein Mittelbedarf von 415 Mio. Franken ergeben.

In den gemäss Norm und Leitfaden definierten Laufmeterpreisen ist jedoch ein Vollausbau im Innerortsbereich mit beidseitigem Trottoir und vollwertiger bzw. beidseitiger Entwässerung enthalten. Aufgrund des hohen Anteils an Ausserortsstrecken bzw. Agglomerationsanteilen ist der Gesamtanteil für den baulichen Unterhalt aus Sicht des Strasseninspektorates niedriger anzusetzen. Bei einer ersten groben Analyse hat sich zum Beispiel gezeigt, dass rund 10 bis 15 Prozent der Kantonsstrassen über die Schulter entwässert werden und keine Entwässerungsleitungen aufweisen. Ein beidseitiges Trottoir (bzw. ein Radweg) ist nur bei rund 26 Prozent der Kantonsstrassen vorhanden. Bei 38 Prozent der Kantonsstrassen ist ein einseitiges Trottoir und in den restlichen 36 Prozent ist gar kein Trottoir vorhanden.

Wie bereits beschrieben, scheint sich die Zustandsentwicklung stabilisiert zu haben. Jedoch ist der Anteil mit kritischen und schlechten Abschnitten (einschliesslich der kritischen Masse) immer noch zu hoch. Darüber hinaus sind die Anforderungen bezüglich der Entwässerung in den letzten Jahren deutlich gestiegen. So ist es zwar möglich, gleich viele Projekte umzusetzen, diese werden jedoch in der Summe teurer. Gleiches gilt für den Lärmschutz. Die ersten lärmarmen Beläge wurden im Jahr 2011 eingebaut. In den letzten elf Jahren wurden dabei verschiedenste Belagstypen getestet. Es zeigen sich aktuell erhebliche Schwankungen in der Lebensdauer dieser Beläge. Nach dem aktuellen Kenntnisstand ist jedoch absehbar, dass die lärmarmen Beläge etwas früher ersetzt werden müssen als die Standardbeläge. Dies führt ebenfalls zu erhöhten Kosten, die noch nicht präzise abgeschätzt werden können, aber definitiv anfallen. Darüber hinaus müssen die lärmarmen Beläge speziell gereinigt werden, was den betrieblichen Unterhalt erhöht. Auch hier gibt es noch keine klaren Studien. Des Weiteren ist derzeit absehbar, dass die Preise für Belagsarbeiten aufgrund der geopolitischen Entwicklung steigen. Im Vergleich zum Jahr 2017 (Referenzjahr für den Laufmeterpreis) sind die Preise klar gestiegen und werden nach dem aktuellen Kenntnisstand auf einem hohen Niveau verharren. Ebenso müssen bis im Jahr 2027 die Investitionen für die Sanierung von PAK-haltigen Abschnitten intensiviert werden, da dann die Grenzwerte ändern werden.

Zusammengefasst lässt sich somit sagen:

- Die Zustandsentwicklung hat sich stabilisiert, jedoch nicht signifikant verbessert;
- es besteht weiterhin ein Nachholbedarf, um den durchschnittlichen Zustand in einen optimalen Bereich zu bekommen;
- gemäss Berechnungsmodell braucht es eigentlich 415 Mio. Franken für den baulichen und betrieblichen Unterhalt. Die Berechnung basiert jedoch auf einen Vollausbau im innerstädtischen Bereich, was auf die Kantonsstrassen nicht immer zutrifft. Ein Teil dieser Differenz wird jedoch durch gestiegene Anforderungen (lärmarme Beläge, PAK, Entwässerung, Teuerung) überkompensiert.

Unter Berücksichtigung der oben genannten Aspekte wird im 18. SBP eine Gesamtsumme von 350 Mio. Franken vorgesehen.

Diese Summe ist erforderlich, um den erhöhten Unterhaltsbedarf zu decken und durch gezielte Massnahmenplanung aufgrund der Neuausrichtung des Erhaltungsmanagements den durchschnittlichen Zustand zu halten oder nach Möglichkeit sogar zu verbessern. Voraussetzung dafür ist die Umsetzung des optimalen Eingriffszeitpunkt (siehe Leistungsziel 5).

2.4.20 Werkhöfe für den Strassenunterhalt

Der Stützpunkt Freihof des Strassenkreisinspektorates Gossau an der Bronschhoferstrasse 4 weist baulichen wie logistischen Handlungsbedarf auf. Zudem ist seine zentrumsnahe Lage nur bedingt standortgerecht, da die Liegenschaft städtebaulich anderen Nutzungen zugeführt werden könnte. Aus diesen Gründen steht das kantonale Strasseninspektorat mit der Stadt Wil im Gespräch betreffend Abtausch der Liegenschaft Bronschhoferstrasse 4 (bestehender Stützpunkt) mit der Liegenschaft Flawilerstrasse 33. Aufgrund der noch offenen Verhandlungen und des langandauernde Entwicklungs- und Planungsprozesses werden im 18. SBP keine finanziellen Mittel beantragt. Die Aufrechterhaltung des bestehenden Stützpunktes an der Bronschhoferstrasse 4 sowie die Entwicklungs- und Projektierungskosten für einen neuen Standort werden für die laufende Rechnung jeweils jährlich budgetiert.

Der Stützpunkt Ricken im Strassenkreisinspektorat Schmerikon an der Uznacherstrasse 4 in Ricken liegt an der strategisch wichtigen Achse Wattwil-Eschenbach (Rickenstrasse). Von diesem Stützpunkt aus wird u.a. der Winterdienst bis zum Brändi-Kreisel in Wattwil getätigt. Der Standort ist auch für die Reinigung und Grünpflege sowie den Unfalldienst unerlässlich, da die Erreichbar-

keit ab dem Strassenkreis in Wattwil oder Schmerikon zu grosse Verlustzeiten und damit Verzögerungen mit sich bringen würden. Aus diesen Gründen wird am bestehenden Stützpunktstandort festgehalten.

Die heutigen Bauten aus den Jahren 1947 (Wohnhaus als Büro/Mannschaftsraum) und 1988 (Einstellhalle) weisen seit Jahren baulichen wie betrieblichen Sanierungsbedarf auf. Die Einstellhalle vermag die neuen, grösseren Fahrzeuge nur knapp und ohne Rangierreserven aufzunehmen. Der integrierte Salzsiloturm ist für den Winterdienst unterdimensioniert und ebenfalls sanierungsbedürftig. Das zum Lager- und Mannschaftsraum umgenutzte Wohnhaus weist massive bauphysikalische und räumliche Mängel auf und kann nicht mehr wie bis anhin weiter genutzt werden.

Aus diesen Gründen wird zurzeit ein Neubau der Anlage projektiert. Gemäss Kostenvorschlag (Stufe Bauprojekt) ist mit Gesamtkosten für den Neubau Stützpunkt Ricken von 6 Mio. Franken zu rechnen, die im 18. SBP vorgesehen werden.

2.5 Mittelbedarf

2.5.1 Werkgebundene Beiträge

Auch wenn im aktuellen 17. SBP die beantragten Mittel voraussichtlich nicht vollständig ausgeschöpft werden, so sollen weiterhin 40 Mio. Franken vorgesehen werden. Dies darum, weil bereits die Stadt St.Gallen Projekte mit einem Anteil von werkgebundenen Beiträgen in Höhe von 16,3 Mio. Franken vorsieht. Darüber hinaus nehmen Naturereignisse und deren Intensität stetig zu. Zudem wird dem Fuss- und Veloverkehr eine immer höhere Bedeutung zugesprochen, was entsprechende Infrastrukturmassnahmen bedingt und die Zahl an Projekten in diesem Bereich steigen lässt.

2.5.2 Pauschale Beiträge an die Gemeinden

Nach Art. 87 Abs. 1 StrG leistet der Kanton pauschale Beiträge an die politischen Gemeinden für:

- Unterhaltskosten des Betriebs der Beleuchtung an Kantonsstrassen zweiter Klasse innerhalb der Bauzonen;
- Reinigung und Winterdienst der Geh- und Radwege entlang den Kantonsstrassen;
- Entsorgung des Meteorwassers von Kantonsstrassen zweiter Klasse innerhalb der Bauzonen;
- allgemeine Auswirkungen des Strassenverkehrs innerhalb der Bauzonen.

Gemäss Aufgaben und Finanzplan sind folgende Beiträge geplant:

- 2024: Fr. 14'901'400
- 2025: Fr. 14'901'400
- 2026: Fr. 14'988'100

Die Höhe der pauschalen Beiträge liegt nach Art. 87 Abs. 2 StrG zwischen 8 und 12 Prozent des Gesamtertrags der Strassenverkehrssteuern und wird vom Kantonsrat mit dem Strassenbauprogramm beschlossen (Art. 87 Abs. 3 StrG). Der Prozentsatz für die pauschalen Kantonsbeiträge wird aufgrund des voraussichtlichen Abschlusses des 17. SBP und der Aufgaben und Finanzplan für die Jahre 2024–2026 (aktuelle Schätzung 44'790'900) auf 8,5 Prozent für das 18. SBP festgelegt, was rund 75 Mio. Franken entspricht.

2.5.3 Finanzausgleich Gemeinden / Sonderlastenausgleich Weite

Im FAG wird der Finanzausgleich unter anderem über den Sonderlastenausgleich Weite geregelt. Der Sonderlastenausgleich Weite gleicht übermässige Belastungen der Gemeinden mit hohen geographisch-topographischen Kosten aus. Anspruch auf einen Sonderlastenausgleich Weite

haben die Gemeinden mit einem überdurchschnittlich Indexwert Weite je Einwohnerin und Einwohner. Für den Sonderlastenausgleich Weite werden im 18. SBP 196 Mio. Franken bereitgestellt.

2.5.4 Beiträge an die Kosten der Verkehrspolizei

Anlässlich des Auftrags zur Überprüfung der aktuellen Strassenfinanzierung wurde die Bevölkerungsentwicklung im Kanton St.Gallen vertieft betrachtet. Die im genannten Projekt erhobenen und ausgewerteten Daten wurden zur Berechnung des Aufwands der Kantonspolizei St.Gallen für das 18. SBP herangezogen. Bei der zukünftigen Entwicklung der Zahlen wurde ein mittleres Referenzszenario angenommen. Anlässlich des vorgenannten Projekts wurde der polizeiliche Aufwand je Einwohner und Jahr mit 77 Franken beziffert. Dieser Ansatz ist in die Berechnungen des Aufwands der Kantonspolizei St.Gallen für das 18. SBP eingeflossen.

Die Anzahl der Motorfahrzeuge nimmt nach wie vor kontinuierlich zu. Durch den aufgrund der Verkehrszunahme stetig enger werdenden Verkehrsraum in urbanen Gegenden des Kantons steigt die Gefahr von Staubildungen an neuralgischen Stellen oder bei Verkehrsunfällen. Nach wie vor ist Unaufmerksamkeit und Ablenkung Spitzenreiter bei den Unfallursachen. Aber auch Unfälle mit erhöhter Geschwindigkeit und im Zusammenhang mit Betäubungsmitteln oder Alkohol bewegen sich nach wie vor auf einem zu hohen Niveau. Auf der technischen Seite nehmen die Möglichkeiten zu, bei Unfällen den Unfallhergang elektronisch auszuwerten. Im Weiteren ist insbesondere auch das unangebrachte Verhalten im Strassenverkehr ein Stein des Anstosses: Umgebaute Fahrzeuge, aber auch die Verursachung von unnötigem Lärm aufgrund unangebrachter Fahrweise ist seit mehreren Jahren ein Dauerthema in Bevölkerung und Politik. Aufgrund der stetigen Bevölkerungs- und Mobilitätszunahme ist auch die Polizei gezwungen, ihre technische Ausstattung und die entsprechenden Ressourcen den geänderten Verhältnissen anzupassen. Nur mit ausreichenden Kontrollen und entsprechenden Massnahmen kann den Herausforderungen im motorisierten Strassenverkehr begegnet werden.

Herausforderungen für die Kantonspolizei im Strassenverkehr ergeben sich aber auch aufgrund der zunehmenden «Mikromobilität», d.h. die Fortbewegung mit elektrisch motorisierten sowie nicht motorisierten Kleinst- und Leichtfahrzeugen (E-Trottinette, Tretroller usw.). Ebenso ungebrochen ist der Trend bei den Fahrrädern mit Tretunterstützung (E-Bikes). Nebst den gesetzlichen Vorgaben bei der Ausrüstung der Fahrräder ist deren Benützung ebenfalls geregelt. Immer wieder muss festgestellt werden, dass die dafür notwendigen Voraussetzungen nicht gegeben sind. Die steigenden Unfallzahlen in diesem Verkehrsegment zeigen einen erhöhten Handlungsbedarf auf.

Im Zusammenhang mit der Vermeidung von Unfällen kommt der Ausbildung eine bedeutende Rolle zu. Schulungen im Zusammenhang mit dem richtigen Begehen des Fussgängerstreifens oder das richtige Verhalten beim Velofahren sind nur ein Teil des Angebots. Toter Winkel, Reaktionstests, aber auch Ausstellungen und Schulungen mit Seniorinnen und Senioren sind ein weiterer Teil des Aufgabenfeldes der Verkehrsinstruktion. Die Angebote können nur aufrechterhalten werden, wenn die personellen und finanziellen Ressourcen gegeben sind. Andernfalls müssen zwangsläufig Abstriche gemacht werden.

In den vergangenen Strassenbauprogrammen hinkten die zur Verfügung gestellten finanziellen Mittel dem ausgewiesenen Bedarf hinterher. Im Rahmen des 17. SBP konnte ein gewisser Ausgleich geschaffen werden. Diesen gilt es zu bewahren bzw. den im Rahmen des Projekts zur Strassenfinanzierung ermittelten polizeilichen Aufwendungen von 77 Franken je Jahr und Einwohner anzupassen. Aus den zweckgebundenen Mitteln des Strassenverkehrs sind demgemäss für die Entschädigungen an die Verkehrspolizei von Kanton und Stadt St.Gallen (Art. 7 SVAG) im 18. SBP Beiträge von rund 209 Mio. Franken vorgesehen, was gegenüber den Planwerten des 17. SBP einer Erhöhung von 13 Mio. Franken oder rund 7 Prozent entspricht.

2.5.5 Verkehrsgrundlagen und Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen

Es ist Aufgabe des Tiefbauamtes, die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes zu gewährleisten und aufrecht zu erhalten. Mit zunehmenden Verkehrsmengen gerät das Verkehrssystem langsam an seine Leistungsfähigkeitsgrenzen. Die Herausforderung besteht darin, die Leistungsfähigkeit so lange wie möglich aufrecht zu erhalten und die Systembeeinträchtigung durch die steigenden Anforderungen zu minimieren.

Einerseits braucht es daher vermehrt verkehrsmittelübergreifende Lösungsansätze und andererseits muss die Verkehrsinfrastruktur mit der technischen Entwicklung mithalten, damit der Verkehr möglichst effizient abgewickelt werden kann. Zudem wird eine Marktdurchdringung von autonomen Fahrzeugen zusätzliche Anforderungen an die digitale Verkehrsinfrastruktur stellen, die zur Verfügung gestellt werden muss.

In der GVS SG sind folgende Analyseinstrumente aufgeführt:

- Monitoring;
- Ex-ante-Analysen;
- Controlling;
- Ex-post-Evaluation.

Mit einem Monitoring kann die Veränderung im Gesamtverkehr und bei den unterschiedlichen Verkehrsträgern nachgewiesen werden. Diese Verkehrsentwicklung kann mittels unterschiedlichen Mobilitätsstatistiken und -messungen dargestellt werden, welche u. a. dazu dienen können zu überprüfen, ob die Ziele der GVS erreicht werden. Derzeit werden lediglich die Strassenzähl-daten der permanenten Verkehrszählanlagen auf dem Kantonsstrassennetz einmal im Jahr publiziert. Es gilt eine Monitoring-Strategie zu erarbeiten und umzusetzen, damit ein periodischer Vergleich von Mobilitätsstatistiken und Trendanalysen die Verkehrsentwicklung aufzeigt.

Gesamtverkehrsmodell

Ex-ante-Analysen zeigen die prognostizierte Wirkung einer Massnahme oder eines Projekts auf. Diese Prognosen werden mit digitalen Verkehrsmodellen berechnet, die aus Siedlungs- und Bevölkerungsdaten die bestehende und künftige Mobilitätsnachfrage herleiten und diese auf dem Verkehrsangebot der Strasse und Schiene abbilden. Der Kanton St.Gallen verfügt im Augenblick über mehrere kleinere regionale Verkehrsmodelle, welche nur die Strassenbelastungen berechnen. Künftige Verkehrslösungen benötigen verkehrsmittelübergreifende Ansätze, um die bestehenden und geplanten Kapazitäten möglichst effizient zu benutzen. Bei Abstimmungen mit Bundesbehörden werden zunehmend auch multi-modale Betrachtungen gefordert. Um diesem gerecht zu werden, ist es vorgesehen, ein kantonales Gesamtverkehrsmodell zu erstellen, welches alle Verkehrsmittel abbildet. Dieses wird es ermöglichen abzuschätzen, wo künftige Engpässe auftreten, was die prognostizierten Wirkungen von Massnahmen sind und welche Eingriffe es braucht, um gewisse Ziele zu erreichen.

Mit einem Controlling wird die Wirkung einer Massnahme oder eines Projekts gemessen. Dieses erlaubt, die Effektivität einer Massnahme nachzuweisen und dient der Überprüfung, ob die Projektziele erreicht wurden. Zum einen hilft dieses aufzuzeigen, ob weitere Nachjustierungen oder flankierende Massnahmen benötigt sind, zum anderen kann kommuniziert werden, dass Staatsmittel wirkungsgerecht eingesetzt wurden. Zu möglichen Messindikatoren gehören u. a. Reisezeiten, Fahrzeug und Fahrgastzählungen, Effektivität von Verkehrslenkungen und Befragungen. Gegenwärtig werden nur sehr wenige Controllings im Kanton St.Gallen durchgeführt.

Ex-post-Evaluationen zeigen Wirkungszusammenhänge verschiedener Massnahmen auf. Es handelt sich hierbei um zeitlich gestaffelte Controllings, die derzeit im Kanton St.Gallen noch nicht ausgeführt werden.

Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA):

Zu den BSA zählen elektromechanische Ausrüstungen, die für den Strassen- und Tunnelbetrieb erforderlich sind, wie z.B. Verkehrsregelungsanlagen (Lichtsignalanlagen), Lüftungssysteme in Tunnel, Kommunikations- und Datentransfereinrichtungen zwischen den Infrastrukturelementen, Überwachung (Glatteisfühwarnsysteme, Brandmelder, Verkehrs- und Sicherheitskameras) und Verkehrszählgeräte.

Das Tiefbauamt ist zuständig für Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb der BSA. Das steigende Verkehrsaufkommen und zunehmende Mobilitätsbedürfnisse erfordern ein effizient funktionierendes Netz an BSA, um die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes aufrecht zu erhalten. Dazu ist eine kantonsweite BSA-Strategie erforderlich, in der aufgezeigt wird, welche Ausrüstungen und Systemelemente künftig notwendig sind, wie diese umzusetzen sind und welche Aktualisierungs- und Wartungsarbeiten anfallen werden. Die derzeitige Planung umfasst im Wesentlichen Einzelanlagen oder kleinere Anlagengruppen. Künftige Betrachtungen von Steuerungskonzepten- und -prozessen werden räumlich weniger begrenzt sein. Obgleich die Automatisierung von Betriebsprozessen die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des Systems erhöhen wird, steigt mit einem komplexer werdenden System auch der Wartungs- und Unterhaltsaufwand. Die Entwicklung und Verbreitung von autonomen Fähigkeiten der Strassenfahrzeuge bedeutet eine Zunahme der Kommunikation zwischen Verkehrsregelungsanlagen und Fahrzeugen. Das künftige BSA-System muss so ausgerichtet sein, dass es diesen höheren Anforderungen an Digitalisierung und Datenmengen gerecht werden kann. Um die Systemstabilität von Rechner- und Kommunikationsnetzen aufrechtzuerhalten, braucht es neben regelmässigen Updates auch Cyber-Security-Protokolle und Überwachung. Ein erhöhter Personalaufwand ist zudem abzusehen, da das ASTRA getrennte Systeme für Nationalstrassen und Kantonsstrassen fordert.

Die Herausforderungen werden damit hinsichtlich des wachsenden Mengengerüsts als auch der technischen Anforderungen infolge der zukünftigen Entwicklungen übermässig wachsen.

Zusätzliche Kosten: Niveaueffekt Sockelpersonalaufwand und Sachaufwendungen:

Die oben beschriebenen steigenden Anforderungen sowohl bei den Grundlagedaten als auch im Bereich der BSA lösen einen zusätzlichen Personalbedarf aus. Dieser liegt bei rund 8 Vollzeitstellen im Tiefbauamt bzw. jährlich rund 1,2 Mio. Franken, die mit diesem 18. SBP beantragt werden. Die zusätzlichen finanziellen Mittel im Sockelpersonalaufwand sollen einlaufend ab Budget 2024 mittels Niveaueffekt eingestellt werden. Eine Finanzierung dieses Bedarfs aus der Quote des strukturellen Personalbedarfs des Gesamtkantons ist angesichts des Umfangs und der Vorgaben des Kantonsrates nicht realistisch und kann auch nicht über allfällige nachhaltige Mutationseffekte des Bau- und Umweltdepartementes kompensiert werden. Über das gesamte 18. SBP bedeutet dies einen zusätzlichen finanziellen Aufwand für personelle Aufwendungen von rund 6 Mio. Franken.

Zudem fallen für den Aufbau eines kantonalen Gesamtverkehrsmodells über das gesamte 18. SBP weitere 1,2 Mio. Franken an Sachaufwendungen an. Somit sind über das gesamte 18. SBP für Verkehrsgrundlagen und Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen zusätzlich rund 7,2 Mio. Franken (zusätzliche personelle Mittel von 6 Mio. Franken sowie zusätzliche Sachaufwendungen von 1.2 Mio. Franken) einzustellen.

2.5.6 Unterhalt von Kantonsstrassen

Gestützt auf Art. 70 und 70^{bis} StrG sowie auf die Finanzplanung des Kantonsstrassenunterhalts wird der Gesamtaufwand für den Strassenunterhalt im 18.SBP, wie in Abschnitt 2.4.19 vertieft erläutert, insgesamt 350 Mio. Franken betragen.

2.5.7 Signalisation von Fuss-, Wander- und Radwegen

Gemäss Art. 53 Abs. 2 StrG ist der Kanton für die Signalisation von Fuss-, Wander- und Radwegen von kantonaler und regionaler Bedeutung verantwortlich. Im 18. SBP sind Kosten von rund 3,5 Mio. Franken vorgesehen. Diese sind in der nachfolgenden Gesamtschau im Kantonsstrassenunterhalt integriert.

2.5.8 Strassenbau

Das 18. SBP rechnet für den Kantonsstrassenbau insgesamt mit folgendem Aufwand (in Mio. Franken, ohne Zinsen):

	2024	2025	2026	2027	2028	Total
Kantonsstrassenbau	94	95	94	132	133,19	558,19
Werkhöfe / Stützpunkte	1	3	1	1	0	6,00
Gesamtkosten	95	98	95	131	133,19	552,19
Anteil Bund Aggloprojekte	2	3	3	3,17	4	15,17
Anteil Bund Globale	8	8	8	8	8	40,00
Anteil Gemeinden	14	14	15	19	19,99	81,99
Anteil Dritte	2	2	2,43	4	4	14,43
Nettoanteil Kanton	69	71	66,57	96,83	97,2	400,60

In Abschnitt 2.4.4 wurde die Überbuchung des 18. SBP aufgrund der laufenden Projekte aufgezeigt. Trotzdem sind vor allem in den Bereichen Verkehrssicherheit, Umweltschutz, Investorenprojekte sowie Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr weitere Investitionen vorgesehen. Dies führt bei einer angenommenen Umsetzungskapazität von rund 400 Mio. Franken zu einer Programmüberbuchung von rund 38 Prozent. Eine gewisse Überbuchung des Programms ist jedoch sinnvoll, da nicht davon ausgegangen werden kann, dass sämtliche vorgesehene Projekte auch realisiert werden (Projektverzögerungen, Projektverzicht).

2.5.9 Gesamtschau

Mit Berücksichtigung der Passivzinsen für die Bevorschussung durch den Kanton ergibt sich für das 18. SBP ein Finanzbedarf von 1'294,4 Mio. Franken, der aus zweckgebundenen Mitteln aufzubringen ist (in Mio. Franken):

Kantonsbeiträge an Gemeinden einschliesslich Sonderlastenausgleich Weite	311.0
Beiträge an die Kosten der Verkehrspolizei	209.0
Deckung Kantonsstrassenunterhalt (einschliesslich Signalisation FWR)	353.5
Kantonsstrassenbau	400.6
Verkehrsgrundlagen und Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen	7.1
Passivzinsen	0.5
Kosten für Steuerbezug	12.7
Total	1'294.4

2.6 Verfügbare Mittel

2.6.1 Grundlagen

Grundlage für die Finanzierung des Strassenwesens bildet Art. 7 SVAG. Der Gesamtertrag der Strassenverkehrssteuern deckt die Aufwendungen des Kantons für Bau und Unterhalt der Strassen nach Strassengesetz sowie für die Kontrolle des Strassenverkehrs, soweit nicht andere Mittel zur Verfügung stehen. Der Kantonsrat beschliesst über die Verwendung der Steuer im Rahmen mehrjähriger Strassenbauprogramme. Er kann verzinsliche Vorschüsse aus allgemeinen Kantonsmitteln beschliessen. Im Weiteren sind die finanzrechtlich relevanten Bestimmungen des Strassengesetzes zu beachten, in denen insbesondere die Verteilung der Mittel an die Gemeinden geregelt ist.

2.6.2 Prognose über die Entwicklung der Einnahmen

a) Ertrag der Motorfahrzeugsteuer

Die Entwicklung der Erträge aus den Motorfahrzeugsteuern in den Jahren 2024 bis 2028 ist vom Fahrzeugbestand, von den Verschiebungen in der Struktur des Bestands und vom technologischen Wandel hin zu Fahrzeugen mit Elektroantrieben abhängig. Mit der starken Zunahme der reinen Elektrofahrzeuge, die im Kanton St.Gallen im Jahr ab der Erstinverkehrsetzung sowie für weitere drei Kalenderjahre zu 100 Prozent steuerbefreit sind und danach, so lange im Kanton St.Gallen immatrikuliert, zu 50 Prozent, muss für die Zukunft die Steuerbemessung für die Motorfahrzeugsteuern neu geregelt werden, ansonsten in wenigen Jahren mit substanziellen Steuerausfällen zu rechnen ist. Aus diesem Grund wird die Regierung in Umsetzung der vom Kantonsrat gutgeheissenen Motion 42.18.18 «Änderung der Strassenfinanzierung» mit separater Botschaft Änderungen der geltenden Strassenfinanzierung beantragen. Die nachfolgenden Berechnungen berücksichtigen diese Änderungen noch nicht, sondern beruhen auf dem geltenden Recht.

Die nachfolgende Statistik zum Motorfahrzeugbestand wird jährlich per Stichtag 30. September erstellt. Die Strassenfahrzeugstatistik wird anhand der «MOFIS» Datenbank erstellt, die alle in der Schweiz und im Fürstentum Liechtenstein zugelassenen Strassenfahrzeuge erfasst. Die eidgenössische Datenbank MOFIS wird von den kantonalen Strassenverkehrsämtern gespeisen und von der Eidgenössischen Fahrzeugkontrolle (EFKO) im ASTRA verwaltet. Die Prognosen basieren auf den Entwicklungen und Trends der letzten Jahre und auf Voraussagen der Bundesstellen.

Entwicklung des Motorfahrzeugbestands 2009 bis 2028

Jahr	Bestand tatsächlich	Prognose
2009	342'855	
2010	353'060	
2011	362'794	
2012	372'573	
2013	379'732	
2014	386'000	
2015	391'203	
2016	396'611	
2017	401'500	
2018	405'600	
2019	409'965	
2020	417'092	
2021	423'937	
2022		428'000
2023		432'000

Jahr	Bestand tatsächlich	Prognose
2024		436'000
2025		440'000
2026		444'000
2027		448'000
2028		452'000

Der Motorfahrzeugbestand nimmt im Kanton St.Gallen kontinuierlich zu. Im Zeitraum von 2009 bis 2021 ist der Motorfahrzeugbestand um rund 81'000 Fahrzeuge angewachsen, was einer Zunahme von rund 23 Prozent entspricht. Die Bevölkerung ist im gleichen Zeitraum um 9 Prozent gewachsen (2009: 474'676, 2021: 519'136 [Ständige Wohnbevölkerung, Statistikdatenbank STADA2 Kanton St.Gallen]).

Der Motorisierungsgrad, also die Anzahl der Personenwagen (PW) je 1000 Einwohnerinnen und Einwohner, ist seit der Erstellung des 17. SBP weiter stetig gestiegen. Der Motorisierungsgrad auf 1'000 Einwohnerinnen und Einwohner im Kanton St.Gallen betrug im Jahr 2021 560 Personenwagen (Anzahl PW: 288'228) und liegt damit über den Durchschnitt von 541 PW in der Schweiz. Spitzenreiter ist der Kanton Zug mit rund 709 PW auf 1'000 Einwohnerinnen und Einwohner. Am Tabellenende der Kanton Basel-Stadt mit 328 PW pro 1'000 Einwohnerinnen und Einwohnern (Statistik Motorisierungsgrad 2021 Kantone, BFS, ASTRA – Neue Inverkehrsetzungen von Strassenfahrzeugen (IVS) Strassenfahrzeugbestand (MFZ), 2022). Auf Basis der langjährigen Entwicklung wird deshalb von einer weiteren, allerdings verlangsamten Zunahme des Motorisierungsgrads im Kanton St.Gallen ausgegangen.

Im Jahr 2021 betrug der Anteil der aufladbaren Elektroautos (Batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) und Plug-in-Hybrid-Elektrofahrzeuge [PHEV]) an den gesamten Neuwagenverkäufen in der Schweiz 21,1 Prozent. Im Jahr 2021 betrug der Anteil der Personenwagen mit Elektroantrieb (BEV) am gesamten PW-Bestand der Schweiz 1,5 Prozent. Der Anteil der Elektrowagen steigt damit seit 2010 (0,02 Prozent) weiterhin kontinuierlich an. Insgesamt waren im Jahr 2021 in der Schweiz etwa 70'200 BEV für den Strassenverkehr zugelassen (Statistik BFS), davon 4'223 im Kanton St.Gallen (Statistik aus Fachanwendung StVA Cari).

Bezüglich der weiteren Entwicklung zur Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen (Summe der Kategorien BEV und PHEV) wird in einer vom StVA in Auftrag gegebenen Studie für das Jahr 2030 im Kanton St.Gallen mit einem Anteil von immatrikulierten BEV und PHEV Fahrzeuge von rund 33 Prozent am Neuwagenmarkt gerechnet (Szenarien der Elektromobilität in der Schweiz und im Kanton St.Gallen (mittleres Szenarium) – Update 2020, EBP).

b) Entwicklung des mittleren Steuerertrags bis im Jahr 2028

Der Kanton fördert seit dem Jahr 2009 emissionsarme Fahrzeuge mit steuerlichen Anreizen. Die begünstigten Fahrzeuge werden für das Jahr ab der Erstinverkehrsetzung sowie für weitere drei Kalenderjahre von der Motorfahrzeugsteuer befreit. Die aktuellen Einnahmehausfälle von schätzungsweise 5,7 Mio. Franken je Jahr werden durch die Zunahme des Fahrzeugbestands und deren Erträge in den kommenden Jahren voraussichtlich noch kompensiert.

Der mittlere Steuerertrag wird aber aufgrund der Zunahme der steuerbefreiten Fahrzeuge längerfristig abnehmen. Dabei wird das Gewicht (Gesamtgewicht des Fahrzeugs) der Personenwagen-Neuzulassungen als Grundlage zur Steuerbemessung stabil bleiben. Der Fahrzeugbestand wird weiterhin, wenn auch etwas schwächer, jährlich um etwa 1 Prozent wachsen. Die Anzahl Elektrofahrzeuge wird sich bis in das Jahr 2028 voraussichtlich laufend erhöhen.

Mittlerer Steuerertrag je Fahrzeug 2009 bis 2028:

Jahr	Mittlerer Steuerertrag in Fr./Fz.	Prognose
2009	393	
2010	393	
2011	397	
2012	396	
2013	389	
2014	393	
2015	396	
2016	399	
2017	402	
2018	407	
2019	412	
2020	410	
2021	410	
2022		404
2023		402
2024		401
2025		397
2026		396
2027		395
2028		394

Der prognostizierte Gesamtertrag der Motorfahrzeugsteuer bis in das Jahr 2028 gemäss Tabelle 7 internalisiert die oben gemachten Aussagen zum mittleren Steuerertrag. Entsprechend dem etwas schwächeren Wachstum des Fahrzeugbestands wird auch die Zunahme der Steuererträge etwas schwächer ausfallen.

Prognose Ertrag Motorfahrzeugsteuer 2022 bis 2028:

Jahr	Mittelwertprognose
2022	173'000'000
2023	174'000'000
2024	175'000'000
2025	175'000'000
2026	176'000'000
2027	177'000'000
2028	178'000'000

c) Nicht werkgebundene Bundesbeiträge und LSVA

Die Entwicklung bei den Bundeseinnahmen ist erfahrungsgemäss schwierig zu prognostizieren. Mit dem NFA erfuhren die nicht werkgebundenen Bundesbeiträge aus den Mineralölsteuern ab dem Jahr 2009 für den Kanton St.Gallen eine Reduktion um rund 6 Mio. Franken je Jahr. Für die Jahre ab 2023 wird mit stabilen etwas höheren Erträgen aus der Mineralölsteuer und der LSVA gerechnet.

Bundesbeiträge Mineralölsteuer 2009 bis 2028 (in Mio. Franken):

Jahr	Bundesbeiträge	Prognose
2009	19,1	
2010	18,4	
2011	17,7	
2012	17,0	
2013	16,8	
2014	16,9	
2015	16,7	
2016	16,2	
2017	16,9	
2018	17,0	
2019	17,4	
2020	17,3	
2021	21,2	
2022		19,1
2023		21,4
2024		21,3
2025		21,8
2026		21,3
2027		21,3
2028		21,3

Ertragsanteile LSVA 2009 bis 2028 (in Mio. Franken):

Jahr	LSVA	Prognose
2009	22,8	
2010	22,9	
2011	23,4	
2012	23,2	
2013	22,6	
2014	22,4	
2015	21,9	
2016	21,8	
2017	24,5	
2018	24,0	
2019	23,9	
2020	23,3	
2021	25,4	
2022		23,8
2023		25,4
2024		25,9
2025		25,7
2026		25,9
2027		25,9
2028		25,9

d) Globalbeiträge an Hauptstrassen

Im 18. SBP sind Einnahmen von insgesamt 40 Mio. Franken oder 8 Mio. Franken je Jahr aus den Globalbeiträgen des Bundes berücksichtigt.

2.7 Strassenrechnung

Die nachfolgenden Tabellen geben einen Überblick über die Entwicklung und Verwendung der zweckgebundenen Mittel in den Jahren 2024 bis 2028. Die Daten basieren auf den Finanzzahlen Stand Dezember 2022. Berücksichtigt wurden dazu die Beschlüsse des Kantonsrats zum 18. SBP vom 19. September 2023. Bei Ablauf des 18. SBP beträgt der Bestand des Strassenfonds voraussichtlich –24.8 Mio. Franken. Aufgrund der Überbuchung des Programms ist jedoch davon auszugehen, dass keine Verschuldung des Strassenfonds eintreten wird.

Finanzierung des 18. Strassenbauprogramms (2024 bis 2028)

	AFP 2024	AFP 2025	AFP 2026	AFP 2027	AFP 2028	Total 18. SBP
730900 Strassenfonds						
Ertrag	242 661 000	244 150 700	239 794 100	284 003 850	284 458 850	1 295 068 500
Motorfahrzeugsteuer	175 000 000	175 000 000	176 000 000	177 000 000	178 000 000	881 000 000
Motorfahrzeugsteuer	310 000	310 000	330 000	330 000	330 000	1 610 000
Bundesbeitrag Treibstoffzoll	21 281 600	21 844 200	21 281 600	21 300 000	21 300 000	107 007 400
Anteil LSVA	25 898 600	25 726 400	25 876 500	25 900 000	25 900 000	129 301 500
verr. Zinsen	0	0	0	0	0	0
Erfolgsbeteiligung GEVI	0	0	0	0	0	0
Defondierung	20 170 800	21 270 100	16 306 000	59 473 850	58 928 850	176 149 600
Aufwand	242 661 000	244 150 700	239 794 100	284 003 850	284 458 850	1 295 068 500
Verr. Vermögensverwaltung	136 500	126 200	112 900	112 900	112 900	601 400
Fondierung	0	0	0	0	0	0
Mittelverwendung	242 524 500	244 024 500	239 681 200	283 890 950	284 345 950	1 294 467 100
Verfügbare Mittel	373 667 401	353 897 301	333 248 001	317 983 901	259 510 051	
Bestand 1.1.	151 313 701	131 142 901	109 872 801	93 566 801	34 092 951	
Nettoertrag ER	222 353 700	222 754 400	223 375 200	224 417 100	225 417 100	1 118 317 500
Verwendung zweckgebundene Mittel	242 524 500	244 024 500	239 681 200	283 890 950	284 345 950	1 294 467 100
730000 Kosten für Steuerbezug	2 539 000	12 695 000				
Aufwand Finanzen und Dienste	840 000	840 000	840 000	840 000	840 000	4 200 000
Aufwand Verkehrszulassung	860 000	860 000	860 000	860 000	860 000	4 300 000
Aufwand Cari (Fachapplikation)	489 000	489 000	489 000	489 000	489 000	2 445 000
Netto-Debitorenverluste StVA	350 000	350 000	350 000	350 000	350 000	1 750 000
615200 Gemeindestrassen	22 901 400	22 901 400	22 988 100	23 073 100	23 158 100	115 022 100
Werkgebundene Beiträge	8 000 000	8 000 000	8 000 000	8 000 000	8 000 000	40 000 000
Pauschale Beiträge 8.50%	14 901 400	14 901 400	14 988 100	15 073 100	15 158 100	75 022 100
Nicht verwendete Kredite	0	0	0	0	0	0
315000 Finanzausgleich	37 804 600	37 804 600	37 804 600	41 293 100	41 293 100	196 000 000
Sonderlastenausgleich Weite	37 804 600	37 804 600	37 804 600	41 293 100	41 293 100	196 000 000
Limitierung 33.00%	57 852 300	57 852 300	58 188 900	58 518 900	58 848 900	291 261 300
725010 Verkehrspolizei	41 800 000	209 000 000				
Beitrag Stadtpolizei	6 500 000	6 500 000	6 500 000	6 500 000	6 500 000	32 500 000
Entschädigung Verkehrspolizei	35 300 000	35 300 000	35 300 000	35 300 000	35 300 000	176 500 000
615300 Kantonsstrassen	136 779 500	138 279 500	133 849 500	174 485 750	174 855 750	758 250 000
Deckung Unterhalt	66 249 500	65 749 500	65 749 500	76 125 750	76 125 750	350 000 000
Verkehrsgrundlagen und BSA	1 430 000	1 430 000	1 430 000	1 430 000	1 430 000	7 150 000
Verr. Zinsen	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	500 000
Abschreibung Kantonsstrassenbau	69 000 000	71 000 000	66 570 000	96 830 000	97 200 000	400 600 000
615000 Amtsleitung TBA	700 000	3 500 000				
Beiträge an priv. Inst. Wander-/Radwege	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	3 500 000

Entwicklung des Strassenfonds

	AFP 2024	AFP 2025	AFP 2026	AFP 2027	AFP 2028
Bestandesrechnung					
110100 Verwaltungsvermögen Tiefbauten					
Stand 1.1.	0	0	0	0	0
Aktivierung Kantonsstrassenbau	69 000 000	71 000 000	66 570 000	96 830 000	97 200 000
Abschreibung Kantonsstrassenbau	- 69 000 000	- 71 000 000	- 66 570 000	- 96 830 000	- 97 200 000
Stand 31.12.	0	0	0	0	0
280700 Strassenfonds					
Stand 1.1.	151 313 701	131 142 901	109 872 801	93 566 801	34 092 951
Fondierung	0	0	0	0	0
Defondierung	- 20 170 800	- 21 270 100	- 16 306 000	- 59 473 850	- 58 928 850
Stand 31.12.	131 142 901	109 872 801	93 566 801	34 092 951	- 24 835 899

Aufwand		Ertrag
Nettoanteil des Kantons an den Investitionen (Kantonsstrassenbau) 400,6 Mio. Franken	Finanzbedarf 1'294,4 Mio. Franken	Zweckgebundene Mittel des Strassenverkehrs 882,6 Mio. Franken
Kantonsbeiträge an politische Gemeinden inkl. Sonderlastenausgleich Weite 311,0 Mio. Franken		Anteil Treibstoffzoll 107,0 Mio. Franken
Verkehrspolizei 209,0 Mio. Franken		Anteil LSVA 129,3 Mio. Franken
Kantonsstrassenunterhalt (inkl. Signalisation Wander- und Radwege) 353,5 Mio. Franken		Nationalstrassenunterhalt: aufgrund Bestimmungen ASTRA keine Zuweisung mehr budgetiert
Verkehrsgrundlagen und Betriebs- und Sicherheitsausrüstung 7,1 Mio. Franken		Defondierung Strassenfonds 176,1 Mio. Franken
Passivzinsen 0,5 Mio. Franken		
Kosten für Steuerbezug 12,7 Mio. Franken		
Total Aufwand 1'294,4 Mio. Franken		Total Netto-Ertrag inkl. Defondierung 1'294,4 Mio. Franken
	Bestand Strassenfonds - 24,8 Mio. Franken	

2.8 Entwicklung Finanzierung kantonales Strassenwesen

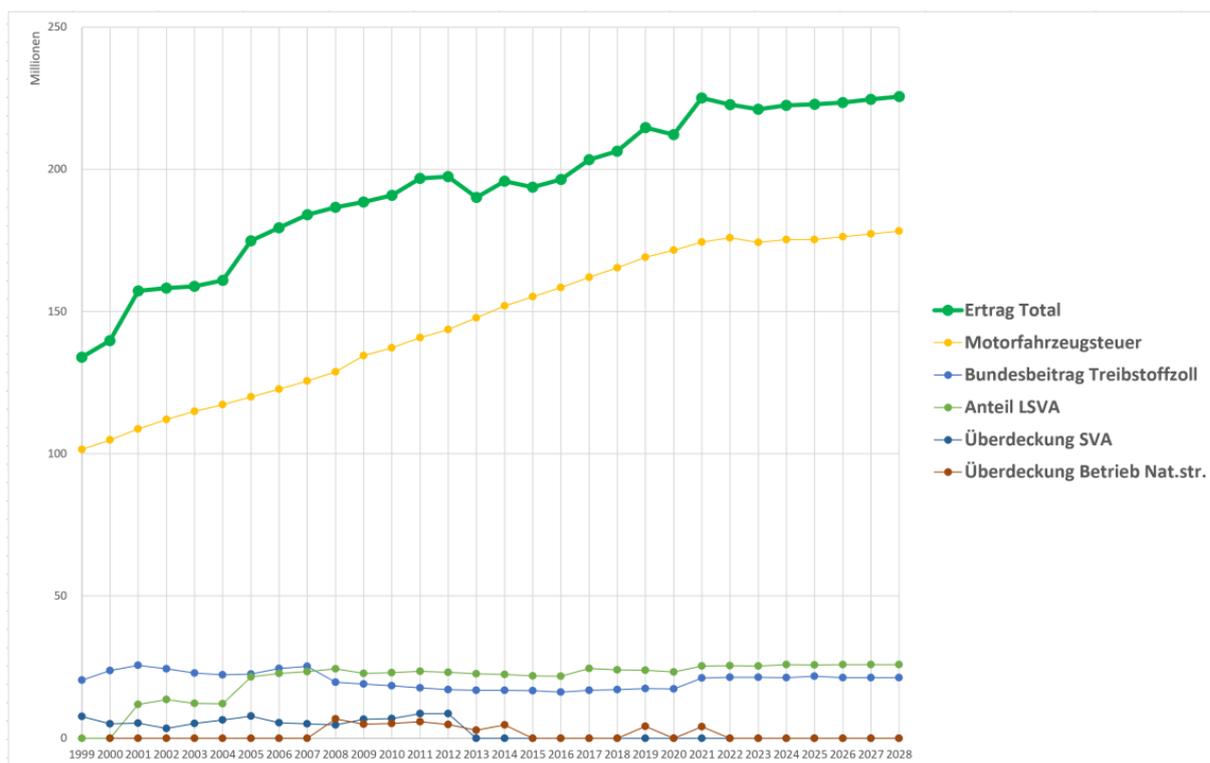
2.8.1 Entwicklung Strassenfonds seit dem Jahr 1999 (13. bis 18. Strassenbauprogramm)

Die Finanzierung des Strassenwesens im Kanton St.Gallen erfolgt über den Strassenfonds. Dieser Strassenfonds wird über die zweckgebundenen Mittel gespeisen:

- Motorfahrzeugsteuer;
- Motorfahrradsteuer;
- Bundesanteil Treibstoffzoll;
- Bundesanteil an der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA).

In den Jahren 2008 bis 2014 wurde das Jahresergebnis des Nationalstrassenunterhalts (GEVI) dem Strassenfonds berechnet. Seit dem Jahr 2015 wird aufgrund einer Weisung des ASTRA der Gewinn / Verlust nicht mehr in den Strassenfonds verbucht. Gewinnausschüttungen erfolgen bei genügenden Reserven und werden je zu 50 Prozent dem ASTRA und dem Strassenfonds des Kantons St.Gallen zugeteilt.

Seit dem Jahr 1999 hat sich die Speisung des Strassenfonds gemäss nachfolgender Abbildung entwickelt, wobei die Zahlen bis 2022 der Rechnung und die Zahlen 2023 dem Budget entnommen wurden. Die Zahlen 2024 bis 2028 basieren auf den Prognosen des 18. SBP.

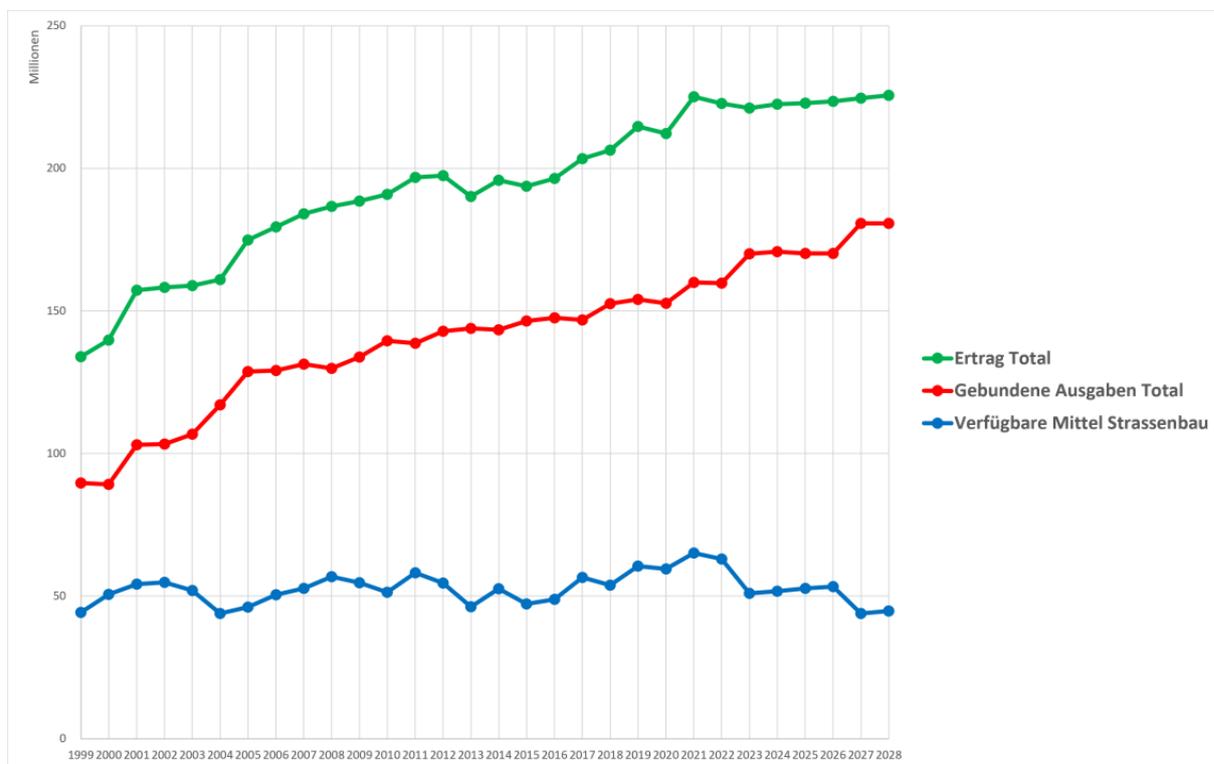


Die Verwendung der Mittel aus dem Strassenfonds ist mehrheitlich im Strassengesetz bezeichnet und gilt in diesem Sinn als «gebundene» Ausgabe:

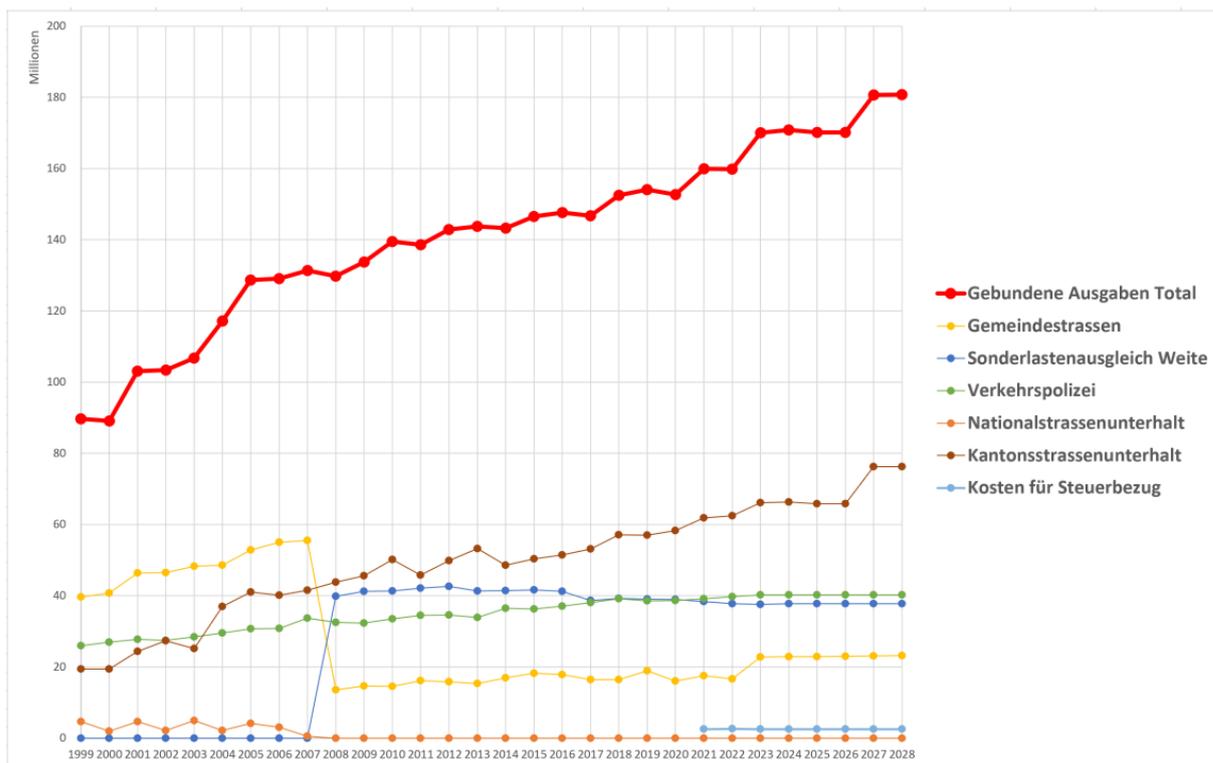
- Werkgebundene Beiträge;
- Pauschale Beiträge an die Gemeinden (seit 2008 mit Vollzugsbeginn FAG);
- Sonderlastenausgleich Weite (seit 2008 mit Vollzugsbeginn FAG);
- Finanzierung der Verkehrspolizei;
- Kosten für Steuerbezug.

Die Aufwendungen für die Erhebung der Strassenverkehrssteuern (Kosten für Steuerbezug) werden seit dem Jahr 2021 dem Strassenfonds belastet. Seit dem Jahr 2008, mit Inkrafttreten des FAG, entfallen die nicht werkgebundenen Beiträge an die Strassenlasten der Gemeinden und der Gemeindeanteil der LSVA. Mit der Einführung der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) wurde die nationale und kantonale Gesetzgebung so angepasst, dass die Verantwortung für die Nationalstrassen an den Bund übergang. Darum entfällt seit dem 1. Januar 2008 auch der Aufwand für den Unterhalt der Nationalstrassen.

Da die bestehende Kantonsstrasseninfrastruktur vorrangig zu unterhalten ist und das Kantonsstrassennetz erst in zweiter Priorität erweitert oder ausgebaut werden kann, ist auch der Kantonsstrassenunterhalt als «gebundene» Ausgabe zu verstehen. Seit dem Massnahmenpaket 2004, das auf den 1. Januar 2004 in Kraft trat, werden dem Kantonsstrassenunterhalt keine Mittel des allgemeinen Haushalts mehr zugewiesen.



Die Differenz der Erträge des Strassenfonds und der «gebundenen» Ausgaben (gesetzliche Ausgaben und Kantonsstrassenunterhalt) bezeichnet die Ressourcen, die dem Kantonsstrassenbau zufließen können.



Die vorstehende Abbildung zeigt, dass die für den Kantonsstrassenbau zur Verfügung stehenden Mittel sich seit dem 13. Strassenbauprogramm um rund 50 Mio. Franken bewegen. Das sind jene Mittel, die langfristig in den Kantonsstrassenbau investiert werden können. Der Strassenfonds mit der Möglichkeit der Äfnung und Verschuldung dient dazu, den stark schwankenden jährlichen Mittelbedarf auszugleichen.

2.8.2 Finanzierung des künftigen kantonalen Strassenbaus

Am 19. September 2018 verabschiedete der Kantonsrat das 17. Strassenbauprogramm (2019 bis 2023). Da in Zukunft mehrere Grossprojekte zur Debatte stehen, reichte die vorberatende Kommission die Motion 42.18.18 «Änderung der Strassenfinanzierung» ein. Mit der durch den Kantonsrat in der Novembersession 2018 mit geändertem Wortlaut überwiesenen Motion wird die Regierung eingeladen, die geltende Spezialfinanzierung des Strassenwesens in einer Gesamtperspektive zu überprüfen.

Gleichzeitig mit der Motion 42.18.18 wurde durch die vorberatende Kommission auch die Motion 42.18.17 «Vergünstigungen von emissionsarmen Fahrzeugen» eingereicht und in der Novembersession 2019 überwiesen. In der Junisession 2019 überwies der Kantonsrat zusätzlich die Motionen 42.19.05 «Fahrzeuge nach Ökobilanz besteuern», 42.19.09 «Steuererleichterungen nur für leichte Fahrzeuge mit klimafreundlichen Antriebssystemen», sowie die Interpellation 51.19.47 «Liberaler Klima- und Energiepolitik: moderne Bemessungsgrundlagen für Motorfahrzeugsteuern».

Die Vorlage zur Anpassung der Strassenfinanzierung mit den nötigen Gesetzesanpassungen soll dem Kantonsrat im Jahr 2024 zugeleitet werden.

2.9 Rechtliches

Nach Art. 70 StrG werden Bau und Unterhalt von Kantonsstrassen aus Beiträgen des Bundes für Hauptstrassen (heute: Globalbeiträge), Entschädigungen für Bau und Unterhalt von Nationalstrassen (nach NFA vollständig zu Lasten des Bundes) und anderen Strassen sowie aus Mitteln

des Strassenverkehrs finanziert, insbesondere aus dem Gesamtertrag der Strassenverkehrssteuern, dem Anteil des Kantons am Reinertrag der LSVA, den weiteren Beiträgen des Bundes und den werkgebundenen Beiträgen Dritter.

Der Kantonsrat beschliesst nach Art. 70^{bis} StrG mit dem SBP über einen Rahmenkredit für den Strassenbau. Der Rahmenkredit deckt die geplanten Bauvorhaben ab. Der Kantonsrat beschliesst mit dem (jährlichen) Kantonsvoranschlag (Budget) über die für Strassenbau und Strassenunterhalt zur Verfügung stehenden Mittel.

Mit dem FAG ersetzt ein neuer pauschaler Beitrag des Kantons sowohl die früheren Anteile der Gemeinden an der LSVA als auch die früheren Grundbeiträge des Strassenlastenausgleichs. Nach Art. 87 Abs. 1 StrG leistet der Kanton pauschale Beiträge an die politischen Gemeinden für die Unterhaltskosten des Betriebs der Beleuchtung an Kantonsstrassen zweiter Klasse innerhalb der Bauzonen, die Reinigung und den Winterdienst der Geh- und Radwege entlang den Kantonsstrassen, die Entsorgung des Meteorwassers von Kantonsstrassen zweiter Klasse innerhalb der Bauzonen sowie die allgemeinen Auswirkungen des Strassenverkehrs innerhalb der Bauzonen. Die früheren Ausgleichsbeiträge des Strassenlastenausgleichs werden seither über den Sonderlastenausgleich Weite abgegolten (Art. 11 ff. FAG). Die Höhe der Kantonsbeiträge liegt zwischen acht und zwölf Prozent des Gesamtertrags der Strassenverkehrssteuern (Art. 87 Abs. 2 StrG). Der Kantonsrat beschliesst über die Höhe mit dem SBP (Art. 87 Abs. 3 StrG).

Anhang

Abkürzungsverzeichnis

AB	Appenzeller Bahnen
ABI	Amtsblatt
AFP	Aufgaben- und Finanzplan
ANJF	Amt für Natur, Jagd und Fischerei
AP	Agglomerationsprogramme
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
AREG	Amt für Raumentwicklung und Geoinformation Kanton St.Gallen
AS	Ausbauschnitt
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BauRLL	Richtlinie zur Luftreinhaltung auf Baustellen
BAV	Bundesamt für Verkehr
BehiG	Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz [SR 151.3])
BFS	Bundesamt für Statistik
BfU	Beratungsstelle für Unfallverhütung
BIF	Bahninfrastrukturfonds
BPUK	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
BTI	Bahnbau-Teuerungsindex
DML	Durchmesserlinie Appenzeller Bahnen
DTV	Durchschnittlich Täglicher Verkehr
EC	EuroCity
FABI	Finanzierung Bahninfrastruktur
FAG	Finanzausgleichsgesetz (sGS 813.1)
FVV	Fuss- und Veloverkehr
FWR	Fuss- Wander- Radwege
GEVI	Gebietseinheit VI
GVS	Gesamtverkehrsstrategie
HGV	Hochgeschwindigkeitsverkehr
IC	InterCity
IFG	Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz, IFG)
KBU	kleinen baulichen Unterhalt
KuZu	Kundenzufriedenheit
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
LV	Fuss- und Radverkehr (Langsamverkehr)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mrd.	Milliarde
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds
NEB	Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und zu deren Finanzierung
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen
öV	Öffentlicher Verkehr
PEB	Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz
Pkm	Personenkilometer
QMS	Qualitätsmesssystem
RE	RegioExpress

RIG	Gesetz über Referendum und Initiative (sGS 125.1)
rLV	Rollender Langsamverkehr
RPV	Regionaler Personenverkehr
S	Stadtbahn-Linie
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SFSV	Spezialfinanzierung Strassenverkehr
SIS	Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene
SOB	Südostbahn
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm
StrG	Strassengesetz (sGS 732.1)
SVAG	Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben (sGS 711.70)
TBA	Tiefbauamt des Kantons St.Gallen
TPO	Transportpolizei
TU	Transportunternehmen
u.a.	unter anderen/m
u.Ä.	und Ähnliche
UhPeri	Unterhaltspereimeter Nationalstrassen
UPlaN	Unterhaltsplanung Nationalstrassen
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VVL	Verkehrsverbund Luzern
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
Ziff.	Ziffer
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung

Kantonsratsbeschluss über das 18. Strassenbauprogramm für die Jahre 2024 bis 2028

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 9. Mai 2023 Kenntnis genommen und erlässt

als Beschluss:

I. Bau und Unterhalt von Kantonsstrassen

Ziff. 1

¹ Vorhaben im Kantonsstrassennetz werden in den Jahren 2024 bis 2028 nach dem im Anhang dieses Erlasses enthaltenen Programm mit einer Kostensumme von rund 552,19 Mio. Franken verwirklicht.

² Der Anteil des Kantons an diesen Aufwendungen beträgt rund 400,6 Mio. Franken.

³ Die Projektierungsarbeiten der Kantonsstrassenabschnitte im Bereich der Engpassbeseitigung N01/56 St.Gallen mit Güterbahnhof und Tunnel Liebegg sind mit hoher Dringlichkeit zu bearbeiten. Soweit möglich und erforderlich ist dem Kantonsrat über Bau- und Auflageprojekte ein vom vorliegenden Kantonsratsbeschluss gesonderter Beschlussentwurf vorzulegen.

⁴ Die Projektierungsarbeiten zur Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona (B52.3.017.726) sind mit hoher Dringlichkeit zu bearbeiten. Dabei ist der Urnenentscheid der Stimmberechtigten zugunsten der Planung eines Tunnels zu beachten und der Variantenentscheid zugunsten der Variante «Mitte» in geeigneter Weise zu berücksichtigen.

Ziff. 2

¹ Bei Projekten zur Strassenraumgestaltung leisten die politischen Gemeinden in sachgemässer Anwendung von Art. 69 des Strassengesetzes vom 12. Juni 1988⁶ 35 Prozent der anrechenbaren Kosten.

² Projekte zur Strassenraumgestaltung an Kantonsstrassen sind so auszugestalten, dass sie für den motorisierten Individualverkehr keine Einschränkung der vorhandenen Leistungsfähigkeit zur Folge haben. Bestehende Haltestellen, die als Busbuchten ausgebildet wurden, sind im Grundsatz zu belassen. Neue Haltestellen sind, wenn möglich, als separate Busbuchten zu realisieren.

³ Lärmsanierungen an Staatsstrassen und Gemeindestrassen erster Klasse (verkehrsorientierte Strassen) erfolgen durch raumplanerische Massnahmen sowie den Einbau lärmarmen Beläge. Auf Tempo-30-Zonen ist zu verzichten. Sind sie als einzige Möglichkeit aus Sicherheitsgründen ausnahmsweise erforderlich, so darf die Leistungsfähigkeit der Strasse dadurch nicht beschränkt

⁶ sGS 732.1; abgekürzt StrG.

werden. Eine ausnahmsweise erforderliche Beschränkung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte ist im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen.

Ziff. 3

¹ Verzögern sich Vorhaben der 1. Priorität (A) nach dem Anhang dieses Erlasses, fallen sie weg oder, wird der Kreditrahmen nicht ausgeschöpft, beschliesst die Regierung, welche Projekte der 2. Priorität (B) nach dem Anhang dieses Erlasses vorgezogen werden. Sie beurteilt dabei die Dringlichkeit der Projekte neu.

Ziff. 4

¹ Der Kantonsrat nimmt zur Kenntnis, dass das 18. Strassenbauprogramm von Unterhaltskosten der Kantonsstrassen von insgesamt 353,5 Mio. Franken ausgeht. Darin enthalten sind auch die Kosten für die Signalisation von Fuss-, Wander- und Radwegen im Umfang von rund 3,5 Mio. Franken. Diese werden aus Mitteln des Strassenverkehrs finanziert.

Ziff. 5

¹ Dem Strassenfonds werden belastet:

- a) die Unterhaltskosten der Kantonsstrassen nach Ziff. 4 dieses Erlasses;
- b) der Nettoaufwand für den Kantonsstrassenbau nach Ziff. 1 dieses Erlasses;
- c) die Beiträge an die politischen Gemeinden (werkgebundene Beiträge⁷, Pauschalbeiträge⁸ und Ausgleichsbeiträge gemäss Sonderlastenausgleich Weite⁹) sowie Entschädigungen an die Verkehrspolizei und für die Verkehrserziehung.

Ziff. 6

¹ Dem Strassenfonds werden gutgeschrieben:

- d) der Gesamtertrag der Strassenverkehrssteuern;
- e) die nicht werkgebundenen ordentlichen und ausserordentlichen Bundesbeiträge aus der Mineralölsteuer;
- f) der Anteil des Kantons am Reinertrag der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe;
- g) die werkgebundenen Beiträge Dritter.

Ziff. 7

¹ Die finanzielle Abwicklung des Leistungsauftrags der Nationalstrassen Gebietseinheit VI mit dem Bund wird über den Strassenfonds gemäss den Weisungen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) erfolgen.

Ziff. 8

¹ Das 18. Strassenbauprogramm sieht am 1. Januar 2024 einen Fondsbestand von 151 Mio. Franken und am 31. Dezember 2028 von minus 24,7 Mio. Franken vor. Die Verschuldungsgrenze wird daher auf höchstens 24,7 Mio. Franken festgelegt.

⁷ Art. 94 ff. StrG.

⁸ Art. 87 Abs. 1 StrG.

⁹ Art. 11 ff. des Finanzausgleichsgesetzes vom 23. September 2007 (sGS 813.1; abgekürzt FAG).

Ziff. 9

¹ Die Staatskasse gewährt dem Strassenfonds die erforderlichen, zu verzinsenden Vorschüsse.

II. Werkgebundene Beiträge an die politischen Gemeinden

Ziff. 10

¹ Aus den Mitteln des Strassenfonds werden dem Konto «Werkgebundene Kantonsbeiträge an die politischen Gemeinden für Umweltschutzmassnahmen, Fuss-, Wander- und Radwege sowie bei Naturereignissen an Strassen»¹⁰ in den Jahren 2024 bis 2028 insgesamt 40 Mio. Franken gutgeschrieben.

Ziff. 11

¹ Das Baudepartement teilt die werkgebundenen Beiträge¹¹ nach sachlicher und zeitlicher Dringlichkeit zu.

III. Pauschale Kantonsbeiträge an die politischen Gemeinden

Ziff. 12

¹ Aus den Mitteln des Strassenfonds werden dem Konto «Pauschale Beiträge an die politischen Gemeinden»¹² in den Jahren 2024 bis 2028 8,5 Prozent des Gesamtertrags der Strassenverkehrssteuern¹³ gutgeschrieben.

IV. Ausgleichsbeiträge gemäss Sonderlastenausgleich Weite

Ziff. 13

¹ Aus den Mitteln des Strassenfonds werden dem Konto «Ausgleichsbeiträge gemäss Sonderlastenausgleich Weite»¹⁴ in den Jahren 2024 bis 2028 insgesamt voraussichtlich 196 Mio. Franken gutgeschrieben.

V. Entschädigungen an die Verkehrspolizei

Ziff. 14

¹ Aus den Mitteln des Strassenfonds werden für Entschädigungen an die Verkehrspolizei (inkl. Verkehrserziehung) in den Jahren 2024 bis 2028 finanzielle Mittel im Umfang von 209 Mio. Franken zugesprochen.

VI. Motorfahrzeug-Steuerfuss

Ziff. 15

¹ Dieser Erlass basiert auf einem Motorfahrzeug-Steuerfuss von 100 Prozent der einfachen Steuer.

¹⁰ Art. 94 ff. StrG.

¹¹ Art. 99 StrG.

¹² Art. 87 Abs. 1 StrG.

¹³ Art. 87 Abs. 2 und 3 StrG.

¹⁴ Art. 11 ff. FAG.

VII. Schlussbestimmungen

Ziff. 16

¹ Ändern sich die Grundlagen dieses Erlasses erheblich, erstattet die Regierung Bericht und stellt Antrag.

Ziff. 17

¹ Die Regierung wird eingeladen, den jährlichen Personalaufwand im Tiefbauamt zur Umsetzung des 18. Strassenbauprogramms und der Agglomerationsprojekte einlaufend ab Budget 2024 durch Mittel aus dem Strassenfonds um insgesamt 1,2 Mio. Franken zu erhöhen.

II.

[keine Änderung anderer Erlasse]

III.

[keine Aufhebung anderer Erlasse]

IV.

Dieser Erlass wird ab 1. Januar 2024 angewendet.

Anhang
zum Kantonsratsbeschluss über das 18. Strassenbauprogramm
für die Jahre 2024 bis 2028: Bauvorhaben der 1. Priorität (A), der
2. Priorität (B) und weitere Projekte (C)

Anhang zum Kantonsratsbeschluss über das 18. Strassenbauprogramm für die Jahre 2024 bis 2028

Bauvorhaben der 1. Priorität (A)

(Verwirklichung im 18. Strassenbauprogramm)

Umfahrungsstrassen:

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
B01.1.004.025	St.Gallen	Zubringer Güterbahnhof Region	Projektierung		Laufendes Projekt	5'000'000	5'000'000	0	0	0
B06.1.104.004	Goldach	Kantonsstrasse zum See	Projektierung	10.2.1,10.2.2	Laufendes Projekt	3'000'000	3'000'000	0	0	0
B06.1.104.005	Goldach	N01/56 Anschluss Witen mit Zubringer Rorschach	Projektierung	---	Laufendes Projekt	0	0	0	0	0
B20.1.041.021	Diepoldsau	Netzstrategie DHAMK	Studie	---	Laufendes Projekt	500'000	500'000	0	0	0
B34.2.001.664	Sargans	Netzstrategie MIV, Region Sargans	Projektierung	---	Laufendes Projekt	1'000'000	1'000'000	0	0	0
B50.3.017.351	Uznach	Regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster	Projektierung		Laufendes Projekt	1'000'000	1'000'000	0	0	0
B52.3.017.726	Rapperswil-Jona	Mobilitätszukunft	Projektierung		Laufendes Projekt	5'000'000	5'000'000	0	0	0
B81.5.023.017	Wil	Netzergänzung Nord	Projektierung	ZEW 1.3A_1,zew 1.1,74.66.F,72.06.R	Laufendes Projekt	3'000'000	3'000'000	0	0	0
B87.5.002.025	Gossau	Entlastung St.Gallerstrasse (Spange Wiler-/Flawilerstrasse)	Projektierung		Laufendes Projekt	1'000'000	1'000'000	0	0	0
B63.3.014.219	Wattwil	Ausbaukonzept Rickenstrasse	Projektierung		Laufendes Projekt	5'000'000	5'000'000	0	0	0
B17.1.028.030	Au Wil	Korrektion Knoten Zoll / Autobahn Netzergänzung Grünaustrasse	Projektierung Projektierung		Laufendes Projekt Neues Projekt	1'000'000 500'000	1'000'000 500'000	0 0	0 0	0 0
Total						26'000'000	26'000'000	0	0	0

Strassenkorrekturen:

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
B01.1.002.034	St.Gallen	Umbau Rosenbergstrasse Bahnhof	Bauende	15c.245.F	Laufendes Projekt	906'950	479'177	209'373	218'400	0
B01.1.005.006	St.Gallen	Unfallschwerpunkt Speicher- /Wildeggstrasse	Bauende	15c.135.RF	Laufendes Projekt	1'632'000	1'432'000	0	200'000	0
B01.1.006.011	St.Gallen	Sanierung Martinsbruggstrasse, Haus Nr.109 bis Schaugentobelstrasse	Bauende	15o.289.R	Laufendes Projekt	3'800'000	3'336'210	216'790	247'000	0
B01.1.006.012.100	St.Gallen	Ausbau Knoten Martinsbrugg- Schachen, Bereich Schuppisstrasse - Unterschachen	Bauende	2.7.2.4	Laufendes Projekt	6'100'000	4'170'000	530'000	1'400'000	0
B01.1.006.012.200	St.Gallen	Ausbau Knoten Martinsbrugg- Schachen, Bereich Knoten – Schup- pisstrasse	Projektierung	2.7.2.4	Laufendes Projekt	200'000	150'000	50'000	0	0
B01.1.099.001	St.Gallen	Umbau Rehetobelstrasse, Optimierung öV und Langsamverkehr	Bauende	FGS0399,2.7.2.10	Laufendes Projekt	4'700'500	3'486'500	536'600	677'400	0
B01.5.002.024	St.Gallen	Siedlungsentwicklung St.Gallen - West / Gossau - Ost	Projektierung		Laufendes Projekt	1'750'000	1'750'000	0	0	0
B01.5.002.026	St.Gallen	SABA Zürcher Strasse	Bauende	---	Laufendes Projekt	1'085'450	1'085'450	0	0	0
B01.5.044.005.100	St.Gallen	Geissberg-/Bildstrasse, 1. Etappe	Bauende	3.1.5.1,FGS1379,2.13.2.3,2.7.2.3	Laufendes Projekt	7'600'720	7'600'720	0	0	0
B01.5.044.005.200	St.Gallen	Geissberg-/Bildstrasse, 2. Etappe	Projektierung		Laufendes Projekt	200'000	200'000	0	0	0
B08.1.062.005	Berg	Korrektion Dorfstrasse	Projektierung		Neues Projekt	200'000	200'000	0	0	0
B14.1.001.332	Thal	Staad, Hauptstrasse «Weisses Rössli»	Bauende	FGS0063	Laufendes Projekt	2'975'000	2'200'000	775'000	0	0
B19.1.110.003ls	Balgach	Sanierung Rietstrasse, Abschnitt Riet- mühlestrasse bis Rheintaler Binnenka- nal	Bauende	---	Laufendes Projekt	2'000'000	1'780'000	220'000	0	0
B20.1.110.007	Diepoldsau	Sanierung Balgacherstrasse, Abschnitt Rheintaler Binnenkanal bis Maientratt- strasse	Bauende	---	Laufendes Projekt	2'000'000	1'780'000	220'000	0	0
B26.2.112.006	Oberriet	Knoten Bahnhofstrasse / Industrie- strasse	Bauende		Laufendes Projekt	2'724'000	1'362'000	1'362'000	0	0
B29.2.013.016	Gams	Haagerstrasse, Etappe C / Gam- serstrasse	Projektierung		Laufendes Projekt	200'000	200'000	0	0	0
B31.2.114.001	Buchs	Langäulistrasse; Totalsanierung, Kno- tensanierung, Umbau Trottoir	Bauende	22.53.F	Laufendes Projekt	4'200'000	4'200'000	0	0	0
B32.2.072.009	Sevelen	Optimierung Rheinquerung Seve- len/Vaduz	Projektierung		Laufendes Projekt	500'000	500'000	0	0	0
B39.2.078.005.114	Flums	Sanierungsetappe 14.2, Mätzwiese - Oberberg	Bauende		Laufendes Projekt	5'212'000	4'112'000	1'100'000	0	0
B44.3.082.002	Schänis	Knoten Säumergut-Feld	Bauende		Laufendes Projekt	2'000'000	650'000	1'350'000	0	0
B50.3.017.354	Uznach	USP St.Galler-/Uznabergstrasse	Bauende	94.08.F,VS3.2 UHS 2	Laufendes Projekt	1'394'000	1'219'000	175'000	0	0
B63.4.013.239	Wattwil	Knoten Wilerstrasse - Ebnaterstrasse	Bauende		Laufendes Projekt	1'264'000	1'143'723	120'277	0	0
B70.4.013.036.100	Bütschwil-Ganterschwil	Flankierende Massnahmen Bütschwil, Wiler- / Landstrasse	Bauende		Laufendes Projekt	2'942'000	1'943'891	998'109	0	0
B70.4.013.036.200	Bütschwil-Ganterschwil	Flankierende Massnahmen Bütschwil, Ottilienstrasse	Bauende		Laufendes Projekt	2'230'200	1'346'100	884'100	0	0
B70.4.013.039	Bütschwil-Ganterschwil	Umgestaltung Knoten Lerchenfeld	in Bau		Neues Projekt	2'500'000	1'500'000	1'000'000	0	0

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
B78.5.038.025	Uzwil	Umbau Knoten Augarten	in Bau	90.21.R,FGS1358,90.36.R,ÖV 3.3	Laufendes Projekt	5'000'000	2'750'000	250'000	2'000'000	0
B80.5.027.001	Degersheim	Korrektion Talholz bis Tal	Bauende	---	Laufendes Projekt	3'496'000	3'396'000	100'000	0	0
B89.5.039.024	Waldkirch	Kurvensanierung Rickenhueb	Bauende	---	Laufendes Projekt	1'378'000	1'328'000	50'000	0	0
	Lütisburg	Einlenker Flawilerstrasse in die Toggen- burger- bzw. Wilerstrasse bei der Thur- brücke	Projektierung		Neues Projekt	200'000	200'000	0	0	0
USP002	Wil (SG)	USP Schwanenkreisel 2720948/1258309	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begeh- ren	150'000	150'000	0	0	0
USP004	St.Gallen	USP Zürcherstrasse 2742693/1252532	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begeh- ren	150'000	150'000	0	0	0
USP007	Wildhaus-Alt St.Johann	USP Tobelsäge 2747479/1229319	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begeh- ren	150'000	150'000	0	0	0
USP010	St.Gallen	USP Rorschacherstrasse/Lindenstrasse 2748416/1255949	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begeh- ren	150'000	150'000	0	0	0
USP011	Sennwald	USP Burstriet 2756171/1234854	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begeh- ren	150'000	150'000	0	0	0
USP012	Diepoldsau	USP Rietstrasse/Binnenkanal 2764836/1251331	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begeh- ren	150'000	150'000	0	0	0
USP014	Wattwil	USP Rickenstrasse 2721785/1236426	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begeh- ren	150'000	150'000	0	0	0
USP016	Schmerikon	USP Kreisel St.Gallerstrasse/Sennhüt- tenstrasse 2714330/1231674	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begeh- ren	150'000	150'000	0	0	0
USP017	Wil (SG)	USP Toggenburgerstrasse/Lagerhaus- strasse 2721341/1257677	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begeh- ren	150'000	150'000	0	0	0
USP018	Wattwil	USP Rickenstrasse (Hummel- wald)2724267/1238432	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begeh- ren	150'000	150'000	0	0	0
USP020	Wittenbach	USP Bächitobel 2745589/1258424	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begeh- ren	150'000	150'000	0	0	0
USP022	Rapperswil-Jona	USP Untere Bahnhofstrasse/Bahnhof- platz 2704337/1231378	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begeh- ren	150'000	150'000	0	0	0
USP023	Uznach	USP Grynaustrasse (Bahnquerung) 2716952/1231454	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begeh- ren	150'000	150'000	0	0	0
USP024	Kaltbrunn	USP Uznacherstrasse/Dorfstrasse 2720160/1230376	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begeh- ren	150'000	150'000	0	0	0
USP025	Wattwil	USP Wilerstrasse/Rosengartenstrasse 2724587/1242046	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begeh- ren	150'000	150'000	0	0	0
USP026	Oberbüren	USP Abt Bedastrasse/Staubhus- erstrasse 2728971/1257682	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begeh- ren	150'000	150'000	0	0	0
USP027	Gossau (SG)	USP Wilerstrasse/Gerenstrasse 2736130/1253266	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begeh- ren	150'000	150'000	0	0	0
USP028	St.Gallen	USP Zürcherstrasse/Fürstenlandstrasse 2742790/1252621	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begeh- ren	150'000	150'000	0	0	0
USP029	St.Gallen	USP St.Jakob Strasse/Jägerstrasse 2746570/1255237	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begeh- ren	150'000	150'000	0	0	0
USP030	St.Gallen	USP Rorschacherstrasse/Sterna- ckerstrasse 2746681/1254687	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begeh- ren	150'000	150'000	0	0	0
USP031	Tübach	USP Kreisel Goldacherstrasse/Schul- strasse 2751930/1261437	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begeh- ren	150'000	150'000	0	0	0
	St.Margrethen	Knoten Industriestrasse/Neudorfstrasse	Projektierung	3236.MIV_M018	Neues Projekt	200'000	200'000	0	0	0
Total						73'740'820	58'850'771	10'147'249	4'742'800	0

Verkehrsmanagement:

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
B01.1.001.022	St.Gallen	Massnahmen VSM Agglomeration St.Gallen	in Bau		Laufendes Projekt	5'100'000	5'100'000	0	0	0
B01.1.001.022.021	St.Gallen	Massnahmen VSM Agglomeration St.Gallen, Teilmassnahme VM Heiligkreuz-Wittenbach	in Bau	2.9.5, 2.7.2.9	Laufendes Projekt	2'709'000	2'709'000	0	0	
B81.5.002.636	Wil	Verkehrsmanagement Wil	Studie	ZEW 1.3 A	Laufendes Projekt	500'000	318'543	0	0	181'457
	Rapperwil-Jona	Verkehrsmanagement	Studie		Neues Projekt	500'000	500'000	0	0	0
	Gossau	Verkehrsmanagement	Studie		Neues Projekt	500'000	500'000	0	0	0
Total						9'309'000	9'127'543	0	0	181'457

Fuss- und Veloverkehr

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
B01.1.001.026	St.Gallen	Rorschacherstrasse, Erwerb Gehweg	Bauende	---	Laufendes Projekt	100'000	100'000	0	0	0
B01.1.006.010	St.Gallen	Schönbüelachse, Langsamverkehr	Bauende	2.15.16	Laufendes Projekt	3'535'200	2'285'200	1'250'000	0	0
B01.1.056.010	St.Gallen	St.Josefen-Strasse, Velomassnahme Haus Nr. 4 bis Gaiserwaldweg	Bauende	15c.145.RF	Laufendes Projekt	1'205'300	249'150	498'250	457'900	0
B02.1.003.174	Wittenbach	Geh- und Radweg Grüntalstrasse bis Ödenhof	Bauende	40.22.R,FGS0177,FGS0176,40.10.RF	Laufendes Projekt	3'842'000	1'287'350	1'329'650	1'225'000	0
B04.1.025.010	Muolen	Risershus, Verbesserung der Querungsstelle für den LV	Bauende	---	Laufendes Projekt	817'000	751'361	65'639	0	0
B12.1.001.336	Rorschacherberg	Geh- und Radweg Neuseeland	Bauende	50.08.RF	Laufendes Projekt	3'320'000	2'905'000	185'000	230'000	0
B15.1.029.004	Rheineck	Pförtner Appenzellerstrasse	Bauende	53.02.R	Laufendes Projekt	464'000	409'120	54'880	0	0
B20.1.041.022	Diepoldsau	Gehweg Widenstrasse bis Meisenweg	Bauende	---	Laufendes Projekt	947'000	675'400	271'600	0	0
B24.2.001.072	Altstätten	Pförtner Unterstein mit Querungshilfe	Bauende	---	Laufendes Projekt	3'000'000	3'000'000	0	0	0
B24.2.001.074	Altstätten	Geh- und Radweg Oberrietstrasse, Achstrasse bis Luchsstrasse	Bauende	---	Laufendes Projekt	2'610'000	2'610'000	0	0	0
B28.2.001.369	Sennwald	Werdenberger Binnenkanal bis Knoten Haag	in Bau	---	Laufendes Projekt	1'737'800	1'129'570	608'230	0	0
B28.2.070.001	Sennwald	Langsamverkehr Hofstrasse Salez	Bauende	GV-10 UHS 2 (SG)	Laufendes Projekt	4'186'000	3'224'900	961'100	0	0
B30.2.001.373	Grabs	Knoten Werdenstrasse bis Binnenkanal	Bauende	24.05.RF,24.63.F,22.31.R,22.26.R	Laufendes Projekt	3'894'400	3'056'360	838'040	0	0
B31.2.071.008	Buchs	Autobahnanschluss Buchs	in Bau	---	Laufendes Projekt	200'000	200'000	0	0	0
B34.2.116.001	Sargans	Fuss- und Veloverkehr Ragazerstrasse (Fehrweg - Rietsrasse)	Bauende	16.14.R	Laufendes Projekt	1'725'000	1'331'250	393'750	0	0
B34.2.073.013.100	Sargans	Fuss- und Veloverkehr Wangserstrasse	Projektierung	16.07.RF	Laufendes Projekt	1'000'000	900'000	100'000	0	0
B35.2.074.011	Vilters-Wangs	Geh- und Radweg Elcotherm bis Kreisel Baltschana	Bauende	---	Laufendes Projekt	3'297'900	2'773'977	523'923	0	0
B35.2.117.002	Vilters-Wangs	Fussgängerübergänge Bahnhofstrasse	Bauende	---	Laufendes Projekt	1'428'000	928'200	499'800	0	0
B36.2.001.844	Bad Ragaz	Sarganserstrasse Fussgängerschutz	Bauende	---	Laufendes Projekt	5'083'800	4'378'425	705'375	0	0
B43.3.017.067	Weesen	Fussgängerübergänge Mietsackstrasse und Feuerwehrdepot	Bauende	---	Laufendes Projekt	828'750	638'750	190'000	0	0
B46.3.050.023	Kaltbrunn	Verlängerung Geh- und Radweg Benkerstrasse	Bauende	---	Laufendes Projekt	2'358'000	1'824'005	533'995	0	0
B48.3.014.220	Gommiswald	Verkehrssicherheit Restaurant Bildhus	Bauende	---	Laufendes Projekt	450'000	300'000	150'000	0	0
B50.3.017.226	Uznach	Neubau Gehweg, Abschnitt Dattikonstrasse bis Mühlaustrasse	Bauende	95.06.F	Laufendes Projekt	325'975	191'750	134'225	0	0
B50.3.018.014	Uznach	Geh- und Radweg zum Ochsenplatz	Bauende	95.09.RF	Laufendes Projekt	900'000	826'311	0	0	73'689
B63.4.013.234	Wattwil	Verbesserung Langsamverkehr Ebnaterstrasse	Bauende	---	Laufendes Projekt	3'578'000	2'503'500	1'074'500	0	0
B66.4.011.021	Neckertal	Geh- und Radweg Furt Neckerbrücke - Chrüzweg	in Bau	---	Laufendes Projekt	1'079'200	701'480	377'720	0	0
B76.5.008.332.200	Jonschwil	Betriebskonzept Wilerstrasse	in Bau	77.20.R	Laufendes Projekt	500'000	500'000	0	0	0
B77.5.008.329	Oberuzwil	Geh- und Radweg Langacker bis Städeli	Bauende	79.10.R_1,79.10.R_2	Laufendes Projekt	6'682'860	5'667'934	1'014'926	0	0
B77.5.008.333	Oberuzwil	Geh- und Radweg Städeli bis Schützenwachtstrasse	in Bau	---	Laufendes Projekt	4'000'000	2'900'000	1'100'000	0	0
B79.5.010.017	Flawil	Geh- und Radweg Scheidwegkreisel, Bogenstrasse	in Bau	31.03.R	Laufendes Projekt	2'815'500	2'521'320	294'180	0	0
B79.5.010.018	Flawil	Geh- und Radweg Maestrani	Bauende	31.09.R	Laufendes Projekt	2'293'700	1'490'905	802'795	0	0

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
B81.5.033.024	Wil	Geh- und Radweg Rislen bis Hasenloostrasse	Bauende	---	Laufendes Projekt	249'000	129'746	119'254	0	0
B81.5.033.025	Wil	Bushaltestelle Furtbach mit Fussgängerquerung	Bauende	72.09F	Laufendes Projekt	365'500	237'575	127'925	0	0
B87.5.002.232	Gossau	Geh- und Radweg Gröbliplatz bis Eichen	Bauende	32.14.R,32.50.R	Laufendes Projekt	3'920'000	2'507'050	1'412'950	0	0
B87.5.009.219	Gossau	Bischofszellerstrasse, LV-Querung Langfeld	Bauende		Laufendes Projekt	834'700	509'200	325'500	0	0
O9.010.005.0102	St.Gallen	FGS 345, Heiligkreuzstrasse	Bauende	15o.56.RF	Laufendes Projekt	443'600	319'140	124'460	0	0
O9.010.005.0108	St.Gallen	FGS 343, Lukasmühleweg	Bauende		Laufendes Projekt	880'000	604'681	275'319	0	0
O9.010.005.0109	St.Gallen	FGS 204, Einlenker Linsebühlstrasse	Bauende	FGS204	Laufendes Projekt	247'000	185'575	61'425	0	0
O9.010.005.0501	Mörschwil	FGS 25, Fahrn	Projektierung		Laufendes Projekt	377'000	245'050	131'950	0	0
O9.010.005.0502	Mörschwil	FGS 24, Riedererstrasse	Bauende		Laufendes Projekt	536'000	348'400	187'600	0	0
O9.010.005.1201	Rorschacherberg	FGS 423, MZH Sonnenhof	Bauende		Laufendes Projekt	670'000	435'000	235'000	0	0
O9.010.005.1602	St.Margrethen	FGS 85, Restaurant Löwen	Bauende		Laufendes Projekt	425'000	275'000	150'000	0	0
O9.010.005.1403	Thal	FGS 429, Höhe Blattenweg	Bauende	FGS0429	Laufendes Projekt	108'500	53'500	28'000	27'000	0
O9.010.005.1405	Thal	FGS 60, Hafen	Bauende	FGS0060	Laufendes Projekt	333'400	163'400	87'000	83'000	0
O9.010.005.1406	Thal	FGS 1747, Höhe Werftstrasse	Bauende	---	Laufendes Projekt	104'000	67'500	36'500	0	0
O9.010.005.1603	St.Margrethen	FGS 86, Hochhaus	Bauende		Laufendes Projekt	592'500	436'162	156'338	0	0
O9.010.005.1704	Au	FGS 270, CDS	Bauende		Laufendes Projekt	469'000	229'000	123'000	117'000	0
O9.010.005.1705	Au	FGS 244, Fussgängerinsel Erikaweg	Bauende	---	Laufendes Projekt	171'400	113'400	58'000	0	0
O9.010.005.1801	Berneck	FGS 246, Schule	Bauende		Laufendes Projekt	402'800	261'800	141'000	0	0
O9.010.005.1802	Berneck	FGS 267, Schlossbrücke	Bauende		Laufendes Projekt	441'600	287'000	154'600	0	0
O9.010.005.2403	Altstätten	FGS 439, Wuhrstrasse	Bauende		Laufendes Projekt	1'230'000	860'000	370'000	0	0
O9.010.005.2601	Oberriet	FGS 520, Oberstufenzentrum	Bauende		Laufendes Projekt	441'400	286'900	154'500	0	0
O9.010.005.2805	Sennwald	FGS 537, Höhe Bahnhof	Bauende	28.08.RF,FGS0537	Laufendes Projekt	706'000	345'000	185'000	176'000	0
O9.010.005.2806	Sennwald	FGS 538, Gasthaus Löwen (Agglo 28.10R)	Bauende	28.65.F,28.10.R,FGS0538	Laufendes Projekt	630'000	270'000	150'000	210'000	0
O9.010.005.2901	Gams	FGS 811, Feuerwehrdepot	Bauende	FGS0811	Laufendes Projekt	226'000	111'000	59'000	56'000	0
O9.010.005.3002	Grabs	FGS 673, Denner	Bauende	FGS0673	Laufendes Projekt	557'000	272'000	146'000	139'000	0
O9.010.005.3201	Sevelen	FGS 734, Guschastrasse	Bauende	20.09.R	Laufendes Projekt	352'000	172'000	92'000	88'000	0
O9.010.005.3202	Sevelen	FGS 736, Arin-Stübli	Bauende		Laufendes Projekt	453'000	221'000	119'000	113'000	0
O9.010.005.3203	Sevelen	FGS 565, Veltur	Bauende	FGS0565	Laufendes Projekt	463'000	227'000	121'000	115'000	0
O9.010.005.3301	Wartau	FGS 575, Herrmann	Bauende		Laufendes Projekt	465'000	227'000	122'000	116'000	0
O9.010.005.3401	Sargans	FGS 583 Vild	Bauende		Laufendes Projekt	1'084'000	996'500	87'500	0	0
O9.010.005.3402	Sargans	FGS 586, Höhe Ratellerstrasse	Bauende	FGS0586	Laufendes Projekt	259'000	126'000	68'000	65'000	0
O9.010.005.3403	Sargans	FGS 587, Höhe Spleeweg	Bauende		Laufendes Projekt	175'000	85'000	46'000	44'000	0
O9.010.005.3405	Sargans	FGS 584, Malerva	Bauende	---	Laufendes Projekt	117'400	76'100	41'300	0	0
O9.010.005.3406	Sargans	FGS 632, Primarschule	Bauende		Laufendes Projekt	250'000	165'000	85'000	0	0
O9.010.005.3501	Vilters-Wangs	Wolfrietstrasse FGS Valeis-Center	Bauende	---	Laufendes Projekt	469'000	469'000	0	0	0
O9.010.005.4101	Quarten	FGS 1826, Bahnhof Unterterzen (BehiG)	Bauende		Laufendes Projekt	242'000	162'000	80'000	0	0
O9.010.005.5201	Rapperswil-Jona	FGS 872, Käserei	Bauende		Laufendes Projekt	252'000	252'000	0	0	0
O9.010.005.5202	Rapperswil-Jona	FGS 1028, Holzwiesstrasse	Bauende		Laufendes Projekt	42'000	42'000	0	0	0
O9.010.005.5401	Eschenbach	Fussgängerübergang Rütistrasse	Bauende		Laufendes Projekt	312'000	202'800	109'200	0	0
O9.010.005.5404	Eschenbach	FGS 1017, Sägerei	Bauende		Laufendes Projekt	386'000	250'900	135'100	0	0
O9.010.005.7001	Bütschwil-Ganterschwil	FGS 1311, Höhe Sonnenhofstrasse	Bauende		Laufendes Projekt	117'000	77'000	40'000	0	0
O9.010.005.7102	Lütisburg	FGS 1271, Schulhaus Neudorf	Bauende		Laufendes Projekt	250'000	165'000	85'000	0	0
O9.010.005.7801	Uzwil	FGS 1348, Bühler	Bauende	FGS1348/1349	Laufendes Projekt	249'000	122'000	65'000	62'000	0
O9.010.005.7803	Uzwil	FGS 1356, Höhe Friedeckstrasse	Bauende		Laufendes Projekt	588'400	466'400	122'000	0	0
O9.010.005.7901	Flawil	FGS 1220, Höhe Lindenstrasse	Bauende		Laufendes Projekt	644'000	418'600	225'400	0	0
O9.010.005.8103	Wil	FGS 1292, Letten	Bauende		Laufendes Projekt	468'000	345'500	122'500	0	0

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
O9.010.005.8105	Wil	FGS 1289, Höhe Josefsweg	Bauende		Laufendes Projekt	233'000	114'000	61'000	58'000	0
O9.010.005.8401	Oberbüren	FGS 1191, Gemeindeverwaltung	Bauende	FGS1191	Laufendes Projekt	250'000	165'000	85'000	0	0
O9.010.005.8701	Gossau	FGS 1174, Mooswies	Bauende		Laufendes Projekt	432'000	255'000	177'000	0	0
O9.010.005.8703	Gossau	FGS 1177, Egli	Bauende		Laufendes Projekt	185'000	120'000	65'000	0	0
O9.010.005.8706	Gossau	FGS 1254, Höhe Sportstrasse	Bauende		Laufendes Projekt	634'000	443'600	190'400	0	0
O9.010.005.8709	Gossau	FGS 1264, Watt	Bauende		Laufendes Projekt	585'000	211'550	373'450	0	0
O9.010.005.9001	Gaiserwald	FGS 321, Lindenwies	Bauende	FGS0321	Laufendes Projekt	519'000	89'000	214'000	216'000	0
O9.010.007.0108	St.Gallen	FVV Unterer Graben, Kirchstrasse bis Blumenbergplatz	Bauende	---	Laufendes Projekt	1'300'000	910'000	0	390'000	0
O9.010.007.0201	Wittenbach	LV-Querung Arbonerstrasse / Hofenstrasse	Bauende	40.17.R	Laufendes Projekt	610'000	432'000	178'000	0	0
O9.010.007.1401	Thal	LV-Massnahmen Arena-Kreisel bis Töberstrasse	Bauende	52.02.RF	Laufendes Projekt	928'000	452'000	244'000	232'000	0
O9.010.007.1501	Rheineck	LV-Massnahmen Rorschacherstrasse	Bauende	53.06.RF,53.11.F	Laufendes Projekt	1'618'900	1'052'285	566'615	0	0
O9.010.007.1502	Rheineck	Fussgängerquerung und Bushaltestelle Einlenker Hofstrasse	Bauende	53.01.R,53.02.R	Laufendes Projekt	866'100	202'815	663'285	0	0
O9.010.007.1504	Rheineck	LV-Massnahmen Bahnhof- und Grünaustrasse	Bauende	53.04.RF	Laufendes Projekt	2'166'600	1'408'290	758'310	0	0
O9.010.007.3301	Wartau	LV-Massnahmen Hauptstrasse, Papierstrasse	Bauende	18.07.R,18.18.F,18.17.F	Laufendes Projekt	564'000	275'000	148'000	141'000	0
O9.010.007.7301	Kirchberg	Radstreifen Neudorfstrasse, Fussgängerquerung Neudorfstrasse Höhe Churfürstenstrasse	Bauende	71.09.RF	Laufendes Projekt	1'128'000	733'200	394'800	0	0
O9.010.007.7602	Jonschwil	LV-Schwachstelle Brücke SBB, Schwarzenbach	Bauende	77.30.R	Laufendes Projekt	437'000	197'000	100'000	140'000	0
O9.010.007.8401	Oberbüren	Radwegverbindung Oberbüren - Sonental	Bauende	80.06.R,80.12b.RF,80.12a.RF,80.08.RF	Laufendes Projekt	1'800'000	800'000	210'000	790'000	0
O9.010.009.0109	St.Gallen	Brühltor -FVV Pilotprojekt Velo-Rundumgrün	Bauende	---	Laufendes Projekt	100'000	100'000	0	0	0
	Quarten	Fortsetzung Seeuferweg Bommerstein Mols bis Walenstadt Camping	Projektierung		Neues Projekt	200'000	200'000	0	0	0
	St.Gallen	Splügenstrasse, Splügenweg bis Kolumbanstrasse	Projektierung	150.23.R	Neues Projekt	150'000	150'000	0	0	0
	Gossau	Andwilerstrasse (St.Gallerstrasse - Lerchenstrasse)	Projektierung	32.56.RF	Neues Projekt	150'000	150'000	0	0	0
	Rapperswil-Jona	Rütistrasse	Projektierung	88.27.F	Neues Projekt	200'000	200'000	0	0	0
	Au	LV Heerbrugg, Schwachstelle Kreuzung Rheinhof	Projektierung		Neues Projekt	150'000	150'000	0	0	0
	Mosnang	Fussgängerübergang, Sanierung Einlenker, Gehweg entlang Kantonsstrasse und Verschiebung Postautohaltestelle Grütli (Fahrtrichtung Bütschwil und Mosnang)	Projektierung		Neues Projekt	200'000	200'000	0	0	0
	Altstätten	Südring, Kreisel Kriessernstrasse bis Knoten Bleichmühlstrasse	Planung, Projektierung	3251.LV_M136.R	Neues Projekt	200'000	200'000	0	0	0
	div. Gemeinden	Pauschale für weitere Sanierung von Fussgängerübergängen an Kantonsstrassen				5'000'000	5'000'000	0	0	0
Total						111'811'185	81'293'837	25'152'759	5'290'900	73'689

Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr:

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
B01.1.001.024	St.Gallen	öV-Bevorzugung mittels Linienerkennung	Bauende	---	Laufendes Projekt	3'360'713	3'174'713	0	186'000	0
B01.1.001.116	St.Gallen	Busspur Botanischer Garten - Lindenstrasse	Bauende	15o.12.R,FGS0016,2.13..2.5	Laufendes Projekt	3'351'800	3'097'700	254'100	0	0
B01.1.001.118	St.Gallen	Rorschacher Strasse Ost, Busspur und Radstreifen	Bauende	2.7.2.2	Laufendes Projekt	3'711'000	3'461'000	250'000	0	0
B14.1.001.444	Thal	Bushaltestellen Arena-Kreisel	Bauende	2.7.3.10	Laufendes Projekt	1'290'000	596'000	294'000	0	400'000
B17.1.001.671	Au	Bushaltestelle Sonnenstrasse	Bauende		Laufendes Projekt	1'510'000	1'210'000	300'000	0	0
B40.2.007.023	Walenstadt	Bushaltestelle Camping	Bauende	---	Laufendes Projekt	1'500'000	828'000	672'000	0	0
B46.3.017.225	Kaltbrunn	Bushaltestelle Altersheim	Bauende		Laufendes Projekt	697'850	471'750	226'100	0	0
B66.4.011.022	Neckertal	Bushaltestelle Dorf, St.Peterzell	Bauende		Laufendes Projekt	901'000	751'000	150'000	0	0
O9.010.008.0201	Wittenbach	BehiG, Haltestelle Kronbühl Kantonalbank	Bauende	8.4.6	Laufendes Projekt	392'000	392'000	0	0	0
O9.010.008.0202	Wittenbach	BehiG, Haltestelle Kronbühl Alte Post	Bauende	8.4.5	Laufendes Projekt	413'000	413'000	0	0	0
O9.010.008.0501	Mörschwil	BehiG, Haltestelle Lantschen	Bauende	41.06.R	Laufendes Projekt	1'800'000	1'260'000	540'000	0	0
O9.010.008.1801	Berneck	BehiG, Haltestelle Berneck Rathaus	Bauende		Laufendes Projekt	550'000	550'000	0	0	0
O9.010.008.2801	Sennwald	BehiG, Haltestelle Sax, Schlössli	in Bau		Laufendes Projekt	330'000	330'000	0	0	0
O9.010.008.2802	Sennwald	BehiG, Haltestelle Frümsen, Luftseilbahn Staubern	in Bau		Laufendes Projekt	270'000	270'000	0	0	0
O9.010.008.3301	Wartau	BehiG, Haltestelle Oberstufenzentrum (Trübbach)	Bauende		Laufendes Projekt	1'276'000	1'021'000	0	255'000	0
O9.010.008.3801	Mels	Behig, Haltestelle Heiligkreuz, Untergasse	in Bau		Laufendes Projekt	450'000	450'000	0	0	0
O9.010.008.4601	Kaltbrunn	BehiG, Haltestelle Dorf, Richtung Uznach	Bauende		Laufendes Projekt	240'000	240'000	0	0	0
O9.010.008.4801	Gommiswald	BehiG, Haltestelle Gauenhof	in Bau		Laufendes Projekt	250'000	250'000	0	0	0
O9.010.008.8001	Degersheim	BehiG, Haltestelle Hinterschwil	Bauende		Laufendes Projekt	836'000	836'000	0	0	0
O9.010.008.8301	Zuzwil	BehiG, Haltestelle Züberwangen St.Gallerstrasse	Bauende	VS 1.1 UHS 6 (SG),ÖV 5.1_4 Zuzwil	Laufendes Projekt	711'900	583'900	0	128'000	0
O9.010.008.8701	Gossau	BehiG, Haltestelle Lindenhof	in Bau		Laufendes Projekt	829'000	829'000	0	0	0
O9.010.008.9001	Gaiserwald	BehiG, Haltestelle Abtwil Ausserdorf 1	Bauende	8.4.3	Laufendes Projekt	211'000	169'000	0	42'000	0
O9.010.008.9002	Gaiserwald	BehiG, Haltestelle Abtwil Ausserdorf 2	Bauende		Laufendes Projekt	336'000	269'000	0	67'000	0
O9.010.008.9003	Gaiserwald	BehiG, Haltestelle Abtwil Wiesenschbach/Cinedome, Richtung St.Gallen	Bauende	8.4.4	Laufendes Projekt	368'000	301'000	0	67'000	0
O9.010.008.9004	Gaiserwald	BehiG, Haltestelle Abtwil Wiesenschbach/Cinedome, Richtung Abtwil	Bauende		Laufendes Projekt	286'000	211'000	0	75'000	0
Verschiedene Objektnummern	Goldach/Rorschacherberg/Tübach/Thal	Region Rorschach, Seebuskonzept 2022	in Bau	50.09.R,52.26.RF,48.30.R,50.21.F	Laufendes Projekt	3'010'000	1'956'500	1'053'500	0	0
	Berg	öV-Weiterentwicklung St.Gallen-Wittenbach-Arbon; 6 Haltekanten in der Gemeinde Berg	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begehren	100'000	100'000	0	0	0
	St.Gallen	öV-Konzept Stadtachsen; LSA mit Busbevorzugung am Knoten Im Feld / Zürcherstrasse	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begehren	100'000	100'000	0	0	0
	Gommiswald	Umsetzung Buskonzept ZürichseeLinth 2024; Ausbau Haltestelle Gommiswald Dorf	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begehren	48'000	48'000	0	0	0
	Kaltbrunn	Umsetzung Buskonzept Gaster/March/Bilten 2024; Anpassung Haltestelle Kaltbrunn Steinenbrücke	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begehren	48'000	48'000	0	0	0

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
	Kaltbrunn	Umsetzung Buskonzept Gaster/March/Bilten 2024; Wendemöglichkeit Gasterstrasse	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begehren	72'000	72'000	0	0	0
	Schänis	Umsetzung Buskonzept Gaster/March/Bilten 2024; Neue Haltestelle Schänis Feld	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begehren	72'000	72'000	0	0	0
	Oberriet	Umsetzung Buskonzept Rheintal 2025; Verschiebung Bushaltestelle Oberriet Oberdorf (Wendemöglichkeit)	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begehren	72'000	72'000	0	0	0
	Eschenbach	Massnahmen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität; Schwachstelle 631b Studie zur öV Bevorzugung zwischen Neuhaus und Neuhaus Industrie	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begehren	100'000	100'000	0	0	0
	Gossau	Massnahmen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität; Schwachstelle 152a Knoten Multstrasse-Herisauerstrasse LSA zur öV Bevorzugung	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begehren	50'000	50'000	0	0	0
	Gossau	Massnahmen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität; Schwachstelle 152a Knoten Herisauerstrasse-Talstrasse LSA zur öV Bevorzugung	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begehren	50'000	50'000	0	0	0
	Gossau	Massnahmen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität; Schwachstelle 159a Knoten Hirschenstrasse-St.Gallerstrasse LSA zur öV Bevorzugung	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begehren	50'000	50'000	0	0	0
	Altstätten	Massnahmen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität; Schwachstelle 301b Studie zur Schwachstellenbehebung zwischen Bahnhof Altstätten-Altsätten Rathaus-Kesselbrücke	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begehren	100'000	100'000	0	0	0
	Rapperswil-Jona	Massnahmen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität; Schwachstelle 622a Knoten Bahnhofplatz Optimierung LSA zugunsten öV	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begehren	100'000	100'000	0	0	0
	Oberbüren	Neue Haltestellen; Neue Bushaltestelle Oberbüren Sonnental	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begehren	72'000	72'000	0	0	0
	Wattwil	Neue Haltestellen; Neue Bushaltestelle Wattwil Grünenau	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begehren	72'000	72'000	0	0	0
	Eschenbach	Verbesserungen an bestehenden Haltestellen; Bushof Eschenbach, Dorftreff, Busbevorzugung im Zusammenhang mit erneuerung Bushof	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begehren	48'000	48'000	0	0	0
	Gommiswald	Umsetzung Buskonzept ZürichseeLinth 2024; Ausbau Haltestelle Ricken, Uznacherstrasse	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begehren	48'000	48'000	0	0	0
	Uznach	Neue Haltestelle Grynauerstrasse (südlich Bahnübergang)	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begehren	72'000	72'000	0	0	0
	Au	Umsetzung Buskonzept Rheintal 2025; Busbevorzugung Knoten Balgacher-/Auerstrasse Heerbrugg	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begehren	100'000	100'000	0	0	0
	Oberriet	Umsetzung Buskonzept Rheintal 2025; Busbevorzugung Knoten Bahnhof-/Staatsstrasse	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begehren	100'000	100'000	0	0	0

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
	verschiedene Gemein- den	Umsetzung Buskonzept Rheintal 2025; Studie zur Beschleunigung auf Haupt- korridoren und Grenzübergängen	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begeh- ren	100'000	100'000	0	0	0
	Waldkirch	Neue Haltestellen; Ersatzneubau Bus- haltestelle Waldkirch Friedegg, Fahrt- richtung Arnegg	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begeh- ren	72'000	72'000	0	0	0
	Wittenbach	Neue Haltestellen; Ersatzneubau Halte- stelle Wittenbach Bächi	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begeh- ren	72'000	72'000	0	0	0
	Zuzwil	Neue Haltestellen; Neue Bushaltestelle Züberwangen Abzweiger Kirchstrasse	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begeh- ren	72'000	72'000	0	0	0
	Kaltbrunn	Neue Haltestellen; Neue Bushaltestelle Kaltbrunn Neufeld	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begeh- ren	72'000	72'000	0	0	0
	Kaltbrunn	Neue Haltestellen; Neue Bushaltestelle Kaltbrunn Grabacker	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begeh- ren	72'000	72'000	0	0	0
	Grabs	Neue Haltestellen; Neue Bushaltestelle Grabs Turnhallenweg/Kirchbünt	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begeh- ren	72'000	72'000	0	0	0
	Buchs	Neue Haltestellen; Neue Bushaltestelle Schulhaus Buchserbach	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begeh- ren	72'000	72'000	0	0	0
	Sennwald	Neue Haltestellen; Neue Bushaltestelle Sennwald Industrie	Projektierung		Neues Projekt / Kantonales Begeh- ren	72'000	72'000	0	0	0
	verschiedene Gemein- den	Pauschale für weitere Sanierung auf- grund BehiG an Kantonsstrassen				5'000'000	5'000'000	0	0	0
Total						36'031'263	31'071'563	3'739'700	820'000	400'000

Kunstbauten:

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
B06.1.001.252	Goldach	Durchlass Dorf-/Bettlerenbach	Bauende	---	Laufendes Projekt	4'000'000	3'400'000	600'000	0	0
B11.1.006.178	Eggersriet	Stützbauwerk Tannacker	Bauende	---	Laufendes Projekt	4'300'000	4'300'000	0	0	0
B14.1.001.437	Thal	Unterführung SBB Buriel (Anpassung Lichtraumprofil)	Bauende	---	Laufendes Projekt	1'440'000	1'440'000	0	0	0
B24.2.022.008	Altstätten	Durchlass Brendenbach	in Projektierung		Laufendes Projekt	100'000	100'000	0	0	0
B30.2.001.372	Grabs	Brücke Studnerbach	Bauende	---	Laufendes Projekt	750'000	690'000	60'000	0	0
B31.2.001.371	Buchs	Brücke WBK Ochsensand	Bauende	---	Laufendes Projekt	2'000'000	1'800'000	200'000	0	0
B31.2.114.002	Buchs	Brücke Giessen	Bauende	22.03b.R	Laufendes Projekt	2'570'000	1'570'000	1'000'000	0	0
B33.2.053.003	Wartau	Unterführung SBB Gufera	Bauende	---	Laufendes Projekt	900'000	640'000	260'000	0	0
B34.2.073.013.200	Sargans	Umbau Unterführung SBB, Neue Wangserstrasse	in Bau	GV-12	Laufendes Projekt	8'310'000	7'110'000	1'200'000	0	0
B36.2.075.001	Bad Ragaz	Unterführung SBB Badrieb	in Bau	---	Laufendes Projekt	800'000	740'000	60'000	0	0
B36.2.076.010	Bad Ragaz	Stützbauwerk Valurrank	Bauende	---	Laufendes Projekt	6'770'000	6'770'000	0	0	0
B42.3.017.055	Amden	Durchlass Sagenbach Fly	Bauende	---	Laufendes Projekt	850'000	780'000	70'000	0	0
B42.3.017.069	Amden	Stützmauer Fly	Bauende	---	Laufendes Projekt	770'000	670'000	100'000	0	0
B50.3.017.353	Uznach	Brücke Aabach	Bauende	---	Laufendes Projekt	2'300'000	2'200'000	100'000	0	0
B50.3.018.015	Uznach	Brücke Linthkanal Grinau	Bauende	---	Laufendes Projekt	2'300'000	1'020'000	130'000	0	1'150'000
B60.4.055.012	Nesslau	Ersatz Brücke Luterer, Ennetbühl	Bauende	---	Laufendes Projekt	6'000'000	5'550'000	450'000	0	0
B60.4.055.013	Nesslau	Ersatz Brücke Luterer, Seebengatter	Bauende	---	Laufendes Projekt	2'650'000	2'480'000	170'000	0	0
B66.4.011.318	Neckertal	Durchlässe Dürrenbach	Bauende	---	Laufendes Projekt	1'750'000	1'750'000	0	0	0
B70.4.013.040	Bütschwil-Ganterschwil	Durchlass Grämigerbach	Bauende	---	Laufendes Projekt	1'500'000	500'000	1'000'000	0	0
B01.1.004.023	St.Gallen	Unterführung SBB St.Leonhard	in Bau		Laufendes Projekt	7'900'000	5'100'000	2'800'000	0	0
	Altstätten	Brücke Stadtbach	Projektierung		Neues Projekt	250'000	250'000	0	0	0
	Buchs	Brücke WBK	Bauende		Neues Projekt	1'800'000	1'800'000	0	0	0
	Flums	Stützmauer Rüschi	Bauende		Neues Projekt	2'500'000	2'500'000	0	0	0
	Goldach	Brücke Goldach (1963)	Bauende		Neues Projekt	4'400'000	3'900'000	500'000	0	0
	Lütisburg	Brücke Rindalerbach	Bauende		Neues Projekt	1'200'000	1'000'000	200'000	0	0
	Oberbüren	Brücke Thur	Bauende		Neues Projekt	3'500'000	3'100'000	400'000	0	0
	Schänis	Durchlass Runsenbach	Bauende		Neues Projekt	500'000	500'000	0	0	0
	Sennwald	Brücke Rhein Sennwald-Ruggel	Bauende		Neues Projekt	3'500'000	1'750'000	1'750'000	0	0
	St.Gallen	Brücke Sitter (Fürstenlandbrücke)	Bauende		Neues Projekt	12'000'000	9'800'000	2'200'000	0	0
	Wattwil	Sanierung Rickenstrasse (Unterführung SOB)	Bauende		Neues Projekt	8'000'000	7'500'000	500'000	0	0
	Grabs	Unterführung Ochsensand	Projektierung		Neues Projekt	700'000	700'000	0	0	0
Total						96'310'000	81'410'000	13'750'000	0	1'150'000

Kantonsstrassensanierungsprojekte:

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
B39.2.078.005.113	Flums	Sanierungsetappe 13, Russla - Mätzwiese	Bauende			2'484'000	2'374'000	110'000	0	0
B48.3.016.003.101	Gommiswald	Totalsanierung Rickenstrasse, Etappe 1, Dorfplatz Gommiswald bis Kurve Chilpel	in Bau			1'790'000	1'740'000	50'000	0	0
B48.3.016.003.102	Gommiswald	Totalsanierung Rickenstrasse, Etappe 2, Kurve Chilpel bis Gemeindegrenze Kaltbrunn	in Bau			2'196'000	2'196'000	0	0	0
B48.3.016.003.103	Kaltbrunn	Totalsanierung Rickenstrasse, Etappe 3, Gemeindegrenze Gommiswald bis "Ende S-Kurve Büchelweid"	Projektierung			200'000	200'000	0	0	0
B48.3.016.003.104	Kaltbrunn	Totalsanierung Rickenstrasse, Etappe 4, "Ende S-Kurve Büchelweid bis Brücke SBB	Projektierung			200'000	200'000	0	0	0
B48.3.016.003.105	Kaltbrunn	Totalsanierung Rickenstrasse, Etappe 5, "Brücke SBB bis Knoten Uznerstrasse	Projektierung			200'000	200'000	0	0	0
B52.3.017.352.101	Schmerikon /102	Totalsanierung Seestrasse Schmerikon - Rapperswil-Jona, Etappe 1/2	Bauende			5'000'000	5'000'000	0	0	0
B52.3.017.352.103	Rapperswil-Jona	Totalsanierung Seestrasse Schmerikon - Rapperswil-Jona, Etappe 3	Projektierung			820'000	820'000	0	0	0
B52.3.017.352.104	Rapperswil-Jona	Totalsanierung Seestrasse Schmerikon - Rapperswil-Jona, Etappe 4	Projektierung			200'000	200'000	0	0	0
B52.3.017.352.105	Rapperswil-Jona	Totalsanierung Seestrasse Schmerikon - Rapperswil-Jona, Etappe 5	Projektierung			200'000	200'000	0	0	0
B62.4.013.008	Ebnat-Kappel	Umfahrung Ebnat-Kappel (Sanierung)	Projektierung	---		700'000	700'000	0	0	0
B64.4.011.316	Lichtensteig	Wasserfluhstrasse; Wasserfluh-Burg	Bauende	---		4'400'000	4'400'000	0	0	0
B66.4.011.317	Neckertal	Chrüzweg Brunnadern - Wasserfluh	in Bau	---		5'000'000	5'000'000	0	0	0
B72.4.040.004	Mosnang	Murgstrasse, Dorf Mühlrüti bis Bennenmoos (mit Abzweiger KS Nr. 40/45 im Bennenmoos)	Bauende	---		2'273'200	2'176'950	96'250	0	0
B77.5.038.026	Oberuzwil	Sanierung Bahnhofstrasse	Bauende			4'000'000	3'165'000	835'000	0	0
Total						29'663'200	28'571'950	1'091'250	0	0

Umweltschutzmassnahmen:

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
B73.4.045.015	Kirchberg	Amphibienschutz Turpenriet	Bauende		Koordination Gemeinde	200'000	200'000	0	0	0
	Verschiedene Gemein- den	Konzepte und Pilotprojekte für Stras- senentwässerung, welche Gewässer- schutzgebiete tangieren				1'000'000	1'000'000	0	0	0
Total						1'200'000	1'200'000	0	0	0

Strassenraumgestaltungen:

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
B01.1.002.033	St.Gallen	Zürcherstrasse, Strassenraumgestaltung Lachen	Bauende	2.9.1, 15w.264.F	Laufendes Projekt	7'726'700	4'526'700	900'000	2'300'000	0
B01.1.003.019	St.Gallen	Betriebs- und Gestaltungskonzept Sankt Jakob-Strasse	Projektierung	---	Laufendes Projekt	2'122'000	2'122'000	0	0	0
B06.1.001.249	Goldach	BGK St.Gallerstrasse	Projektierung	48.38.RF,48.36.RF,48.34.RF,FG S0299,48.39.RF	Laufendes Projekt	210'000	210'000	0	0	0
B07.1.024.064	Steinach	BGK Hauptstrasse, Dorfzentrum	Bauende	2.1.2.3	Laufendes Projekt	3'062'000	1'622'000	840'000	600'000	0
B09.1.047.022	Tübach	Strassenraumgestaltung Steinacherstrasse	Bauende	46.02.R,11.1 UHS 12	Laufendes Projekt	2'112'250	2'112'250	0	0	0
B11.1.006.177.101	Eggersriet	Betriebs- und Gestaltungskonzept Eggersriet, Wiesen	Bauende		Laufendes Projekt	4'700'000	2'315'000	1'275'000	1'110'000	0
B12.1.063.007	Rorschacherberg	BGK Thalerstrasse	Bauende	50.14.R	Laufendes Projekt	1'983'100	1'289'015	694'085	0	0
B13.1.001.241	Rorschach	Strassenraumgestaltung Zentrum	Bauende	2.9.4.3,2.9.4.2,2.7.3.3,2.7.3.2	Laufendes Projekt	300'000	300'000	0	0	0
B13.1.001.248	Rorschach	BGK St.Gallerstrasse, Abschnitt Löwengarten bis Thurgauerstrasse	Projektierung	2.9.4.1.b	Laufendes Projekt	80'000	25'000	28'000	27'000	0
B21.1.041.027	Widnau	BGK Post-/Diepoldsauerstrasse	in Bau	3238.MIV_M015	Laufendes Projekt	2'000'000	2'000'000	0	0	0
B22.2.001.077	Rebstein	Strassenraumgestaltung Staatsstrasse, Abschnitt Wingert- bis Rebbbergstrasse	Bauende		Laufendes Projekt	300'000	300'000	0	0	0
B22.2.001.078	Rebstein	Strassenraumgestaltung Staatsstrasse, Abschnitt Rebbbergstrasse bis Schachenweg	Bauende	3255.MIV_M010	Laufendes Projekt	3'098'000	2'048'000	1'050'000	0	0
B22.2.001.079	Rebstein	Strassenraumgestaltung Staatsstrasse, Abschnitt Schachen- bis Grünauweg	Projektierung	3255.MIV_M012	Laufendes Projekt	200'000	200'000	0	0	0
B22.2.001.080	Rebstein	Strassenraumgestaltung Staatsstrasse, Abschnitt Grünau- bis Tannenweg	Bauende	3255.MIV_M011	Laufendes Projekt	200'000	200'000	0	0	0
B23.2.001.069	Marbach	Strassenraumgestaltung Marbach, Außenwies bis Post	Bauende	3253.MIV_M005	Laufendes Projekt	200'000	200'000	0	0	0
B24.2.001.075	Altstätten	Strassenraumgestaltung Rorschacherstrasse, Abschnitt Schulhaus Schöntal bis Bildstrasse	in Bau	3251.MIV_M036	Laufendes Projekt	2'000'000	1'300'000	700'000	0	0
B24.2.001.222	Altstätten	Betriebs- und Gestaltungskonzept Churerstrasse	Projektierung		Laufendes Projekt	500'000	500'000	0	0	0
B24.2.022.009	Altstätten	Betriebs- und Gestaltungskonzept Frauenhofplatz	in Bau		Laufendes Projekt	500'000	500'000	0	0	0
B34.2.001.659	Sargans	Strassenraumgestaltung Sargans	Bauende	16.05.R	Laufendes Projekt	4'895'000	4'845'000	50'000	0	0
B38.2.073.010	Mels	Strassenraumgestaltung Wangserstrasse	Bauende		Laufendes Projekt	4'472'000	3'086'900	1'385'100	0	0
B51.3.017.350	Schmerikon	Strassenraum und Ortsdurchfahrt Schmerikon	Bauende	GV3.2	Laufendes Projekt	2'535'000	1'792'777	742'223	0	0
B52.3.017.537	Rapperswil-Jona	Betriebskonzept St.Gallerstrasse - Feldliststrasse	Bauende	MIV12	Laufendes Projekt	9'051'000	5'470'010	3'580'990	0	0
B60.4.013.439.100	Nesslau	BGK Nesslau, Sidwaldstrasse bis Lutenbrücke	Bauende		Laufendes Projekt	1'064'000	740'600	323'400	0	0
B73.4.045.011	Kirchberg	Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt Gähwil	Bauende	71.05.R	Laufendes Projekt	2'125'000	1'866'000	259'000	0	0
B73.4.045.014	Kirchberg	BGK Kirchberg	Projektierung	71.01.RF	Laufendes Projekt	520'000	520'000	0	0	0
B76.5.008.332	Jonschwil	BK Wilerstrasse	in Bau	---	Laufendes Projekt	2'000'000	2'000'000	0	0	0
B78.5.038.024	Uzwil	Zentrumsgestaltung Bahnhofstrasse	Bauende	MIV 2.9 Uzwil,90.56	Laufendes Projekt	2'000'000	723'000	1'000'000	277'000	0

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
B79.5.008.046	Flawil	Strassenraumgestaltung Wiler-/St.Gallerstrasse, Abschnitt Isnyplatz bis Landbergstrasse	Bauende	2.9.11.,31.04a.R,31.08a.RF	Laufendes Projekt	7'900'000	3'595'000	4'075'000	0	230'000
B80.5.026.008	Degersheim	BGK Hauptstrasse Degersheim	Bauende		Laufendes Projekt	4'205'000	2'806'212	1'398'788	0	0
B81.5.002.637	Wil	BGK Zürcherstrasse	Bauende	74.65.R,ZEW 1.7,ZEW 1.3 A,ZEW 1.3 B	Laufendes Projekt	5'000'000	1'456'670	3'543'330	0	0
B81.5.033.023.100	Wil	BGK Konstanzerstrasse, Fürstenlandstrasse bis Altersheim Rosengarten	Bauende		Laufendes Projekt	4'016'700	2'614'340	1'402'360	0	0
B81.5.033.023.200	Wil	BGK Konstanzerstrasse, Altersheim Rosengarten bis Rossrüti	Bauende		Laufendes Projekt	1'500'000	168'250	1'331'750	0	0
B83.5.093.002	Zuzwil	BGK Kantonsstrasse, Abschnitt LSA Grünegg bis Gemeindehaus	Bauende	76.03.F,76.16	Laufendes Projekt	2'334'100	1'447'700	666'400	0	220'000
B87.5.009.217	Gossau	BGK Bischofszellerstrasse	Bauende	3.2.4.	Laufendes Projekt	5'000'000	5'000'000	0	0	0
	Gossau	BGK Herisauerstrasse	Projektierung	3.2.3	Neues Projekt	300'000	300'000	0	0	0
	Niederbüren	BGK Staatsstrasse	Projektierung		Neues Projekt	250'000	250'000	0	0	0
	Oberbüren	BGK Strassenraumgestaltung Dorf	Projektierung		Neues Projekt	250'000	250'000	0	0	0
B16.1.066.012	St.Margrethen	BK Neudorf-/Grenzstrasse	Projektierung		Laufendes Projekt	500'000	500'000	0	0	0
B31.2.001.530.100	Buchs	BGK Buchs, 1. Etappe	Projektierung		Laufendes Projekt	5'620'000	3'653'000	1'967'000	0	0
Total						96'831'850	64'855'424	27'212'426	4'314'000	450'000

Lärmsanierungsprojekte:

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
	verschiedene Gemein- den	Sammelposition				20'000'000	20'000'000	0	0	0
Total						20'000'000	20'000'000	0	0	0

Dringende kleine Vorhaben / Projektierungen

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
	verschiedene Gemein- den	Dringende kleine Vorhaben				5'000'000	5'000'000	0	0	0
	verschiedene Gemein- den	Projektierungen				5'000'000	5'000'000	0	0	0
Total						10'000'000	10'000'000	0	0	0

Investorenprojekte:

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
B01.1.002.032	St.Gallen	LSA Parkhaus Unterer Graben Zürcher Strasse, Rechenstrasse, DTB- Betriebsgebäude	Bauende	15o.01.RF, 15c.109.RF	Laufendes Projekt	2'620'000 2'000'000	300'000 0	0 0	0 0	2'320'000 2'000'000
B01.1.002.036	St.Gallen	Umbau Platztor, BGK	in Bau	2.9.1	Laufendes Projekt	450'000	325'000	125'000	0	0
B01.1.003.018.100	St.Gallen	Umbau Platztor, Neubau Unterführung	Projektierung	3.1.1	Laufendes Projekt	6'000'000	0	0	0	6'000'000
B01.1.003.018.200	St.Gallen	Umbau Platztor, Neubau Unterführung	Bauende	3.1.1	Laufendes Projekt	800'000	0	0	0	800'000
B01.1.004.026	St.Gallen	Erschliessung Liebegg	Bauende		Laufendes Projekt	2'500'000	1'390'000	770'000	0	340'000
B45.3.050.022	Benken	BGK Dorfdreieck Benken	Bauende		Laufendes Projekt	500'000	0	0	0	500'000
B87.5.002.318.200	Gossau	Erschliessung Neubau Coop Fussgängerquerung und Haltestelle Ul- menstrasse	Bauende		Laufendes Projekt	420'000	200'000	0	0	220'000
B87.5.092.007	Gossau verschiedene Gemein- den	Investorenprojekte	Bauende		Laufendes Projekt	5'000'000	5'000'000	0	0	0
Total						20'290'000	7'215'000	895'000	0	12'180'000

Wasserbauprojekte:

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
	verschiedene Gemein- den	Wasserbauprojekte				5'000'000	5'000'000	0	0	0
Total						5'000'000	5'000'000	0	0	0

Öffentliche Beleuchtung:

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
	verschiedene Gemein- den	öffentliche Beleuchtung				10'000'000	10'000'000	0	0	0
Total						10'000'000	10'000'000	0	0	0

Werkhöfe:

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
		Stützpunkt Ricken				6'000'000	6'000'000	0	0	0
Total						6'000'000	6'000'000	0	0	0

Zusammenfassung 18. Strassenbauprogramm

Kategorie	Gesamtkosten	Anteil Bund/Agglo	Anteil Gemeinden	Anteil Dritte	Nettoanteil Kanton
Umfahrungsstrassen	26'000'000	0	0	0	26'000'000
Strassenkorrekturen	73'740'820	4'742'800	10'147'249	0	58'850'771
Verkehrsmanagement	9'309'000	0	0	181'457	9'127'543
Fuss- und Veloverkehr	111'811'185	5'290'900	25'152'759	73'689	81'293'837
Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr	36'031'263	820'000	3'739'700	400'000	31'071'563
Kunstabauten	96'310'000	0	13'750'000	1'150'000	81'410'000
Kantonsstrassensanierungsprojekte	29'663'200	0	1'091'250	0	28'571'950
Umweltschutzmassnahmen	1'200'000	0	0	0	1'200'000
Strassenraumgestaltungen	96'831'850	4'314'000	27'212'426	450'000	64'855'424
Lärmsanierungsprojekte	20'000'000	0	0	0	20'000'000
Dringende kleine Vorhaben / Projektierungen	10'000'000	0	0	0	10'000'000
Investorenprojekte	20'290'000	0	895'000	12'180'000	7'215'000
Wasserbauprojekte	5'000'000	0	0	0	5'000'000
Öffentliche Beleuchtung	10'000'000	0	0	0	10'000'000
Werkhöfe / Stützpunkte	6'000'000	0	0	0	6'000'000
Globale Bund	0	40'000'000	0	0	-40'000'000
Total	552'187'318	55'167'700	81'988'384	14'435'146	400'596'088

Bauvorhaben der 2. Priorität (B)
(Ersatzprojekte)

Strassenkorrekturen

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
	St.Gallen	Zürcher Strasse Verbesserter Verkehrs- ablauf aus Feld-Strasse								
	Rapperswil-Jona	Aggloprogramm Obersee // 2.5E (AP 1G) // Zentrumsentlastung Rapperswil- Jona								
	Gossau	St.Gallerstrasse, Einbiegespur in die Hirschenstrasse								
	Goldach	Verkehrsmassnahmen Waldeggkreisel								
	Rapperswil-Jona	Rütistrasse / Knoten Schönau								
	Zuzwil	Knoten St.Gallerstrasse / Kirchstrasse in Züberwangen (Antrag auf Kreisel)								
	Rapperswil-Jona	Neubau LSA Kreuzacker/Rütistrasse								
	Wattwil	Kreisel Bunt und Erschliessung STAST Bunt Kantonsstrasse Nr. 11 und Nr. 13								
	Eichberg	Strassenbauprojekt Verkehrsknoten Oberrietstrasse-Eichbergerstrasse (Lindenhofkreisel)								
	Buchs	Ein- und Ausfahrt Churerstrasse bis Pfrundgutstrasse								
	Wittenbach	Betriebskonzept Zentrumskreisel bis Bauholzstrasse								
	Rapperswil-Jona	Rütistrasse / Knoten Engelhölzlistrasse und Knoten Fischenrietstrasse								
	Jonschwil	Knoten Wilerstrasse - Jonschwi- lerstrasse - Apollostrasse								
	St.Margrethen	Knoten Hauptstrasse - Rheinstrasse Konzept								
	Rapperswil-Jona	Rütistrasse / LSA Knoten Lenggi- serstrasse								
	St.Margrethen	Knoten Erica-Kreisel Konzept								
	Rapperswil-Jona	Obere und Untere Bahnhofstrasse, Neue Jonastrasse // GVK2040/FlaMa01 // Zentrum Rapperswil								
	Tübach	Sanierung Landhauskreisel und oberer Teil Hornerstrasse								
	Waldkirch	Verkehrsknoten St.Gallerstrasse / Schöntalstrasse in Schöntal, Bernhard- zell								
	Rapperswil-Jona	Rütistrasse // GVK2040/FlaMa03 // Fi- schenrietstrasse bis Zürcherstrasse								
	Rapperswil-Jona	Untere Bahnhofstrasse, Neue Jo- nastrasse, Zürcherstrasse, Obere Bahn- hofstrasse // GVK 2040/GV06 // Ein- bahnregime Zentrum Rapperswil								
	Vilters-Wangs	Knoten alte Landstrasse / Baschärstrasse								
	Au	Erlenstrasse, Heerbrugg, Kapazität Ein- lenker								
	Rapperswil-Jona	Zürcherstrasse // GVK2040/FlaMa02 // Stadthofplatz bis Rütistrasse								

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
	Gommiswald	Rapperswilerstrasse, Gebertingen - Linksabbieger und Sanierung Durchlass Harnischbach								
	Quarten	Erschliessung Gewerbegebiet Röhrlü Unterterzen								
	Mosnang	Einlenker Schrinersberg (Sonnhal- denstrasse in Bütschwilerstrasse)								
	Thal	Bahnunterführung Staad								
	Rapperswil-Jona	Untere Bahnhof-/Alpenstrasse, Rap- perswil-Jona		VS3.2 UHS 3						
	Rapperswil-Jona	Untere/Obere Bahnhofstrasse, Rap- perswil-Jona		VS3.2 UHS 7						
	Rapperswil-Jona	Zürcher-/Kniestrasse, Rapperswil-Jona		VS3.2 UHS 6						
	Rapperswil-Jona	Neue Jona-/Kniestrasse, Rapperswil- Jona		VS3.2 UHS 10						
	Gossau	Sanierung Unfallhäufungsstelle, Heri- sauer-/Poststrasse		11.1 UHS 9						
	Rapperswil-Jona	Zürcherstrasse, Rapperswil-Jona		VS3.2 UHS 4						
	St.Gallen	Züricher Str. - Kräzerenstra. St.Gallen		11.1 UHS 5						
	Schmerikon	St.Galler-/Uznaberg-/Zürcherstrasse, Schmerikon		VS3.2 UHS 2						
	Rapperswil-Jona	Seedammstrasse, Rapperswil-Jona / Unterführung		VS3.2 UHS 1						
	Tübach	Steinacherstrasse, Dorfeinfahrt bis Kirchgasse		46.02.R						
	Sennwald	Burstiriet, Ruggelerstrasse, Sennwald		GV-10 UHS 2						
	Tübach	Sanierung Unfallhäufungsstelle, Steina- cher-/Schulstrasse		11.1 UHS 12						
B84.5.054.014	Oberbüren	Umbau Knoten Sonnentäl		80.12a, ÖV3.3, ÖV3.3_A						

Verkehrsmanagement

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
	Flawil	LSA Massnahmen Dammstrasse (Agglo 31.36.RF)		31.36.RF						
	Wil	Knoten Post- / Lerchenfeldstrasse, Lichtsignalanlage (AP: 74.69)		74.69						
	Altstätten	Knoten Rorschacherstrasse / Bahnhofstrasse und Knoten Rorschacherstrasse / Bildstrasse überprüfen bzw. verbessern								
	St.Gallen	VSM Agglo St.Gallen, Teil 11: Zürcherstrasse, Knoten Schoretshueb								
	St.Gallen	VSM Agglo St.Gallen, Teil 7: Zürcherstrasse, LSA im Feld-Strasse								

Fuss- und Veloverkehr

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
09.010.007.5401	Eschenbach	Radwegstudie Neuhaus bis Diemberg		93.16.R,93.15.R,93.17.RF,93.03.R						
	Flawil	Radweg Bahnhof - Burgauerstrasse mit Querung St.Gallerstrasse (AP 31.30.R)		31.30.R						
	St.Gallen	Blumenbergplatz		15c.276.R						
	Wil	St.Gallerstrasse vor Knoten Rudenzburg, Veloinfrastruktur (AP: 74.63.F)		74.63.F						
	St.Gallen	Lukasstrasse; Lukasmühle - Knoten Lindenstrasse		15o.86.RF						
	Rapperswil-Jona	Aggloprogramm Obersee // 88.320.RF (AP 3G) // St.Gallerstrasse/Hummelbergstrasse		88.320.RF						
	Uzwil	Gupfenstrasse / Meisenstrasse, Uzwil		90.35.R						
	St.Gallen	Metzgergasse		15c.277.R						
	St.Gallen	Brühltor		15c.278.F						
	Rapperswil-Jona	Untere Bahnhofstrasse		88.18.F						
	Wil	Knoten St.Gallerstrasse / Toggenburgerstrasse, Lichtsignalanlage (AP: 74.70.R)		74.46.F						
	Uzwil	Buchentalstrasse		90.21.R						
	St.Margrethen	Kreisel Mineralheilbad LV		KM403						
	St.Margrethen	Knoten Hauptstrasse - Johs. Brasselstrasse LV		KM402						
	Rapperswil-Jona	Aggloprogramm Obersee // GVK2040/FV01 (AP 5G) // Verbesserungen Fussverkehrsverbindungen im Zentrum Jona		GVK2040/FV01						
	Steinach	Rorschacherstrasse (Bildzelg bis Karerholzstrasse)		45.25.R						
	St.Gallen	Feldlistrasse, Hätterenstrasse - Zürcher Strasse		15c.146.RF						
	Uzwil	Flawilerstrasse		90.20.R						
	Gams	Haagerstrasse, Matte/Alte Dorfgass		25.10.R						
	Rapperswil-Jona	Bollwiesstrasse / St.Gallerstrasse		88.318.RF						
St.Gallen	Steinacherstrasse / Lindenstrasse (Einenker)		15o.27.RF							
Sevelen	Bahnhofstrasse - Hauptstrasse - Guschastrasse		20.01.R							
St.Gallen	Zürcher Strasse, Knoten Kräzernstrasse		15c.150.R							
Au	Kantonsstrasse 13 / Rheinstrasse / Kaffeerösterei: Alternative Führung Radverkehr, Querung Hauptstrasse									
Sennwald	Salez / Hauptstrasse, Kreuzung Frümserstrasse		28.10.R							
Sevelen	Bahnhofstrasse - Guschastrasse		20.09.R							
Tübach	FGS 426, Kirche		FGS0426							
St.Gallen	Sonnenstrasse, St.Jakob Strasse bis Notkerstrasse		15o.07.R							
Rapperswil-Jona	Aggloprogramm Obersee // FVV4.8-3 (AP 4G) // Fussgängerquerung Käserei Wagen		FVV4.8-3							
Tübach	Goldacherstrasse - Steinachstrasse, Kirchstrasse bis Gemeindegrenze		46.01.R							

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
	Jonschwil	Poststrasse		77.04.RF						
	St.Gallen	Roschacher-Strasse (Remishub bis Brauerstrasse)		150.291.R						
	Buchs	Buchs, Langäulistrasse - Güterstrasse		22.03b.R						
	Sennwald	Sennwalderstrasse (Frümsnerstrasse - Kirchweg)		28.65.F						
	St.Gallen	St.Jakob Strasse, Sonnenstrasse bis Splügenstrasse		150.02.RF						
	Sennwald	Buchserstrasse (Haag)		28.53.RF						
	Sevelen	Churerstrasse (Räfis - Sevelen)		20.52.R						
	Sennwald	Gamserstrasse		28.61.RF						
	Wittenbach	Geh- und Radweg / Brückenanpassung Sitter-Lee		40.23.R						
	Sevelen	Hauptstrasse		20.53.F						
	Uzwil	FGS 1358, Bahnhofstrasse / Augartenkreuzung		FGS1358						
	Wartau	Hauptstrasse (Weite)		18.12.R						
	Wartau	Seidenbaumstrasse - Hauptstrasse		18.21.F						
	Goldach	Seestrasse (Kantonsgrenze - Bleicheweg, Bahnübergang)		48.32.RF						
	Gossau	St.Gallerstrasse (Oberdorf bis Gemeindegrenze)		32.03.R						
	Gossau	St.Gallerstrasse Kreisel Andwilerstrasse - Oberdorf		32.66.RF						
	Rapperswil-Jona	Uznacherstrasse - Buechstrasse		88.28.R						
	Uznach	Gasterstrasse		95.12.RF						
	St.Gallen	Zürcherstrasse (Schoretshuebstrasse - Bild)		15w.243.R						
	Mörschwil	St.Gallerstrasse (Quellenstrasse)		41.06.R						
	Rorschacherberg	Neuseeland, Gemeindegrenze bis Bahnhofstrasse		50.07.R						
	Oberbüren	Abt-Bedastrasse		80.06.R						
	Buchs	NTB-BZB (Langäulistrasse / Fegerenhof)		22.53.F						
	St.Gallen	Martinsbruggstrasse		150.289.R						
	Flawil	Degersheimerstrasse / Veloführung bis Freibad Böden (Agglo 31.38.R)		31.38.R						
	Goldach	Unter- oder Überführung, Seestrasse		48.03.RF						
	Oberuzwil	Wilerstrasse (Gmd Grenze - Ortseingang Oberuzwil)		79.09.R						
	Au	LV Berneckerstrasse, Heerbrugg								
	Oberuzwil	Flawilerstrasse (Ende Rad-/Gehweg - Niederglattstrasse)		79.07.R						
	Jonschwil	Flawilerstrasse (Oberrindal)		77.28.RF						
	Sevelen	FGS 1511, Staatsstrasse Rans / Langengraben		FGS1511						
	Buchs	St.Gallerstrasse Buchs - Haag		22.26.R						
	Kirchberg	Kloster Fischingen - Gadenwis		71.28b.F						
	Neckertal	03.91.10p Netzüberprüfung rollender Langsamverkehr								
	Rorschacherberg	Goldacherstrasse / Heidenerstrasse - Verbesserung Veloführung								
	Neckertal	03.91.15l Netzüberprüfung rollender Langsamverkehr								

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
	Lütisburg	Radroute Region Toggenburg / Velorouten in den Talsohlen								
	Sevelen	Trottoirergänzung entlang Bahnhofstrasse								
	Neckertal	03.91.11p Netzüberprüfung rollender Langsamverkehr								
	Au	Fussgängerübergang Auerstrasse, Heerbrugg, Höhe Hirschenweg								
	St.Gallen	Teufenerstrasse Radstreifen								
	Rorschacherberg	Wilenstrasse, Wartegg bis Thalerstrasse								
	Widnau	Postbrücke: Knotenlösung / Knotensanierung								
	Tübach	Verlängerung Geh- und Radweg Schulstrasse								
	Gams	Wildhauserstrasse - Gehwegverlängerung Bsetzi - Halde								
	Neckertal	03.90.13p Netzüberprüfung rollender Langsamverkehr								
	Kirchberg	Trottoir Zwizachstrasse/Neue Industrie- strasse								
	Uznach	FGS Massnahme Grynaustrasse Barriere								
	Eschenbach	Kantonsstrasse Nr. 15a, Eschenbach; Unfallhäufigkeit bei Radweg auf Höhe Rapperswilerstrasse 10								
	Schänis	Gehweg Südseite Ziegelbrückstrasse								
	Rapperswil-Jona	St.Gallerstrasse // GVK 2040/FV01 // Verbesserungen Fuss- und Veloverkehrsquierungen im Zentrum Jona								
	Gossau	LSA, Isenringstrasse								
	Sevelen	Trottoirergänzung entlang Hauptstrasse im Bereit Rietli								
	Rapperswil-Jona	Aggloprogramm Obersee // GVK2040/FV03 (AP5G) // Bahnquerung Frohbühl Fuss- und Veloverkehr								
	Wil	Flawilerstrasse Verbreiterung Geh- und Radweg (AP: 74.61.RF / LV 2.5)								
	Wil	Knoten Georg-Renner- / Waldeggstrasse Veloquerung								
	Buchs	Anpassung / Optimierung Verkehrsbeziehungen Kreisel Mühleäuli im Rahmen Arealentwicklung Grundstück Nr. 2331								
	Neckertal	03.91.14l Netzüberprüfung rollender Langsamverkehr								
	St.Gallen	Fuss- und Radweg Museumsquartier KSSG								
	Wittenbach	Romanshonerstrasse Bereich Zentrum								
	Balgach	Trottoirübergänge Rietstrasse - Eichholzstrasse / Abzweigung Turnhallenstrasse / J. Schmidheiny-Strasse / Untermäderstrasse								

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
	Au	Velo- und Fussweg entlang Es- penstrasse								
	Gaiserwald	Gehwegverlängerung St.Gallerstrasse (Ebnet- bis Lindenwiesstrasse)								
	Mosnang	Gehweg Unterdorf								
	Gams	Gasenzenstrasse Trottoirergänzung Hueb								
	Oberbüren	Radweg Neudorf bis Niederuzwil								
	Gommiswald	Absenkung Uznacherstrasse								
	Wittenbach	Veloverbindung Wittenbach - Bern- hardszell								
	Gommiswald	Riedenstrasse, Gommiswald - Trottoir Gommiswald-Zentrum bis Wohn- und Pflegezentrum Ramendingen								
	Balgach	Rietstrasse - SBB Übergang								
	Rüthi	Erweiterung Trottoir Staatsstrasse								
	Neckertal	03.90.12p Netzüberprüfung rollender Langsamverkehr								
	Lichtensteig	Schulwegübergang Weierboden- strasse/Schulareal								
	Ebnat-Kappel	Geh- und Radweg Stegrüti (Kapplerhof bis Gemeindegrenze)								
	Vilters-Wangs	Fussgängerüberquerung Sargan- serstrasse, Höhe ehemalige Post								
	Neckertal	03.91.22I Netzüberprüfung rollender Langsamverkehr								
	Gommiswald	Rickenstrasse, Gommiswald - Trottoir Böggenbach bis Kirchbühl								
	Gossau	Flawilerstrasse Gröbliplatz bis SBB Li- nie								
	Wartau	LV-Massnahmen Hauptstrasse Trüb- bach								
	Niederhelfenschwil	Lenggenwil Einmündung Zuckerrieter- strasse								
	Gossau	LSA Florastrasse								
	Sevelen	Bahnhofstrasse - Guschastrasse								
	Neckertal	03.90.23I Netzüberprüfung rollender Langsamverkehr								
	Gossau	Fussgängerstreifen Freihof								
	Lütisburg	Erstellung Fussgängerstreifen mit Mit- telsinsel beim Schulhaus Neudorf								
	Niederhelfenschwil	Fussgängerstreifen Lenggenwil								
	Bütschwil-Ganterschwil	Strassenquerung Radweg erstellen								
	Au	Trottoir entlang Hauptstrasse 150-166, Au, geplante Gross-Überbauung								
	Eschenbach	Kantonsstrasse Nr. 15-1; Eschen- bach; Ein- und Ausfahrt Umfah- rungsstrasse A53 bei Industrie Neu- haus; Erhöhung der allgemeinen Verkehrssicherheit								
	Uznach	FGS Rickenstrasse								

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
	Eschenbach	Kantonsstrasse Nr. 20, Ermenswil								
	Walenstadt	Sarganserstrasse, Trottoir zwischen Bahnhofstrasse und Tremlastrasse								
	Goldach	Rad-/Gehweg Bahnhof Goldach über Mühlegut bis Kellen								
	Berg	Kernzone / Dorf - Oberer Teil Dorfstrasse								
	Sennwald	LV Massnahmen Sax ganze Gde								
	Nesslau	Überprüfung Verkehrsknotenpunkt Egg-Krummenau								
	Sennwald	FGS Post Sennwald								
	Goldach	Tübacherstrasse (Kronenkreisel bis Warteggweg)								
	Eggersriet	Sicherheitsthemen Tannacker - Oestran								
	St.Gallen	Fussgängerquerung Spisegg								
	Rorschacherberg	LV-Querung Goldacherstrasse (Ochsenkreisel)								
	Gommiswald	Rickenstrasse, Gommiswald-Uetliburg - Realisierung Radstreifen								
	Diepoldsau	Eingangspforte Zoll Diepoldsau-Hohenems								
	Neckertal	03.91.06p Netzüberprüfung rollender Langsamverkehr								
	Au	Fuss- und Radwegverbindung Emseren-/Kloterenstrasse entlang Hauptstrasse/Auerstrasse (Tempo 70)								
	Neckertal	03.91.17l Netzüberprüfung rollender Langsamverkehr								
	Gommiswald	Rickenstrasse, Kaltbrunn-Gommiswald - Realisierung Radstreifen								
	Mörschwil	Rorschacherstrasse, Knoten St.Gallerstrasse								
	Uzwil	90.68.R Radweg Überführung Felsegg, Henau								
	Uznach	FGS Massnahme Grynaustrasse Grynau								
	Neckertal	03.91.02p Netzüberprüfung rollender Langsamverkehr								
	Neckertal	03.91.07p Netzüberprüfung rollender Langsamverkehr								
	Neckertal	03.91.08p Netzüberprüfung rollender Langsamverkehr								
	Untereggen	Fusswegverbindung mit Mittelinsel Hinterhof								
	Thal	Geh-und Radweg resp. Trottoir Buriestrasse - Bereich Wiesenstrasse bis Rheinholzweg								
	Kirchberg	Toggenburgerstrasse 71.04.R								
	Hemberg	Schulweg Rohrbachtobel bis Dorfeingang Hemberg								
	Gommiswald	Riedenstrasse, Gommiswald-Rieden - Realisierung Radstreifen								

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
	Grabs	Kreisel St.Gallerstrasse Lanäulistrasse 31								
	Mosnang	Gehweg Murgstrasse								
	Gommiswald	Uznacherstrasse, Frohe Aussicht-Gommiswald - Realisierung Radstreifen								
	St.Margrethen	Querungsstelle RMS 23.230								
	Sennwald	Querung LV Kantonsstrasse Graströckung WBK								
	Wittenbach	Veloschnellroute St.Gallen bis Arbon zwischen Heiligkreuz und Dürrenmüli								
	Buchs	Fuss- und Veloverbindung Langäulistrasse, Abschnitt Lettau bis Rheinstrasse								
	St.Gallen	St.Josefen-Strasse, Rechenwaldweg – Ochsenwaidstrasse								
	Kaltbrunn	Uznacherstrasse: Verlängerung und Optimierung Geh- und Radweg								
	Neckertal	03.91.09I Netzüberprüfung rollender Langsamverkehr								
	Sevelen	Rheinstrasse (Bahnhofstrasse-Landsgrenze)								
	Kirchberg	Erstellung Grünstreifen Stelz - Cholbergkurve								
	Wartau	LV-Massnahmen Staatsstrasse Fährhütten								
	Gommiswald	Rad- und Fussverbindung Gommiswald Böggenbach								
	Gommiswald	Rapperswilerstrasse, Steg-Ricken - Realisierung Radstreifen								
	Gams	Rad- und Gehweg Sax								
	Rapperswil-Jona	Aggloprogramm Obersee // GVK2040/VV01 (AP 5G) // Stärkung der Ost-West-Verbindungen Fuss- und Veloverkehr								
	Rapperswil-Jona	Uznacherstrasse / Radwegverlängerung Wurmsbach - Schmerikon								
	Sennwald	Geh- und Radweg Frümsen								
	Gossau	Bischofszellerstrasse, Geh-/Radweg Sommersweid bis Arnegg								
	Wildhaus-Alt St.Johann	Veloweg Starckenbach - Steinbruch - Stein								
	Schmerikon	Radweg St.Dyonis -Schmerikon entlang Kantonsstrasse Nr. 17								
	Neckertal	Rad- und Gehweg Brunnadern-Chrüzweg bis Nassen-Anzenwilerbrücke								
	Rapperswil-Jona	Aggloprogramm Obersee // Fuss-und Veloverkehr (AP 5G) / Radweg Uznacherstrasse Wurmsbach - Schmerikon								
	Rapperswil-Jona	Radwegverlängerung Wurmsbach – Staffel								

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
	Nesslau	13 Schwachstellen rollender Langsamverkehr gemäss Bericht Kompetenzzentrum Fuss- und Veloverkehr St.Gallen								
	Lütisburg Eschenbach	Fussgängerübergang alte Thurbrücke Kantonsstrasse Nr. 37, Bürg - Goldingen, Prüfung Langsamverkehr zwischen Bürg und Goldingen								
	Neckertal	03.91.201 Netzüberprüfung rollender Langsamverkehr								
	Sennwald Gams	Velo- Fussweg Gams - Sax Wildhauserstrasse, Ebni-Zollhaus - Trottoir								
	Nesslau Gossau	Trottoirlücke Cholgaden - Ennetbühl Andwilerstrasse, Autobahn bis St.Margrethen								
	Diepoldsau	LV-Velo-Schnellroute Mäder-Altach-Diepoldsau-Lustenau								
	Walenstadt Altstätten Goldach Kirchberg Buchs	LV-Verbindung entlang KS Querungsstelle Bächis Sanierung Bahnübergang Rietli Kirchberg LV-Querung Tüfrüti Autobahnanschluss Buchs, Fuss- und Veloverkehrsführung								
	Wartau	LV-Massnahmen Alte Gasse - Seidenbaum								
	Nesslau	Radstreifen ab Abzweiger Schwägalpstrasse Neu St.Johann bis Bernhalden-Lutertannen								
	Neckertal	03.91.011 Netzprüfung rollender Langsamverkehr								
	Altstätten Gommiswald	Ausbau FVV Stossstrasse Rickenstrasse, Brunnacker-Ricken - Langsamverkehr								
	Gams Sennwald Waldkirch	Grabserstrasse: Geh- und Radweg Rad- und Gehweg Sax Geh- und Radweg Waldkirch und Bernhardzell								
	Neckertal	03.91.211 Netzüberprüfung rollender Langsamverkehr								
	Kirchberg	Geh-/Radwegverbindung Müselbach-Kirchberg								
	Rapperswil-Jona	Aggloprogramm Obersee // Fuss-und Veloverkehr (AP 4G) // Ausbau Strandweg Stampf-Schmerikon								
	Gossau	Verbreiterung Rad- und Gehweg, Wilerstrasse								
	Waldkirch	Geh und Radweg Waldkirch – Arnegg (Verbindung Wittenbach – Arnegg)								
	Oberbüren	Rad- und Gehweg Niederwil bis Eichenkreisel								
	Kirchberg	Ergänzung Geh- und Radweg Lamperswiler-Festhof-Stelz								
	Lütisburg	Geh- und Radweg Unterrindal (Breiti) – Flawil								

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
	Bütschwil-Ganterschwil	Geh- und Radweg Ibach bis Anzenwil, Ganterschwil								
	Flums	Rad- und Gehweg entlang der Kantonsstrasse (Restaurant Wiesental - Kreisel Autobahnanschluss)								
	Gommiswald	Uznacherstrasse, Ricken - Erstellung Trottoir bis Fichtenweg								
	Sennwald	FGS Tscheggenau								
	Sennwald	FGS Kirche Sennwald								
	Kaltbrunn	Fussgängerübergang Rickenstrasse: Wohngebiet Günterstall (Mittelinsel und Querungshilfe)								
	Oberriet	Querungssituation Veloverkehr Binnenkanal Kriessernstrasse Kriessern								
	Oberriet	Querungssituation Veloverkehr Binnenkanal Montlingerstrasse / Kanalweg Montlingen								

Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
	Rorschacherberg	Verbesserung an bestehenden Haltestellen; Verschiebung Bushaltestelle Rorschacherberg Z-Friedhof								
	Wil	Verbesserung an bestehenden Haltestellen; Bushaltestelle Wil Bildfeld								
	Wil	Verbesserung an bestehenden Haltestellen; Bushaltestelle Wil Letten								
	Mosnang	Verbesserung an bestehenden Haltestellen; Bushaltestelle Mosnang Schrienersberg								
	Wattwil	Verbesserung an bestehenden Haltestellen; Bushaltestelle Wattwil Brendi								
	Gams	Verbesserung an bestehenden Haltestellen; Bushaltestelle Gams Zentrum								
	Weesen	Verbesserung an bestehenden Haltestellen; Bushaltestelle Weesen Post								
	Balgach	Verbesserung an bestehenden Haltestellen; Verbesserung und Lage sämtlicher Haltestellen an Kantonsstrassen überprüfen								
	Bad Ragaz	Verbesserung an bestehenden Haltestellen; Verschiebung Bushaltestelle Bad Ragaz Post auf die Kantonsstrasse								
	Oberriet	Verbesserung an bestehenden Haltestellen; Bushaltestelle Oberriet Moos								
	Marbach	Verbesserung an bestehenden Haltestellen; Bushaltestelle Marbach Dorf								
	Schänis	Verbesserung an bestehenden Haltestellen; Bushaltestellen Windegg, Winkeln, Gemeindehaus, Rathausplatz								
	Bad Ragaz	Verbesserung an bestehenden Haltestellen; Bushaltestelle Bad Ragaz Fluppi								
	Flums	Verbesserung an bestehenden Haltestellen; Bushaltestellen Flums Wiesental und Alte Post								
	Grabs	Verbesserung an bestehenden Haltestellen; Bushaltestelle Grabs Lims								
	Schmerikon	Verbesserung an bestehenden Haltestellen; Verschiebung Bushaltestellen Schmerikon Bahnhof und Brücke								
	Uznach	Verbesserung an bestehenden Haltestellen; Verschiebung Bushaltestelle Uznach Tor								
	Tübach	Massnahmen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität; Schwachstelle 210b öV-Bevorzugung am Kreisel prüfen								
	Wil	Massnahmen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität; Schwachstelle 734a öV- Bevorzugung Knoten Winkelriedstrasse-Zürcherstrasse								
	Mosnang	Neue Haltestellen; Neue Bushaltestelle Mosnang Hofwies								

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
B57.4.013.717	Flawil	Neue Haltestellen; Neue Bushaltestelle Flawil Freibad Böden								
	Lütisburg	Verbesserung an bestehenden Haltestellen; Bushaltestelle Lütisburg Abzweiger Tufertschwil								
	Kaltbrunn	Verbesserung an bestehenden Haltestellen; Verschiebung Bushaltestelle Kaltbrunn Freigaden								
	Wildhaus-Alt St.Johann	Bushaltestelle Dusi								

Kunstbauten

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
	Au	Brücke Littenbach	Projektierung		Neues Projekt					
	Berneck	Brücke Littenbach	Projektierung		Neues Projekt					
	Rapperswil-Jona	Unterführung Nebenstrasse Bolligen	Projektierung		Neues Projekt					
	St.Gallen	Brücke Galgentobel (1965)	Projektierung		Neues Projekt					
	Wil	Durchlass Alpbach	Projektierung		Neues Projekt					

Strassenraumgestaltungen:

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
B29.2.013.017	Gams	BGK Strassenraum Dorfzentrum Gams								
B30.2.035.014	Grabs	Verbesserung Verkehrssicherheit im Dorfzentrum (Werdenstrasse)								
B31.2.001.530.200	Buchs	BGK Buchs, 2. Etappe								
B81.5.013.038	Wil	Betriebs- und Gestaltungskonzept Toggenburgerstrasse								
	St.Gallen	Velo-Achse Bahnhof Nord (FHS und Zugang Perron 4), Rosenbergstrasse								
	Wittenbach	Romanshorerstrasse (St.Gallerstrasse - Bahnhofstrasse)								
	Rapperswil-Jona	SRG St.Gallerstrasse - Neue Jonastrasse								
	Goldach	BGK Bruggmühlestrasse (St.Gallerstrasse bis Schulstrasse)								
	Wartau	LV-Massnahmen Hauptstrasse, Prapfierstrasse								
	Rorschach	BGK Hauptstrasse, 2. Etappe								
	Wartau	FGS Hauptstrasse - Fährhütten(weg)strasse								
	Steinach	BGK Hauptstrasse Ost, Brücke Steinach bis Gemeindegrenze								
	Flawil	St.Gallerstrasse, Landberg bis Oberglatt (AP 31.08b.RF)								
	Sennwald	Sennwald / Neudorf - Hauptstrasse								
	Rapperswil-Jona	Aufwertung Hauptachsen Rapperswil-Jona								
	Au	BGK Altstätten-Heerbrugg, Kreisel Auerstrasse/Unterdorfstrasse/ Nelkenweg/Dammstrasse								
	Widnau	Mehrzweckstreifen Bahnhofstrasse / Kreuzung Zehntfeldstrasse								
	Weesen	Knoten Schulhausstrasse / Hauptstrasse								
	Wil	Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) St.Gallerstrasse (AP: ZEW 1.8)								
	Rorschach	Neugestaltung Hauptstrasse								
	Wartau	Begegnungszone Poststrasse Azmoos								
	Balgach	Haupt-/Balgacherstrasse - Konzept BGK überprüfen im Sinne der Ortsplanung inkl. Gestaltung der Plätze								
	Balgach	Haupt-/Balgacherstrasse - Umsetzung Masterkonzept inkl. Erschliessungskonzept Schööchen								
	Rorschach	Sanierung und Neugestaltung St.Gallerstrasse								
	Sennwald	Strassenraumgestaltung Haagerstrasse								
	Wittenbach	BGK St.Gallerstrasse								
	Kaltbrunn	Uznacherstrasse: Massnahmen Entwicklung Areal "im Dorf"								
	Wil	Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Tonhalle- / Toggenburgerstrasse (AP: ZEW 1.14)								
	Marbach	BGK Altstätten-Au-Heerbrugg								

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
	Wartau	Strassenraumgestaltung Kantonsstrasse								
	Uzwil	MIV 2.1 Zentrumsgestaltung Henau								
	Balgach	Hauptstrasse Bereich Bad Balgach								
	Wattwil	Strassenerneuerung SOB Überführung, Knoten alter Bahnhof Lichtensteig, Bahnübergang Kantonsstrasse Nr. 87								
	Weesen	Hauptstrasse Lochbrunnen								
	Gommiswald	Poststrasse, Ernetschwil - Strassenverbreiterung und Verlauf Trottoir								
	Rapperswil-Jona	Neue Jonastrasse - St.Gallerstrasse								
	Rorschach	Churerstrasse								
	Wartau	Strassenraumgestaltung Trübbach - Poststrasse								
	Uzwil	ÖV 4.4 BGK Bahnhofstrasse Ochsenkreuzung-Augarten, Niederuzwil								
	Grabs	BGK Staatsstrasse								
	Rapperswil-Jona	Neue Jonastrasse und St.Gallerstrasse // GVK 2040/SR01 // Umgestaltung								
	Uzwil	L 3.7 BGK Bahnhofstrasse Mitte, Grüngürtel Uzwil								
	Benken	BGK Ortsdurchfahrt								
	St.Margrethen	Aufwertung Hauptstrasse Konzept								
	Ebnat-Kappel	Gestaltung Kapplerstrasse überprüfen								
	Berg	Mattenhof								
	Rapperswil-Jona	Uznacherstrasse / BGK Bollingen								
	Kaltbrunn	Neufeld: Bushaltestelle, Mittelinsel, Eingangstor, Querungshilfe								
	Oberhelfenschwil	Sanierung Kantonsstrasse Nr. 88 Abschnitt Dietfurt Luegisland-Wigetshof								
	Berg	Abschnitt Landquart bis Schlösser Hahnberg								

Weitere Projekte (C)
 (Nicht zur Umsetzung vorgesehene Vorhaben)

Umfahrungsstrassen

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
	Altstätten	Ostumfahrung								
	Bad Ragaz	Ausbau Tunnel Pfäferserstrasse								
	Eschenbach	Umfahrung Dorf St.Gallenkappel			Wird mit dem Projekt Wattwil, Ausbaukonzept Rickenstrasse mitbetrachtet.					
	Marbach	Entlastungsstrasse								
	Rebstein	Entlastungsstrasse								
	Nesslau	Umfahrung Nesslau-Neu St.Johann								
	Rorschach	Kernumfahrung								
	Sevelen	Nordumfahrung								

Strassenkorrekturen:

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
	Gommiswald	gestaltete Ortseinfahrt und Einlenker Höhe Parkplatz Dorf								
	Gommiswald Jonschwil	Rapperswilerstrasse, Ricken - Pförtner Sicherheitsmassnahmen Wilerstrasse, Abschnitt Sonnhalden								
	Mels Jonschwil Grabs	Staatsstrasse in Heiligkreuz Poststrasse Jonschwil östliches Ende Pförtner - Quader Bushaltestelle Lims - Werdenberg								
	Bad Ragaz Gossau	Pförtner Bidems Fluppe Andwilerstrasse; Eingangstor vor A 1								
	Jonschwil	Sicherheitsmassnahmen Wilerstrasse, Bereich Sonnenhof_Ringstrasse								
	Niederhelfenschwil	Neugestaltung Eingang Dorf (Umset- zung 2022)								
	Balgach Gommiswald Schänis Niederhelfenschwil Berg Thal	Rietstrasse - Kreuzungen optimieren Ricken Dorf_Rickenstrasse Pförtner zur Verkehrsberuhigung Pförtner Ortseingang West Lenggenwil Pförtner Einfahrt Hahnberg Verkehrssicherheit Hauptstrasse/Buriet- strasse - Einspurstrecken								
	Niederhelfenschwil Niederhelfenschwil	Pförtner Ortseingang Ost Lenggenwil Pförtner Ortseingang West Niederhel- fenschwil								

Verkehrsmanagement:

Projekt Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Meilensteine	Agglo- Massnahmen	Bemerkungen	Gesamt	Kanton	Gemeinden	Bund	Dritte
	Wil	Knotensanierung Schwanenkreisel (AP: ZEW 1.4)		ZEW 1.4	Realisierung erst nach Fertigstellung Netzergänzung Nord und Netzergänzung Ost möglich					
	Wil	Umgestaltung Knoten St.Galler- / Fürstenlandstrasse als Dosierstelle (AP: ZEW 1.3C_3)		ZEW 1.3_C_3	Realisierung abhängig von ZMB Netzergänzung Ost					
	Wil	Umgestaltung Gammakreisel zu einem lichtsignalgesteuerten Knoten (AP: ZEW 1.3B_1)		ZEW 1.3B_1	Realisierung abhängig von ZMB Netzergänzung Ost					