

Kantonsratsbeschluss über das 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2023

Anträge der vorberatenden Kommission vom 22. August 2018

Abschnitt I: Bau und Unterhalt von Kantonsstrassen

- Ziff. 1 Abs. 2:* Der Anteil des Kantons an diesen Aufwendungen beträgt rund 338,5356,5 Mio. Franken.
- Abs. 3 (neu):* 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 ein Entwurf für den Beschluss über Bau- und Auflageprojekte in einem gesonderten Erlass dem Kantonsrat vorzulegen.
- Ziff. 2 Abs. 2 (neu):* Projekte zur Strassenraumgestaltung an Kantonsstrassen sind so auszugestalten, dass sie für den motorisierten Individualverkehr keine Einschränkung der vorhandenen Leistungsfähigkeit zur Folge haben.
- Abs. 3 (neu):* Lärmsanierungen an Kantonsstrassen erfolgen durch raumplanerische Massnahmen sowie den Einbau lärmarrer Beläge. Auf Tempo-30-Zonen ist zu verzichten. Sind sie als einzige Möglichkeit ausnahmsweise erforderlich, darf die Leistungsfähigkeit der Strasse dadurch nicht beschränkt werden. Eine ausnahmsweise erforderliche Beschränkung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte ist im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen.

Ziff. 5 Bst. c: die Beiträge an die politischen Gemeinden (werkgebundene Beiträge¹, Pauschalbeiträge² und Ausgleichsbeiträge gemäss Sonderlastenausgleich Weite³), an die Verkehrspolizei und für die Verkehrserziehung im Umfang von 196 Mio. Franken.

Begründung:

Analog zur Bezifferung der Aufwendungen für den Strassenbau und -unterhalt sowie der Gemeindebeiträge sind auch die Aufwendungen für die Aufgaben der Verkehrspolizei genau zu beziffern. Die Erhöhung beträgt 10 Prozent anstelle der von der Regierung beantragten Steigerung um 16 Prozent (205,7 Mio. Franken).

Ziff. 6 Bst. e (neu): die Erträge aus den Verkehrsbussen, die sich aufgrund von Verstössen gegen Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes⁴ vom 19. Dezember 1958 ergeben und vom Kanton erhoben werden.

Begründung:

Die Verkehrsbussen (rund 22,3 Mio. Franken; Staatsrechnung 2017, Konto 7250.437), die sich aufgrund von Verstössen gegen Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes ergeben und vom Kanton erhoben werden, generieren sich durch die Tätigkeit der Polizei im Verkehrsbereich und müssen in einer Bruttobetrachtung als Einnahmen im Bereich der verkehrspolizeilichen Aufgaben angerechnet werden.

Ziff. 8 Abs. 1 Satz 1: Das 17. Strassenbauprogramm sieht am 1. Januar 2019 einen Fondsbestand von 154,9 Mio. Franken und am 31. Dezember 2023 von 23,7111,4 Mio. Franken vor.

Abs. 1 Satz 2: ~~Eine Verschuldungsgrenze wird daher nicht festgelegt.~~

1 Art. 94 ff. StrG.

2 Art. 87 Abs. 1 StrG.

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

4 SR 741.01; abgekürzt SVG.

Anhang A: Bauvorhaben der 1. Priorität (Verwirklichung im 17. Strassenbauprogramm):

Umfahrungsstrassen, S. 2

| Str. Nr. | Gemeinde | Bauvorhaben | Bemerkungen | Aufwand |
|------------|----------|-----------------------|------------------------|-------------------------|
| 1/7/73/116 | Sargans | Netzstrategie Sargans | Studie / Projektierung | 500 1'500 |

Start der Projektierung im Strassenbauprogramm 2019–2023 und Aufstockung des Aufwands um 1 Mio. Franken.

Begründung:

Die Netzstrategie Sargans ist im Anhang mit Priorität 1 (A) mit der Bemerkung Studie aufgeführt. Die Gemeinden Sargans, Wartau, Vilters-Wangs und Mels sind sich seit vielen Jahren einig und arbeiten darauf hin, dass im Rahmen der Netzstrategie Sargans eine Ringlösung realisiert werden kann, die in allen betroffenen Gemeinden verkehrliche Entlastungen bringt. Im Strassenbauprogramm 2019–2023 soll deshalb nicht nur eine Studie erstellt, sondern auch die Projektierung angegangen werden.

Kunstbauten, S. 11

| Str. Nr. | Gemeinde | Bauvorhaben | Bemerkungen | Aufwand |
|----------|----------|---|------------------------------|---------------------------|
| 73 | Sargans | Überführung SBB Wangserstrasse (inkl. allfälliger Fuss-Veloverkehrsmassnahme) | Projektierung / Realisierung | 2'000 2'200 |

Ausdehnung des Perimeters vom Castelsplatz bis Schwefelbadplatz und Aufstockung des Aufwands um 200'000 Franken.

Begründung:

Die Überführung SBB Wangserstrasse (inkl. allfälliger Fuss- und Veloverkehrsmassnahme) in Sargans ist im Strassenbauprogramm 2019–2023 mit Priorität 1 (A) mit der Bemerkung «Projektierung/Realisierung» aufgeführt. Es ist grundsätzlich sehr zu begrüssen, dass diese höchst gefährliche Schwachstelle für den Fuss- und Veloverkehr endlich beseitigt werden soll. Eine Betrachtung allein im Bereich der Überführung SBB greift aber zu kurz; die Schwachstelle würde sich lediglich verschieben und andernorts akzentuieren. Der Perimeter für den Fuss- und Veloverkehr soll deshalb vom Castelsplatz bis zum Schwefelbadplatz ausgedehnt werden.

Kantonsstrassensanierungen (baulicher Unterhalt), S. 14

| Str. Nr. | Gemeinde | Bauvorhaben | Bemerkungen | Aufwand |
|----------|---------------------------------|--|------------------------------|--------------|
| 40 | Kirchberg Mosnang | Murgstrasse: Dorf Mühlrüti bis Bennenmoos (mit Abzweiger KS Nr. 40/45 im Bennenmoos) | Projektierung / Realisierung | 2'800 140 |

Änderung der Standortgemeinde.

Begründung:

Formelle Anpassung.

Kantonsstrassensanierungen (baulicher Unterhalt), S. 14

| Str. Nr. | Gemeinde | Bauvorhaben | Bemerkungen | Aufwand |
|----------|-----------|--------------------------------|---------------|---------|
| 11 | Neckertal | Chrüzweg Brunnadern-Wasserfluh | Projektierung | 1'000 |

Neues Projekt bei den Kantonsstrassensanierungen – Priorität A:
Projektierung des Streckenabschnitts von Chrüzweg Brunnadern
bis Wasserfluh. Aufstockung des Aufwands um 1 Mio. Franken

Begründung:

Im 17. Strassenbauprogramm soll das Projekt «Wasserfluhstrasse: Wasserfluh-Burg» ergänzt werden. Die gesamte Strecke von Chrüzweg Brunnadern bis Burg soll integriert werden. Dazu braucht es eine neue Projektierung des Streckenabschnitts von Chrüzweg Brunnadern bis Wasserfluh. Ziel soll sein, dass diese 2. Etappe der Wasserfluhstrasse mit dem 18. Strassenbauprogramm realisiert werden kann.

Kantonsstrassensanierungen (baulicher Unterhalt), S. 14

| Str. Nr. | Gemeinde | Bauvorhaben | Bemerkungen | Aufwand |
|----------|--|--|---------------|------------|
| 14 | <u>Wattwil / Gommiswald / Eschenbach</u> | <u>Ausbaukonzept zur Erhöhung der Sicherheit für die gesamte Ricken- strasse ab Wattwil Brendi bis Abzwei- ger Neuhaus einschliesslich Prüfung der Entlastung Ortsdurchfahrten</u> | <u>Studie</u> | <u>500</u> |

Neues Projekt bei den Kantonsstrassensanierungen – Priorität A:
Studie. Aufstockung des Aufwands um 500'000 Franken.

Begründung:

Der Ricken gehört bereits heute zu den meistbefahrenen Kantonsstrassen. Mit der Fertigstellung der Umfahrung Bütschwil und Wattwil bis im Jahr 2022 ist mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen auf der Rickenstrasse ab Abzweiger Neuhaus bis Wattwil Brendi zu rechnen. Es ist eine umfassende Zweckmässigkeitsbeurteilung für verschiedene Varianten zur Sanierung oder Korrektur der Rickenstrasse auf dem ganzen Abschnitt auszuarbeiten. Dabei sind insbesondere auch flankierende Massnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit und zur Verkehrsberuhigung der Ortsdurchfahrten vorzusehen. Mit dem Vollanschluss der Rickenstrasse in der Brendi Wattwil an die Umfahrungsstrasse Wattwil ist eine Bypass-Lösung zu realisieren.

Umfahrungsstrassen, S. 17 (aus Anhang B: Bauvorhaben der 2. Priorität (Ersatzprojekte))

| Str. Nr. | Gemeinde | Bauvorhaben | Bemerkungen | Aufwand |
|----------|------------|---------------------|----------------------------------|---------|
| 41 | Diepoldsau | Netzstrategie DHAMK | B20.1.041.021 / <u>Studie</u> | 200 |

Verschiebung des Bauvorhabens von Priorität 2 (Anhang B) in
Priorität 1 (Anhang A) und Ausarbeitung einer Studie.

Begründung:

Seit dem 28. Mai 2018 liegt der Schlussbericht «Netzstrategie Raum DHAMK» vor. Die Netzstrategie ist u.a. Teil des Agglomerationsprogramms Rheintal 4. Generation vorgesehen. Aufgrund der evidenten, drängenden Verkehrsprobleme im mittleren Rheintal kann nicht weiter zugewartet werden. Die Planungen sind im Gang. Eine Einreihung in die Priorität 2 (Anhang B) würde hingegen einen Stillstand und einen Unterbruch bedeuten. Die Kosten für Studien sind vergleichsweise gering. Die Studie soll in Abstimmung mit dem Agglomerationsprogramm Rheintal 4. Generation erfolgen.

Zusammenfassung 17. Strassenbauprogramm, S. 16

Dringende kleine Vorhaben / Projektierung / Reserve Aggloprojekte A

| Gesamtkosten | Anteil Bund/Agglo | Anteil Gemeinden | Anteil Dritte | Nettoanteil Kanton | Total |
|---------------------|--------------------------|-------------------------|----------------------|---------------------------|--------------|
| 25'000 | 6'000 | 4'000 | 2'000 | 13'000 | |
| <u>50'000</u> | <u>12'000</u> | <u>8'000</u> | | <u>28'000</u> | |

Verdoppelung der Beiträge an die Reserve Aggloprojekte A.

Begründung:

Es soll sichergestellt werden, dass die vom Bund mitfinanzierten Agglomerationsprojekte ausgelöst und umgesetzt werden können, um nicht weitere Agglomerationsprogramme zu gefährden. Bei Ablauf des 17. Strassenbauprogramms beträgt der Bestand des Strassenfonds 23,7 Mio. Franken. Somit ist eine Verdoppelung der Beiträge (Erhöhung Anteil Kanton: rund 15 Mio. Franken) möglich. Der zusätzliche Betrag soll vollumfänglich den Projekten im Agglomerationsprogramm zugewiesen werden. Diese Erhöhung bedingt eine Aufstockung des Personalbestands. Der zusätzliche Personalaufwand wird auf rund 1 Mio. Franken geschätzt (siehe Auftrag der vorberatenden Kommission vom 22. August 2018).

Auftrag⁵:

Die Regierung wird eingeladen, den Personalaufwand im Tiefbauamt, zur Umsetzung des 17. Strassenbauprogramms und der Agglomerationsprojekte im Aufgaben- und Finanzplan 2020–2022 ab 2020 jährlich durch Mittel aus dem Strassenfonds um 1 Million Franken zu erhöhen.

Begründung:

Der erhöhte Personalaufwand im Tiefbauamt ist aus den Diskussionen zur Umsetzung des Strassenbauprogramms und der Agglomerationsprojekte offenkundig. Der zusätzliche Personalaufwand wird auf rund 1 Mio. Franken geschätzt. Dieser besondere Personalaufwand soll durch Mittel aus dem Strassenfonds finanziert werden. In der Nettobetrachtung des Staatshaushalts ändert sich nichts, da es sich um einen geschlossenen Kreislauf handelt. Somit müssen auch keine Einsparungen in anderen Positionen gemacht werden.

⁵ Auftrag nach Art. 95 des Geschäftsreglements des Kantonsrates, sGS 131.11.