

Kantonsratsbeschluss über den Bau der Umfahrungsstrasse Wattwil (2. Etappe)

und

VI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan

Botschaft und Entwürfe der Regierung vom 28. April 2009

Inhaltsverzeichnis	Seite
Zusammenfassung.....	2
1. Verkehrsplanung Toggenburg	3
2. Begründung der Umfahrung Wattwil (2. Etappe)	4
2.1. Verkehrssituation in Wattwil	4
2.2. Lösung «Umfahrungsstrasse».....	4
3. Projekt.....	5
3.1. Konzept.....	5
3.2. Linienführung	5
3.3. Anschlüsse.....	6
3.4. Anpassungen des lokalen Strassen- und Wegnetzes	7
3.5. Flankierende Massnahmen	7
3.6. Technische Daten	8
4. Umwelt	8
4.1. Formelles	8
4.2. Gesamtsicht	9
4.3. Raumplanung.....	9
4.4. Natur- und Landschaftsschutz.....	9
4.5. Wald.....	10
4.6. Archäologie, Denkmalpflege.....	10
4.7. Altlasten	11
4.8. Boden.....	11
4.9. Grund- und Oberflächengewässer, Entwässerung	11
4.10. Luft.....	11
4.11. Lärm.....	12
4.12. Störfallvorsorge	12
5. Vernehmlassungen	13
5.1. Politische Gemeinde Ebnet-Kappel	13
5.2. Politische Gemeinde Wattwil	13
5.3. Kantonale Fachstellen	13
6. Kosten.....	13
6.1. Kostenvoranschlag.....	13
6.2. Bundesbeitrag	14
6.3. Kreditbedarf.....	14
7. Rechtliches.....	14
7.1. Strassengesetz	14
7.2. Finanzreferendum	15
7.3. VI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan	15

8. Antrag	15
Beilagen:	
1. Übersicht.....	16
2. Linienführung	17
3. Technische Angaben 1 (Normalprofile «Offene Strecke»)	18
4. Technische Angaben 2 (Normalprofil «Brücken» / Normalprofil «Tunnel»)	19
Entwürfe:	
– Kantonsratsbeschluss über den Bau der Umfahrungsstrasse Wattwil (2. Etappe)	20
– VI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan	21

Zusammenfassung

Umfahrungsstrassen sind wirksame Massnahmen, um Dörfer und Städte vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Auch entlang der Toggenburger Achse in Wattwil drängt sich diese Lösung auf. Das Dorfzentrum wird von der Kantonsstrasse Nr. 13 – zugleich eidgenössische Hauptstrasse H16 – durchquert. Die zentrumsquerende Kantonsstrasse verbindet die im Norden liegende, seit dem Jahr 1993 in Betrieb stehende Umfahrung Wattwil (1. Etappe) mit der im Süden liegenden Umfahrung Ebnat-Kappel. Das grosse Verkehrsaufkommen, die Verkehrssicherheit im Zentrum, der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer und der Umweltschutz müssen verbessert werden.

Mit der Umfahrungsstrasse Wattwil (2. Etappe), kann das Verkehrsaufkommen im Ortszentrum um etwa die Hälfte verringert werden. Die Linienführung ist das Ergebnis langjähriger und aufwändiger Studien und Abklärungen. Sie nimmt auf Landschaft, Natur, Gewässer und Umwelt gebührend Rücksicht. Aus den im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung untersuchten Varianten wurde nicht die Bestvariante, sondern die ökologischste Variante zur weiteren Optimierung ausgewählt. Auf einer Länge von 3,36 km wird das Ortszentrum von Wattwil südwestlich, entlang der Talflanke, umfahren. Um die Umlagerungswirkung auf die Umfahrungsstrasse sicherzustellen, sind flankierende Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz erforderlich. Sie sind Sache der politischen Gemeinde (bei Gemeindestrassen) und des Kantons (bei Kantonsstrassen) und sollen auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Umfahrungsstrasse hin verwirklicht sein.

Die Vorlage berücksichtigt die dem Kantonsrat vorgelegten Berichte 40.93.01 «Verkehrsplannung im Toggenburg» und 40.96.02 «Perspektiven der st.gallischen Strassenbaupolitik» mit den festgelegten Zielen und Grundsätzen.

Die Gesamtkosten von 123,3 Mio. Franken gehen zu Lasten der aus zweckgebundenen Einnahmen finanzierten Strassenrechnung des Kantons St.Gallen, verteilt auf eine Bauzeit von voraussichtlich drei Jahren. Der Kantonsratsbeschluss über den Bau der Umfahrungsstrasse Wattwil (2. Etappe) untersteht dem fakultativen Finanzreferendum.

Auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme wird die Umfahrung Wattwil (2. Etappe) als Kantonsstrasse erster Klasse Nr. 122 Bestandteil des Kantonsstrassenplans. Das bisherige Teilstück Stegrüti bis zur Einmündung der Kantonsstrasse Nr. 120 (Kreuzung Hotel Löwen), Ebnat-Kappel / Wattwil, der Kantonsstrasse Nr. 13 wird gleichzeitig aus dem Kantonsstrassenplan gestrichen. Dazu ist ein VI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan nötig. Der Kantonsrat entscheidet abschliessend darüber.

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Hiermit unterbreiten wir Ihnen Botschaft und Entwürfe des Kantonsratsbeschlusses über den Bau der Umfahrungsstrasse Wattwil (2. Etappe) und des VI. Nachtrags zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan.

1. Verkehrsplanung Toggenburg

In der Novembersession 1993 nahm der Kantonsrat vom Bericht 40.93.01 «Verkehrsplanung im Toggenburg» Kenntnis (ProtKR 1992/1996 Nr. 416). Der Bericht enthält grundlegende Aussagen zur Verkehrspolitik im Toggenburg, die Bedeutung für den ganzen Kanton St.Gallen haben.

Das Verkehrssystem soll dem Menschen dienen, ohne ihm zur Last zu fallen. Es soll:

- die notwendigen Verkehrsbeziehungen innerhalb und zwischen den Regionen sowie zu den übergeordneten Zentren und Wirtschaftsräumen sicherstellen;
- die Erreichbarkeit benachteiligter Gebiete verbessern.

Wichtige Anliegen sind die Vermeidung von unnötigem Verkehr und die umweltverträgliche Abwicklung des Verkehrs. Kanton und Gemeinden sind aufgrund des Massnahmenplans Luftreinhaltung gehalten, zahlreiche Massnahmen hinsichtlich des Verhaltens im Strassenverkehr zu ergreifen und im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit zu verwirklichen.

Bahn und Bus als öffentliche Verkehrsmittel haben einen klaren Vorteil, wenn es darum geht, den Verkehr umweltverträglich abzuwickeln. Im ländlichen Gebiet und in den Bergregionen wirkt der öffentliche Verkehr einer weiteren Abwanderung der Bevölkerung entgegen, indem er eine gewisse Mindestmobilität jener Bevölkerungsteile sicherstellt, die kein eigenes individuelles Verkehrsmittel haben. Ferner ist er für den Tourismus von beträchtlicher Bedeutung. Die Toggenburger Streusiedlungen sind hingegen nicht ideal für öV-Erschliessungen.

Auch Umfahrungen können Bewohnerinnen und Bewohner vor Belästigungen bewahren und die Erschliessungsqualität verbessern. Strasseninfrastruktur-Engpässe sollen beseitigt werden, wo Siedlungen vor starken Umweltschädigungen entlastet werden müssen und keine anderen Massnahmen Verbesserungen versprechen. Der Entlastungsvorteil ist mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf den entlasteten Strassen auf Dauer sicherzustellen.

Entsprechend den raumplanerischen Absichten des Kantons St.Gallen, der Förderung des regionalen Zentrums Wattwil / Lichtensteig und der touristischen Region des Obertoggenburgs, ist es unabdingbar, diese Gebiete durch leistungsfähige Verkehrsträger mit den übergeordneten Netzen (Strasse und Schiene) bestmöglich zu verknüpfen. Dieses Ziel soll durch den Bau von Ortsumfahrungen erreicht werden. Die Umfahrungsstrasse Wattwil (2. Etappe) ist im Bericht erwähnt.

Im August 1996 unterbreitete die Regierung dem Kantonsrat den Bericht 40.96.02 «Perspektiven der st.gallischen Strassenbaupolitik». Auch darin werden Ziele und Grundsätze, die im Bericht zur Verkehrsplanung im Toggenburg erarbeitet wurden, bestätigt. Ortsumfahrungen haben wegen der starken Belastung einiger Ortszentren durch den Verkehr eine unverändert hohe Bedeutung.

Die Umfahrung Wattwil (2. Etappe) ist im kantonalen Richtplan enthalten. Aufgrund des hohen Konfliktpotenzials zwischen Verkehr und Umfeld wird Wattwil als Gemeinde mit starkem Umfeldkonflikt geführt. Die Erarbeitung der Linienführung für die Umfahrung Wattwil (2. Etappe) wurde von der Regierung am 20. Juni 2006 als Zwischenergebnis beschlossen.

2. Begründung der Umfahrung Wattwil (2. Etappe)

2.1. Verkehrssituation in Wattwil

Die Kantonsstrasse Nr. 13 führt vom A1-Anschluss Wil über Bazenhaid und Bütschwil nach Wattwil und weiter über Wildhaus ins Rheintal zu den A13-Anschlüssen Haag und Buchs. Sie ist gleichzeitig Teil des eidgenössischen Hauptstrassennetzes (H 16).

Wattwil – in der Mitte des Toggenburgs – bildet zusammen mit Lichtensteig ein regionales Zentrum und liegt am Eingang zur touristischen Region des Obertoggenburgs. Der Durchgangsverkehr von der im Norden liegenden Umfahrung Wattwil (1. Etappe) zur im Süden des Dorfs beginnenden Umfahrung Ebnat-Kappel wird über die mitten durch das Dorfzentrum verlaufende Kantonsstrasse geführt. Die Kantonsstrasse dient allen Verkehrsteilnehmenden und hat an Werktagen den Durchgangs-, den Ziel-, den Quell- und den Binnenverkehr mit einem beachtlichen Schwerverkehrsanteil aufzunehmen. An Wochenenden und Feiertagen herrscht zudem ein reger Ausflugsverkehr von Tagestouristen in das Obertoggenburg. Im Einzelnen sieht die Verkehrsbelastung, d.h. der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) wie folgt aus (Stand 2008):

Messstelle:	DTV:
Lichtensteig Umfahrung	11'668
Wattwil Wilerstrasse	12'952
Wattwil Ebnaterstrasse	8'924
Wattwil Wis	12'005
Wattwil Ibergunnel (Umfahrungsstrasse)	6'222

Der Lastwagenanteil am Werktagsverkehr beträgt bis zu 6 Prozent. Die höchste Werktagsspitze (18'572 am 14. Mai 2008) kann bis zu 40 Prozent und die höchste Sonntagsmessung (15'277 am 12. Oktober 2008) bis zu 30 Prozent über dem DTV liegen.

2.2. Lösung «Umfahrungsstrasse»

Die Verkehrssituation und deren Auswirkungen zeigen, dass in Wattwil mehrere Voraussetzungen erfüllt sind, die in Art. 32 des Strassengesetzes (sGS 732.1; abgekürzt StrG) genannt werden. Der Durchgangsverkehr führt durch das Dorfzentrum. Lärm, Luftschadstoffe und Erschütterungen wirken sich derart auf die Lebensqualität aus, dass dringend Abhilfe geboten ist. Das Unfallrisiko für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden – insbesondere Fussgänger und Radfahrer – ist gross. Auch die Aufenthaltsqualität leidet unter dem Verkehr und die Entwicklungsmöglichkeiten sind beschränkt.

Verkehrsaufkommen, Verkehrssicherheit, Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer und Umweltschutz machen die Umfahrungsstrasse notwendig. Die gesamthaften Betrachtungen zum öffentlichen Verkehr und zum Individualverkehr, die im Rahmen des Berichts zur Verkehrsplanung im Toggenburg angestellt wurden, haben dies gezeigt. Daran hat sich nichts geändert. Die Kantonsstrasse Nr. 13 ist das strassenmässige Rückgrat des Toggenburgs, das durch Querverbindungen mit überregionalem und regionalem Charakter sowie durch Anschlussstrassen von lokaler Bedeutung ergänzt wird.

Die Bedeutung der Umfahrungsstrasse Wattwil (2. Etappe) liegt zur Hauptsache in der Verbindung der seit dem Jahr 1993 in Betrieb stehenden Umfahrung Wattwil (1. Etappe) und der Ende der 1960er Jahre erstellten Umfahrung Ebnat-Kappel. Erst die Realisierung der Umfahrung Wattwil (2. Etappe) ermöglicht es, das Ortszentrum von Wattwil vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Die Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner wird dadurch wesentlich verbessert. Aufgrund der Verkehrsprognosen ergeben sich für Wattwil im Jahr 2015, dem Jahr der möglichen Eröffnung der Umfahrung Wattwil (2. Etappe), einschliesslich der notwendigen flankierenden Massnahmen, folgende Verkehrszahlen:

Ort Messstelle	DTV ohne Umfahrung	DTV mit Umfahrung	Entlastung (in Prozent)
Lichtensteig Umfahrung	13'210	13'210	0
Wattwil Wilerstrasse	14'330	7'540	-47
Wattwil Ebnaterstrasse	9'720	4'780	-51
Wattwil Wis	13'550	6'290	-54
Wattwil Ibergunnel (Umf.)	6'630	13'670	+106

Die Werte beruhen auf einer durchschnittlichen jährlichen Verkehrszunahme von 1,5 Prozent. Die Zahlen sind mit einer gewissen Unsicherheit behaftet. Weil sich aber die Zusammensetzung des Verkehrs (Anteile Durchgangs-, Ziel-, Quell- und Binnenverkehr) mittelfristig nur unwesentlich ändern wird, ändert sich auch an der prozentualen Entlastungswirkung praktisch nichts. In Betrieb stehende Umfahrungsstrassen zeigen, dass die Verkehrszahlen wenigstens um die Hälfte verringert werden können und bestätigen somit die Prognosen. Die Zahlen zeigen eindeutig die Verschiebung des Verkehrs vom Dorfzentrum (rund -50 Prozent) auf die bestehende Umfahrungsstrasse (rund +106 Prozent) auf. Mit der Verringerung des Verkehrsaufkommens um 50 Prozent werden die Verkehrssicherheit erhöht und die ungenügende Wohnqualität wegen zu hoher Belastung mit Lärm und Luftschadstoffen massiv verbessert.

3. Projekt

3.1. Konzept

Die Umfahrung Wattwil (1. Etappe) ist seit dem Jahr 1993 in Betrieb. Die Verbindung ab Ende dieser Etappe ins Obertoggenburg, die bis heute durch das Dorfzentrum von Wattwil verläuft, soll künftig über die neue Umfahrung Wattwil (2. Etappe) geführt werden und dadurch das Zentrum vom Durchgangsverkehr entlasten. Die neue Strasse wird über die beiden Anschlüsse Brendi und Stegrüti mit dem bestehenden Strassennetz verbunden. Durch die ideale Lage der Anschlüsse kann erreicht werden, dass auch ein grosser Teil des regionalen Ziel- und Quellverkehrs die Umfahrungsstrasse benutzt. Um diese Wirkung zu unterstützen und eine dauerhafte Zentrumsentlastung zu bewirken, müssen flankierende Massnahmen auf den entlasteten Strassen mit dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Umfahrungsstrasse greifen. Die notwendigen Projektierungsarbeiten sind im Gang.

Die Umfahrungsstrasse wird neu zur Kantonsstrasse Nr. 122 und zugleich als H16 zum eidgenössischen Hauptstrassennetz gehören. Die entlasteten Strassen werden grösstenteils zu Gemeindestrassen umgeteilt bzw. als Kantonsstrassen gestrichen.

3.2. Linienführung

Kriterien für die Linienwahl sind die in Art. 33 StrG umschriebenen Grundsätze für den Strassenbau. Im Wesentlichen sind der Schutz des Menschen und seiner natürlichen Umwelt, der Orts- und Heimatschutz, der Natur- und Landschaftschutz und die anerkannten Grundsätze des umwelt- und siedlungsgerechten Strassenbaus besonders zu beachten. Dabei ist der Bodenverbrauch auf das Notwendigste zu beschränken. Um diesen Grundsätzen gerecht zu werden, wurde gleichzeitig mit der Projektierung von einem unabhängigen Planungsbüro der Umweltverträglichkeitsbericht erstellt und dessen Ergebnisse in die Projektierung eingearbeitet. Zeitgleich wurden die massgebenden kantonalen Fachstellen kontaktiert.

Aus den im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) untersuchten Varianten wurde von einer breit abgestützten Begleitgruppe nicht die ursprüngliche Bestvariante aus der ZMB, sondern die ökologischste Variante zur weiteren Optimierung ausgewählt. Die ursprüngliche Bestvariante schnitt hauptsächlich aufgrund der kürzeren Umfahrungsstrecke und den daraus resultierenden geringeren Kosten in der ZMB am besten ab. Zahlreiche Veranstaltungen und Besprechungen mit den verschiedenen Interessengruppen zeigten indessen klar auf, dass die-

ser Variante die öffentliche und politische Akzeptanz fehlt und die Genehmigungsfähigkeit sehr fraglich ist. Aufgrund der berechtigten Anliegen der einbezogenen Interessengruppen und aus Sorge um die Erhaltung der Grundwasserqualität drängte sich eine stärkere Gewichtung der Kriterien «Landschaft» und «Lebensraum» auf. Dies führte schliesslich dazu, dass die Begleitgruppe der ökologischsten Variante den Vorzug gab und zur Weiterbearbeitung auswählte.

Die vorliegende Linienführung (siehe Beilage 2) ist das Ergebnis der Optimierung, der engen Zusammenarbeit mit den massgebenden Stellen und der frühzeitigen Berücksichtigung der unterschiedlichen Interessen.

Die Umfahrungsstrasse hat eine Länge von 3,36 km. Wattwil wird am Abhang der südwestlichen Talflanke umfahren. Südlich von Wattwil schliesst die neue Strasse nach der Querung des Thurebene an die Umfahrung Ebnat-Kappel an. Die Unregelmässigkeit des Abhangs, der von zahlreichen Bächen und Gerinnen durchzogen ist, und die Querung der Thurebene ohne das Tal zu zerschneiden, beeinflussen die Trassierung der Strasse erheblich. Die Umfahrung Wattwil (1. Etappe), endet nach dem Ibergtunnel an der Rickenstrasse. Dieser Kreuzungspunkt wird neu durch den Kreisel Brendi ersetzt und ist zugleich der Beginn der Umfahrung Wattwil (2. Etappe). Anschliessend verläuft die Strasse – zwischen dem Quartier Brendi und dem Flachmoor Bleiken unterhalb und der bestehenden Rickenstrasse oberhalb – im steilen Abhang über zwei Lehenbrücken. Durch die Linienführung über die beiden Lehenbrücken von 160 m bzw. 120 m Länge können die Eingriffe in den Hang gering gehalten und damit das Quartier Brendi und das Flachmoor von nationaler Bedeutung vor direkter Beeinträchtigung geschützt werden. Weiter folgt die Umfahrungsstrasse ungefähr 30 m über dem Talboden der unregelmässig geformten Talflanke und überquert dabei mehrere kleinere und grössere Bäche. Nachdem die Strasse im Abstand von rund 20 m den Rickenbahntunnel überquert und das Gebiet Würzen in einem wenigstens 5 m tiefen Einschnitt durchquert hat, führt die Strasse durch den einzigen Tunnel – den 280 m langen Tunnel Lochweidli – Richtung Scheftenau. Die Umfahrungsstrasse folgt dem nördlichen Abhang des Hochplateaus Scheftenau auf etwa einem Viertel seiner Höhe, bevor sie mit einem markanten, 360 m langen Brückenbauwerk die Thur, die Bahnlinie der SOB und die Kantonsstrasse überquert und anschliessend im Bereich der Umfahrung Ebnat-Kappel mit dem Anschluss Stegrüti endet. Die Eingliederung der neuen Brücke in die charakteristische Landschaft und die Minimalisierung des Zerschneidungseffektes ist eine gestalterisch anspruchsvolle Aufgabe. Topografie und Geologie lassen verschiedene Tragwerkskonzepte zu. Um möglichst verschiedene Lösungsvorschläge aufzuzeigen, wird ein öffentlicher Projektwettbewerb für Ingenieurarbeiten ausgeschrieben. Dieser wird Anfang Mai 2009 gestartet und Ende März 2010 zu entscheiden sein.

3.3. Anschlüsse

Mit dem Anschlusskonzept soll einerseits der Durchgangsverkehr vollständig auf die Umfahrungsstrasse geleitet, andererseits die Umfahrungsstrasse von allen Punkten in Wattwil möglichst schnell erreicht werden. Nur so kann die angestrebte Entlastung des Dorfzentrums auch erreicht werden.

Die bestehenden Knotenäste der Rickenstrasse und der bestehenden Umfahrung Wattwil (1. Etappe) werden über einen Kreisel mit der neuen Umfahrungsstrasse verbunden. Der Kreisel unterbricht die Umfahrungetappen und macht den Zubringer von Wattwil und den Abzweiger zum Ricken gleichwertig. Die Platzverhältnisse für den Bau des Kreisels sind eng und werden von einem Freileitungsmast der St.Gallisch-Appenzellischen Kraftwerke und der Betriebszentrale des Ibergtunnels eingegrenzt. Die neue Kreiselfahrt weist von Wattwil her eine Neigung von 10 Prozent auf. Die Fortsetzung der Rickenstrasse in Richtung Ricken steigt wiederum mit 9,5 Prozent an. Diese Beziehung entlang der Rickenstrasse ist – im Gegensatz zur Umfahrungsstrasse – für den Langsamverkehr geöffnet.

Beim Anschluss Stegrüti verbindet eine neue Strasse die Kappelerstrasse (bestehende Kantonsstrasse) mit der Umfahrungsstrasse. Der Anschluss der Verbindungsstrasse an die Umfahrungsstrasse ist als einspuriger Kreisel und derjenige an die Kappelerstrasse als T-Knoten ausgebildet. Ebnat-Kappel und der südliche Teil von Wattwil sind über diesen Anschluss erschlossen.

3.4. Anpassungen des lokalen Strassen- und Wegnetzes

Mit der Inbetriebnahme wird die neue Umfahrungsstrasse zwischen Brendi und Stegrüti zur Kantonsstrasse Nr. 122. Das Teilstück Stegrüti bis zur Einmündung der Kantonsstrasse Nr. 120 (Kreuzung Hotel Löwen), Ebnat-Kappel / Wattwil, der Kantonsstrasse Nr. 13 wird aus dem Kantonsstrassenplan gestrichen und zur Gemeindestrasse umklassiert werden. Die Bereinigung des Kantonsstrassenplans erfolgt mit dem VI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan (sGS 732.15).

Durch die Linienführung der Umfahrungsstrasse wird die Waldbewirtschaftung beeinträchtigt. Die Holzabfuhr des oberhalb der neuen Strasse liegenden Waldes wird stark erschwert und teilweise gar verunmöglicht. Mit dem Bau von neuen Waldstrassen und Maschinenwegen, die in Absprache mit dem Kantonsforstamt geplant wurden, wird die künftige Waldbewirtschaftung sicher gestellt.

Die neue Umfahrungsstrasse quert mehrere Sammel- und Erschliessungsstrassen. Zur Aufrechterhaltung dieser Verbindungen sind Unter- und Überführungen vorgesehen.

3.5. Flankierende Massnahmen

Auf die Eröffnung der neuen Umfahrung hin müssen auf dem übrigen Strassennetz flankierende Massnahmen greifen, um den Verkehr auf direktestem Weg der neuen Strasse zuzuführen. Zudem sollen die Auswirkungen des noch verbleibenden Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs im Ort minimiert werden. Für flankierende Massnahmen auf Kantonsstrassenabschnitten fallen für den Kanton zusätzliche Kosten an. Diese sind im 15. Strassenbauprogramm unter dem Titel Strassenraumgestaltung enthalten. Gemäss Kostenteiler für Strassenraumgestaltungen auf Kantonsstrassen hat der Kanton 65 Prozent und die Gemeinde 35 Prozent der Kosten zu tragen.

Als flankierende Massnahmen in Wattwil sind mehrere Projekte ausgelöst worden. So wurde die Bahnhofstrasse vom Bahnhofplatz bis zum Einlenker Restaurant Löwen in die Ebnater Strasse am 1. Januar 2009 in das Kantonsstrassennetz aufgenommen. Die Brücke über die Thur wurde ausgebaut und erneuert. Der Abschnitt wird mit einer Strassenraumgestaltung aufgewertet. Dazu gehört auch der Umbau der verkehrstechnisch ungenügenden Kreuzung Bahnhofplatz in einen Kreisel. In Zusammenarbeit mit der Bahn wird der Bahnhofvorplatz, der als Knotenpunkt für den öffentlichen Verkehr dient, vollständig erneuert und die Verkehrsbeziehungen werden vereinfacht. Die Projektierungsarbeiten für das Genehmigungsprojekt sind angelaufen.

Die unbefriedigenden Verkehrsverhältnisse für Fussgänger und Radfahrer an der Kantonsstrasse Nr. 13 (Ebnater Strasse), vom Knoten Dorfplatz bis zum Knoten Löwen müssen gesamthaft und über einen grossen Perimeter betrachtet werden. Durch die sehr engen Platzverhältnisse sind auch Alternativen über die Gemeindestrassen und -wege zu suchen. Der Projektauftrag wurde in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Wattwil erarbeitet und einem Planungsbüro übertragen.

Beide Massnahmen stehen im Einklang mit der Revision der Verkehrsrichtplanung der Gemeinde Wattwil aus dem Jahr 2005, die auch auf dem lokalen Strassennetz Anpassungen nach Inbetriebnahme der Umfahrung vorsieht, um das Zentrum und die Ebnater Strasse zu entlasten.

3.6. Technische Daten

Die Umfahrungsstrasse Wattwil (2. Etappe) wurde als Autostrasse geplant. Aufgrund der Verkehrszahlen und der Umfahrung Wattwil (1. Etappe) wurden Normalprofil und Trassierungselemente festgelegt (siehe Beilagen 3 und 4).

<i>Gesamtlänge</i>	von Brendi bis Stegrüti	3360 m	100 Prozent
davon Tunnel	Tunnel Lochweidli	280 m	8 Prozent
davon Brücken	Gesamtlänge Brücken	718 m	21 Prozent
	Lehnenbrücke Brendi Nord (160 m)		
	Lehnenbrücke Brendi Süd (120 m)		
	Brücke Rickenbach (78 m)		
	Brücke Thur / SOB (360 m)		
weitere Kunstbauten	5 kleinere Brücken 2 Überführungen 8 Bachdurchlässe		
<i>Normalprofil</i>	Offenes Trasse	Tunnel	Brücken
Bankette	2 x 1 m (Kies)	2 x 1 m (Beton)	2 x 1 m (Belag)
Fahrbahnen	2 x 3,75 m	2 x 3,75 m	2 x 3,75 m
<i>Ausbaugeschwindigkeiten</i>			
Anschluss Brendi	60 km/h		
Offenes Trasse	80 km/h		
Tunnel	80 km/h		
Anschluss Stegrüti	60 km/h		
<i>Bauzeit</i>	3 Jahre (voraussichtlich)		

Beim Bau der Umfahrungsstrasse fallen rund 140'000 m³ Aushub an. Das Material wird ausschliesslich im Projekt für Schüttungen, vor allen im Bereich Anschluss Stegrüti, verwendet. Somit wird eine ausgeglichene Materialbilanz zwischen Aushub und Schüttungen erreicht. Der Bauablauf ist so geplant, dass die Aushubtransporte über das Trasse der künftigen Umfahrungsstrasse erfolgen können. Um dies zu ermöglichen, sind im Bereich des Anschlusses Brendi und in der Scheftenau Zwischenlagerflächen erforderlich.

4. Umwelt

4.1. Formelles

Das Projekt unterliegt der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach Art. 10a ff. des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (SR 814.01; abgekürzt USG) in Verbindung mit Art. 1 und Nr. 11.3 des Anhangs der eidgenössischen Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (SR 814.011; abgekürzt UVPV).

Das massgebende Verfahren nach Art. 5 UVPV in Verbindung mit Nr. 11.3 Anhang UVPV und Art. 3 des Kantonsratsbeschlusses über die Umweltverträglichkeitsprüfung (sGS 672.1; abgekürzt GRB UVP) ist das Planverfahren nach Art. 39 StrG.

Zuständige Prüfbehörde nach Art. 5 Abs. 1 und Art. 14 ff. UVPV, in Verbindung mit Art. 2 GRB UVP und Art. 34 StrG, ist die Regierung.

Umweltschutzfachstelle im Sinn von Art. 10c Abs. 1 USG in Verbindung mit Art. 7 GRB UVP und Art. 1 ff. des Regierungsbeschlusses zum Grossratsbeschluss über die Umweltverträglichkeitsprüfung (sGS 672.11) ist das Amt für Umwelt und Energie (AFU).

Der Umweltverträglichkeitsbericht zum Projekt Umfahrung Wattwil (2. Etappe) wurde im August 2008 erstellt. Er wurde dem AFU zur Beurteilung zugestellt. Das AFU kommt zum Schluss, dass das Projekt aus umweltschutzrechtlicher Sicht mit der vorliegenden Linienführung grundsätzlich genehmigungsfähig ist und dass der vorliegende Bericht vollständig ist. Die definitive Beurteilung nach Art. 12 ff. UVPV erfolgt erst nach der öffentlichen Auflage und in Kenntnis allfälliger Einsprachen gegen das Projekt.

4.2. Gesamtsicht

Die wichtigsten Auswirkungen und Massnahmen zum Umweltschutz lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Entlastung des Ortszentrums von Wattwil vom Durchgangsverkehr und damit Verminderung von Luftschadstoff- und Lärmimmissionen;
- umfassender Lärmschutz für Liegenschaften entlang der Umfahrungsstrasse (Einhaltung der Planungswerte);
- Schutz der Feuchtgebiete (Flachmoor Bleiken und Feuchtwiesen Lochweidli/Scheftenau);
- flächenmässige Erweiterung und Aufwertung der Feuchtwiesen Lochweidli/Scheftenau als ökologische Ersatzmassnahme;
- Querung des Tals mit der Brücke Thur / SOB, was kaum Eingriffe ins Grundwasser bedingt und die Durchgängigkeit für Wildtiere weiterhin gewährleistet;
- Querung mehrerer Bäche mit Brückenbauten anstelle von Bachdurchlässen;
- umweltgerechte Bauphasen durch Verankerung der Umweltauflagen in der Ausschreibung, ausgeglichene Materialbilanz, Transporte mehrheitlich auf dem Trasse der künftigen Umfahrungsstrasse und eine Umweltbegleitung während der Ausführung.

In den nachfolgenden Abschnitten werden die Ergebnisse des Umweltverträglichkeitsberichts zu einigen wichtigen Themen zusammengefasst.

4.3. Raumplanung

Gemäss den aktuellen Zonenplänen führt die projektierte Umfahrungsstrasse beim Anschluss Brendi unmittelbar an einer Wohnzone vorbei. Die übrigen Strassenabschnitte liegen im Wald bzw. in der Landwirtschaftszone. Die Strasse beansprucht 0,8 ha Fruchtfolgeflächen (FFF) definitiv und 0,7 ha FFF während der Bauphase.

Die im Projektperimeter liegenden Objekte nach dem Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz (ISOS) und dem Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) und die national bedeutenden Naturobjekte (Flachmoor Bleiken, Wildtierkorridor Lochweidli) werden in den folgenden Abschnitten erörtert.

4.4. Natur- und Landschaftsschutz

Das lokale Landschaftsbild wird durch die landschaftlich optimal in den Hangbereich eingegliederte und auf die lokale Topografie abgestimmte Strasse wenig berührt. In Erscheinung tritt die neue Brücke Thur / SOB. Um die Eingliederung der Brücke in die Landschaft zu optimieren und den Zerschneidungseffekt des Tals zu minimieren, wird ein öffentlicher Projektwettbewerb ausgeschrieben.

Im Naturbereich werden mit der Umfahrungsstrasse vorab Waldflächen und mehr oder weniger intensiv genutztes Landwirtschaftsland beansprucht. Ausserhalb des Waldareals geht durch

den Bau der Strasse eine Fläche von ungefähr 6'000 m² an Naturwerten (Feuchtwiesen, Bachgehölze usw.) verloren. Dem steht mit den projektintegrierten Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen eine Fläche von rund 55'000 m² und somit flächenmässig eine markante Überkompensation gegenüber.

Auf den Perimeter des im Bereich der Umfahrungsstrasse liegenden Flachmoors Bleiken und der Feuchtwiesengebiete Lochweidli / Scheftenau wird mit der gewählten Linienführung besonders Rücksicht genommen. Durch die geplanten Lehenbrücken oberhalb des Flachmoors Bleiken werden die Schutzziele nach Art. 5 Abs. 3 der eidgenössischen Flachmoorverordnung (SR 451.33) – keine negative Beeinflussung des Wasserhaushalts – eingehalten. Die Feuchtwiesengebiete Lochweidli/Scheftenau werden mit dem Böschungsfuss der neuen Strassen infolge der engen Verhältnisse im mittleren Bereich gestreift. Für diese Beanspruchung wird Ersatz durch eine Ausdehnung des Feuchtwiesengebiets geleistet.

Die Umfahrungsstrasse quert den national bedeutenden Wildtierkorridor Lochweidli. Nach Absprachen mit dem zuständigen Wildhüter kann die Durchgängigkeit des Wildtierkorridors aufgrund des 280 m langen Tunnels Lochweidli und des grosszügig bemessenen Lichtraumprofils unter der geplanten Brücke Thur / SOB auch mit der Umfahrung aufrecht erhalten bleiben.

4.5. Wald

Das Projekt umfasst Rodungen von 30'916 m², wovon 19'074 m² definitiv und 11'842 m² vorübergehend sind. Für die definitiven Rodungen wird ein Realersatz durch Aufforstungen von 8'988 m² geleistet. Der verbleibende Ersatzaufforstungsbedarf von 10'086 m² wird – in Absprache mit dem Kantonsforstamt – durch Massnahmen zu Gunsten des Natur- und Landschaftschutzes nach Art. 7 Abs. 3 des Bundesgesetzes über den Wald (SR 921.0; abgekürzt WaG) geleistet. Bei diesen Massnahmen steht die Erweiterung des Feuchtgebiets Lochweidli/Scheftenau im Vordergrund.

Durch den Bau der Umfahrungsstrasse wird die Bewirtschaftung der angrenzenden Waldareale erschwert oder teilweise verunmöglicht. Diesem Umstand wird durch den Bau von neuen Waldbewirtschaftungsstrassen und einem neuen Holzlagerplatz Rechnung getragen. Die notwendigen Massnahmen sind Projektbestandteil.

4.6. Archäologie, Denkmalpflege

Im Projektperimeter befinden sich die Siedlung Brendi und ein Bauernhof an der Rickenstrasse, die im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) aufgeführt sind. Beide Objekte erfahren durch den Bau der Umfahrungsstrasse keine baulichen Eingriffe, mit Ausnahme der Anpassung der Gebäudezufahrt zum Bauernhof an der Rickenstrasse.

Das Ortsbildschutzgebiet von Scheftenau ist von lokaler Bedeutung. Die neue Umfahrungsstrasse führt am nördlichen Fuss des landschaftsprägenden Geländeabhanges vorbei und berührt somit die «Schauseite» der Häusergruppe (die Südseite) nicht. Das gesamte Plateau mit der Häusergruppe erfährt keine baulichen Eingriffe.

Nach dem Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) schneidet die projektierte Umfahrungsstrasse mehrere historische Verkehrswege der Schweiz. Allfällige Beobachtungen und Funde während der Bauzeit werden in Zusammenarbeit mit der Kantonsarchäologie begutachtet und dokumentiert.

4.7. Altlasten

Das Projekt der Umfahrung Wattwil (2. Etappe) einschliesslich Installations- und Zwischendeponieplätze tangiert lediglich die ehemalige Deponie Würzen. Da die Abgrenzung der Deponie aufgrund der vorhandenen Unterlagen nicht eindeutig war, wurden im Bereich der Umfahrungsstrasse ergänzende technische Untersuchungen durchgeführt. Die festgestellte Belastung ergab, dass rund 2'000 m³ in einer Inertstoffdeponie und etwa 750 m³ in einer Reststoffdeponie zu entsorgen sind. Die Massnahmen sind im Projekt integriert.

4.8. Boden

Die Prüfgebiete für Bodenbelastungen – entlang der Umfahrung Wattwil (2. Etappe) sind dies der Nahbereich von bestehenden Strassen, der Freileitungsmasten und der Kugelfang der Schiessanlage – wurden erfasst. Das Bodenmaterial wird entsprechend der vorhandenen Belastung vor Ort wieder verwendet oder entsorgt.

4.9. Grund- und Oberflächengewässer, Entwässerung

Mit der gewählten Linienführung werden keine Grundwasserschutzzonen tangiert. Die Umfahrungsstrasse verläuft einzig im Bereich der Talquerung Scheftenau – Stegrüti im Grundwasserschutzbereich A_u. Die gewählte Brückenlösung tangiert das Grundwasser nur punktuell und ist dadurch von geringer Bedeutung.

Das markanteste Gewässer ist die Thur, die mit einem Brückenbauwerk überquert wird und somit nicht betroffen ist. Im Weiteren quert die Umfahrungsstrasse zwischen Brendi und Stegrüti mehrere Bäche. Im Rahmen der Erarbeitung des Genehmigungsprojekts wurden die Bachquerungen einzeln betrachtet. Bei einer gewissen Länge der erforderlichen Bachdurchlässe wurden die Durchlässe durch Brücken ersetzt. Die verbleibenden Bachdurchlässe werden, soweit möglich, mit natürlichen Sohlen und seitlichen Bermen ausgestaltet. Die Durchlässe sind für ein 100-jährliches Hochwasserereignis ausgelegt.

Im Rahmen der Umfahrung Wattwil (2. Etappe) wird der unterste Abschnitt des Näppisbachs verlegt. Zwei weitere kleinere Gerinne im Bereich des Rickenbachs, die teilweise eingedohlt sind, werden lokal geöffnet und neu geführt.

Für die Strassenentwässerung ist die Wegleitung «Gewässerschutz bei der Entwässerung von Verkehrswegen» des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) aus dem Jahr 2002 massgebend. Die Belastungskategorie des Strassenabwassers wird als «mittel» klassiert. Eine Versickerung ist nicht empfehlenswert, so dass die Entwässerung in nahe gelegene Vorfluter eingeleitet wird. Zur Minimierung des Störfallrisikos sind vor der Einleitung Ölrückhaltebecken mit Lamellenabscheidern vorgesehen. Eine Entwässerung über Versickerungsanlagen wurde geprüft. Die Möglichkeit ist jedoch aus folgenden Gründen nicht gegeben:

- begrenzte Versickerungskapazität des Untergrunds infolge schlechter Durchlässigkeit des Bodens oder hoher Grundwasserspiegel;
- die Versickerung kann zu einer Verunreinigung des Grundwassers bis in den Bereich der Grundwasserfassung Rickenhof mit entsprechender Gefährdung der Grundwasserfassung führen.

4.10. Luft

Bedeutende Luftschadstoffe für Verkehrsemissionen sind Stickoxide (NO_x). Die Immissionskarten für Stickstoffdioxid (NO₂) zeigen, dass im gesamten Toggenburg die Immissionsgrenzwerte nach eidgenössischen Luftreinhalte-Verordnung (SR 814.318.142.1; abgekürzt LRV) von 30 µg/m³ deutlich unterschritten werden.

Die Umfahrung Wattwil (2. Etappe) führt nicht zu Mehrverkehr, sondern zur Entlastung des Zentrums von Wattwil vom Durchgangsverkehr, wodurch im Zentrum ein Rückgang der Immissionen um wenigstens $2 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ prognostiziert werden kann. Die Umfahrung selbst kommt in schwach besiedeltes Gebiet zu liegen.

Der 280 m lange Tunnel Lochweidli ist wesentlich kürzer als 500 m und kann somit natürlich entlüftet werden (Richtlinie des Bundesamtes für Strassen [ASTRA] «Lüftung der Strassentunnel», 2004).

4.11. Lärm

Als Neuanlage hat die Umfahrung Wattwil (2. Etappe) im Sinn von Art. 7 der Lärmschutzverordnung (SR814.41; abgekürzt LSV) die Planungswerte einzuhalten. Die betroffenen Nutzungszonen befinden sich fast ausschliesslich im Wald oder im Landwirtschaftsgebiet mit der Empfindlichkeitsstufe (ES) III. Nur das Quartier in der Brendi ist der ES II zugeteilt.

Die Umfahrung Wattwil (2. Etappe) bringt lärmässig grosse Verbesserungen durch Umlagerungen aus dem Dorf auf die Umfahrung, weil sie durch siedlungsarmes Gebiet führt. Der Grossteil der neu betroffenen lärmempfindlichen Liegenschaften kann durch Lärmschutzwände bzw. durch die Führung der Strasse in Einschnitten wirkungsvoll gegen Lärmimmissionen geschützt werden. Gegenüber den gesetzlichen Mindestanforderungen weitergehende Lärmschutzmassnahmen durch geringfügige Erhöhung oder Verlängerung der projektierten Lärmschutzwände werden im Rahmen der weiteren Projektierung geprüft.

Demgegenüber wird die Ebner Strasse als Teil der Ortsdurchfahrt von Wattwil durch die Eröffnung der Umfahrungsstrasse gemäss Verkehrsmodell um rund 50 Prozent entlastet, was einer Lärmreduktion in der Grössenordnung von 3 dB(A) entspricht.

Konkret präsentieren sich Lärmsituation und zugehörige Massnahmen wie folgt:

- im Brendi muss talseits der Strasse eine 1 m hohe und 170 m lange Lärmschutzwand erstellt werden;
- im Bereich Würzen liegt die Strasse im Einschnitt, so dass keine zusätzlichen Massnahmen ergriffen werden müssen, um die Planungswerte einzuhalten;
- die beiden Wohnliegenschaften im Lochweidli müssen erworben und abgebrochen werden, da aufgrund der Topografie keine wirkungsvollen Lärmschutzmassnahmen möglich sind;
- bei einem Gebäude in Scheftenau können die Planungswerte ebenfalls nicht eingehalten werden. Aus Gründen der landschaftlichen Eingliederung wird eine Lärmschutzwand als nicht sinnvoll erachtet. Es soll ein Erleichterungsantrag gestellt werden;
- bei der Brücke Thur / SOB kann mit 1 m hohen, beidseitig angeordneten Lärmschutzwänden ein umfassender Lärmschutz erzielt werden.

4.12. Störfallvorsorge

Gemäss Kurzbericht nach der eidgenössischen Störfallverordnung (SR 814.012) liegen Häufigkeiten schwerer Schädigungen (Hs-Werte) zwischen 5×10^{-6} und 5×10^{-8} je 100 m Strecke und Jahr. In Analogie zur benachbarten Umfahrung Bazenheid, für welche die berechneten Hs-Werte in der gleichen Grössenordnung liegen und für die keine Risikoermittlung verfügt wurde, kann davon ausgegangen werden, dass für die Umfahrung Wattwil (2. Etappe) der vorliegende Kurzbericht genügt.

5. Vernehmlassungen

5.1. Politische Gemeinde Ebnat-Kappel

Das Umfahrungsprojekt Wattwil (2. Etappe) wurde der Politischen Gemeinde Ebnat-Kappel zur Vernehmlassung nach Art. 35 StrG zugestellt. Der Gemeinderat stimmt dem Projekt gemäss Protokoll vom 30. Oktober 2008 vorbehaltlos zu und nimmt davon Kenntnis, dass das Teilstück Stegrüti bis zur Einmündung der Kantonsstrasse Nr. 120 (Kreuzung Hotel Löwen) der heutigen Kantonsstrasse neu als Gemeindestrasse klassiert wird. Der Vernehmlassungsbeschluss wurde dem fakultativen Referendum unterstellt, das nicht ergriffen wurde.

5.2. Politische Gemeinde Wattwil

Das Projekt wurde der Politischen Gemeinde Wattwil zur Vernehmlassung nach Art 35 StrG zugestellt. Der Gemeinderat stimmt dem Projekt gemäss Protokoll vom 18. November 2008 vorbehaltlos zu und nimmt davon Kenntnis, dass das Teilstück Stegrüti bis zur Einmündung der Kantonsstrasse Nr. 120 (Kreuzung Hotel Löwen) der heutigen Kantonsstrasse neu als Gemeindestrasse 1. Klasse klassiert wird. Im Weiteren hält der Gemeinderat fest, dass aufgrund der sehr engen Verhältnisse beim Anschluss Brendi – im Interesse von Verkehrssicherheit und einer möglichst geringen Beeinträchtigung des Siedlungsgebietes – im Rahmen des Auflageprojektes und des Bauprojektes technische Optimierungen untersucht werden. Der Vernehmlassungsbeschluss wurde dem fakultativen Referendum unterstellt, das nicht ergriffen wurde.

5.3. Kantonale Fachstellen

Im Verlauf der Projektierung wurden das Kantonsforstamt, das Amt für Natur, Jagd und Fischerei sowie das AFU einbezogen und angehört. Ihre Anliegen konnten weitestgehend in das Projekt und den Umweltverträglichkeitsbericht eingearbeitet werden.

Der Umweltverträglichkeitsbericht wurde dem AFU zur Beurteilung der Vollständigkeit zugestellt. Die Stellungnahme des AFU vom 18. Dezember 2008 beurteilt die grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit des Projektes aus umweltschutzrechtlicher Sicht und die Vollständigkeit des UVB für die öffentliche Auflage. Die Beurteilung des AFU stützt sich auf die Stellungnahmen des Amtes für Natur, Jagd und Fischerei, des Kantonsforstamtes, der Abteilung für Denkmalpflege des Amtes für Kultur, der Abteilung Gewässer des Tiefbauamtes sowie der Abteilung Boden und Stoffkreislauf des AFU und macht die folgenden Feststellungen: «Das Projekt ist aus umweltschutzrechtlicher Sicht mit der vorliegenden Linienführung grundsätzlich genehmigungsfähig» und «der vorliegende Umweltverträglichkeitsbericht ist vollständig».

6. Kosten

6.1. Kostenvoranschlag

Für die Umfahrung Wattwil (2. Etappe) ergeben sich folgende Kosten (in Franken) [Preisbasis Oktober 2007, gerundet, einschliesslich Mehrwertsteuer]:

– Erwerb von Grund und Rechten		4'300'000.–
– Tiefbauarbeiten		26'150'000.–
▪ Anschluss Brendi	2'475'000.–	
▪ Offene Stecken	18'365'000.–	
▪ Anschluss Stegrüti	5'310'000.–	
– Kunstbauten		54'650'000.–
▪ Brücken / Überführungen / Durchlässe	42'200'000.–	
▪ Tunnel	12'450'000.–	
– Ausstattungsarbeiten		7'600'000.–

– Material- und Baugrunduntersuchungen	350'000.–
– Honorare	14'150'000.–
– Unvorhergesehenes	<u>10'800'000.–</u>
Insgesamt (Preisbasis Oktober 2007)	118'000'000.–
Teuerung (Oktober 2007 bis Dezember 2008)	<u>5'300'000.–</u>
Gesamtkosten (Preisbasis Dezember 2008)	123'300'000.–

Die Teuerung bis Ende des Jahres 2008 beträgt gemäss Produktionskostenindex «Stahlbeton-Tiefbau» rund 4,5 Prozent. Die mit der Teuerung aufgerechneten Gesamtkosten (Preisbasis Dezember 2008) betragen somit Fr. 123'300'000.–.

6.2. Bundesbeitrag

Seit Inkrafttreten der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) werden die Bundesbeiträge nicht mehr als werkgebundene Beiträge für baureife Projekte gesprochen. Die Bundesbeiträge werden als Globalbeiträge an den Kanton geleistet (2008: 3,2 Mio. Franken; 2009: 4,47 Mio. Franken; 2010: 5,74 Mio. Franken; 2011: 7,01 Mio. Franken; ab 2012: 8,27 Mio. Franken).

6.3. Kreditbedarf

Nach dem 15. Strassenbauprogramm soll für die Umfahrungsstrasse Wattwil (2. Etappe) das Genehmigungsverfahren eingeleitet werden mit dem Ziel eines Baubeginns im Jahr 2011. Da aus heutiger Sicht die finanziellen Mittel für eine gleichzeitige Realisierung beider geplanter Umfahrungsstrassen im Toggenburg (Bütschwil und Wattwil, 2. Etappe) nicht ausreichen, ist derjenigen Umfahrungsstrasse bei der Ausführung der Vortritt zu gewähren, die zuerst Baureife erreicht. Sollte dies für die Umfahrung Wattwil (2. Etappe) zutreffen, beträgt der jährliche Kreditbedarf, bei Gesamtkosten von 123,3 Mio. Franken und einer Bauzeit von drei Jahren, je 41,1 Mio. Franken. Diese jährlichen Mittel werden aktiviert und nach Massgabe der verfügbaren Mittel zu Lasten der Strassenrechnung abgeschrieben.

Der Kreditbedarf übersteigt die im 15. Strassenbauprogramm für die beiden Umfahrungsstrassen Wattwil und Bütschwil in den Jahren 2011 bis 2013 eingestellten Mittel von gesamthaft 45 Mio. Franken deutlich. Trotzdem wird die vom Kantonsrat verbindlich festgelegte Verschuldungslimite des Strassenfonds eingehalten werden können.

7. Rechtliches

7.1. Strassengesetz

Nach Art. 36 Abs. 2 StrG erlässt der Kantonsrat ein mehrjähriges Strassenbauprogramm. Dieses enthält die im Zeitpunkt des Erlasses voraussehbaren Kantonsstrassenbauten, Neubauten und Korrekturen mit einer kurzen Bezeichnung und einer groben Schätzung der zu erwartenden Kosten. Für sich allein ermächtigt es die Regierung nicht, die darin enthaltenen Projekte auszuführen. Vielmehr ist für die Verwirklichung des vorliegenden Bauvorhabens die Zustimmung des Kantonsrates nach Art. 37 Abs. 1 StrG nötig. Diese erfolgt mit dem vorliegenden Beschluss.

Nach der Genehmigung des Projektes durch den Kantonsrat bzw. nach positivem Abschluss des Referendumsverfahrens folgt das Planverfahren nach Strassengesetz: Die Pläne sind nach Art. 41 Abs. 1 StrG während 30 Tagen in den berührten politischen Gemeinden öffentlich aufzulegen. Mit dem Bau kann begonnen werden, wenn über das Projekt, die allenfalls dagegen erhobenen Einsprachen und die Umweltverträglichkeit rechtskräftig entschieden ist. Zudem muss die Abtretung privater Rechte geregelt sein (Art. 50 StrG).

7.2. Finanzreferendum

Beschlüsse des Kantonsrates über den Bau von Kantonsstrassen, die zu Lasten des Kantons eine einmalige Ausgabe von mehr als Fr. 6'000'000.– zur Folge haben, unterliegen dem fakultativen Referendum (Art. 7bis Abs. 1 Bst. a des Gesetzes über Referendum und Initiative, sGS 125.1). Massgebend ist die Belastung des Kantons nach dem Nettoprinzip. Beiträge des Bundes oder Beiträge Dritter sind von den Gesamtkosten abzuziehen. Die Umfahrungsstrasse Wattwil (2. Etappe) verursacht zu Lasten des Kantons eine einmalige neue Ausgabe von mehr als Fr. 6'000'000.–. Der Bau der Umfahrungsstrasse Wattwil (2. Etappe) untersteht somit dem fakultativen Finanzreferendum.

7.3. VI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan

Nach Art. 12 Abs. 1 StrG führt der Kanton einen Plan (Kantonsstrassenplan) über die unter seiner Hoheit stehenden Strassen (Kantonsstrassen) mit Angabe der Einteilung. Die Kantonsstrassen sind im Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan festgehalten. Dieser allein ist massgebend für die Abgrenzung des Kantonsstrassennetzes. Der Kantonsrat ist für den Erlass und die Änderung des Kantonsstrassenplans abschliessend zuständig.

Kantonsstrassen erster Klasse sind nach Art. 5 StrG die kantonalen Autostrassen. Das Strassengesetz umschreibt den Begriff Autostrassen nicht. Massgebend ist die Strassengesetzgebung des Bundes. Nach Art. 1 Abs. 3 der eidgenössischen Verkehrsregelverordnung (SR 741.11) sind Autostrassen die dem Motorfahrzeugverkehr vorbehaltenen und entsprechend signalisierten Strassen. Kantonsstrassen erster Klasse bilden auch die Umfahrungsstrassen (Botschaft des Regierungsrates vom 22. August 1989 zum Grossratsbeschluss über das 11. Strassenbauprogramm [1989 bis 1993], ABI 1989, 1608, 1643 f.).

Mit dem VI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschlusses über den Kantonsstrassenplan wird sichergestellt, dass die Umfahrungsstrasse Wattwil (2. Etappe) ab der Inbetriebnahme als Kantonsstrasse erster Klasse Nr. 122 in den Kantonsstrassenplan aufgenommen wird (Abschnitt I Ziff. 1). Das bisherige Teilstück Stegrüti bis zur Einmündung der Kantonsstrasse Nr. 120 (Kreuzung Hotel Löwen), Ebnat-Kappel / Wattwil, der Kantonsstrasse Nr. 13 wird gleichzeitig aus dem Kantonsstrassenplan gestrichen (Abschnitt I Ziff. 2).

8. Antrag

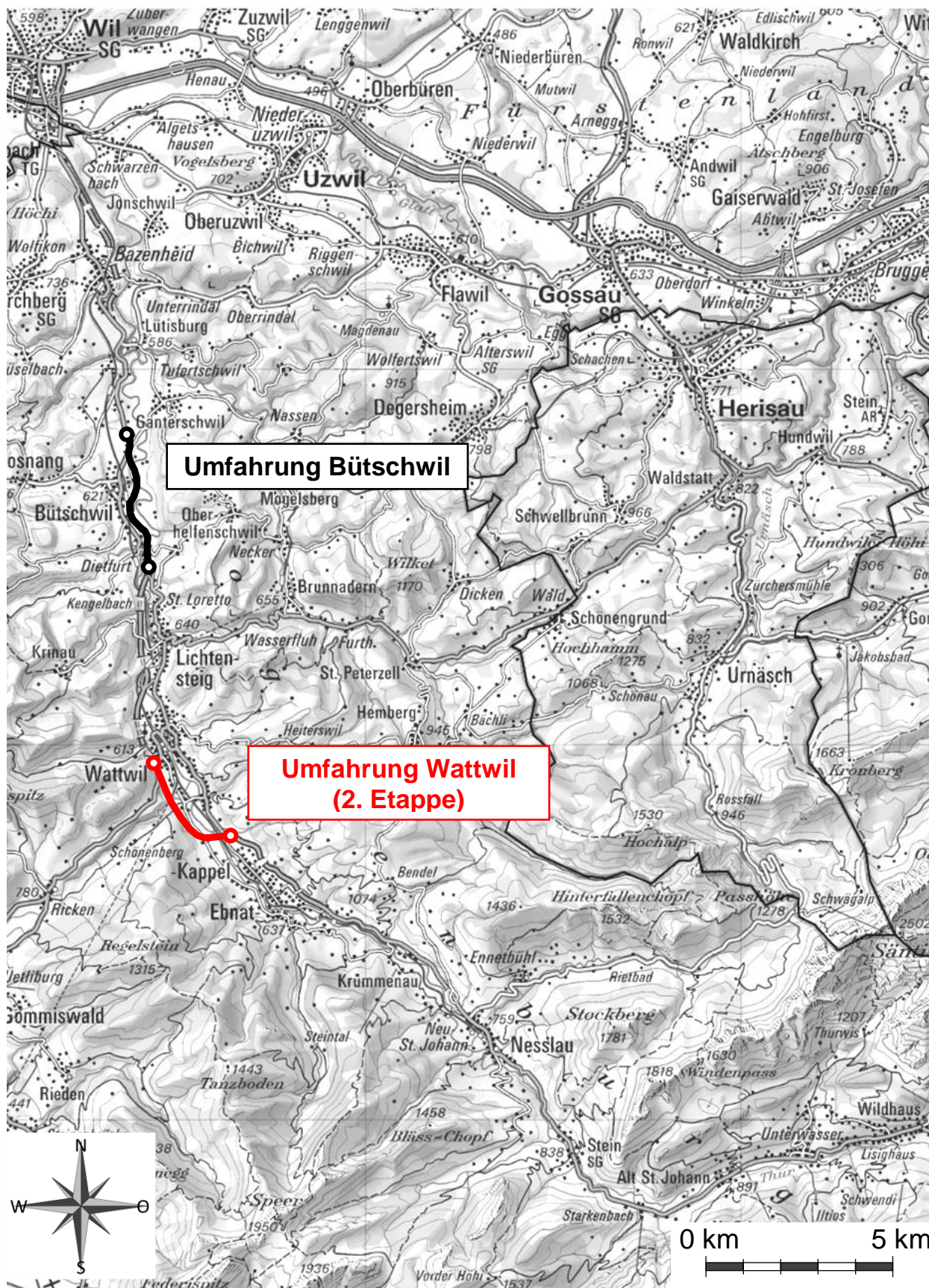
Wir beantragen Ihnen, Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, auf den Entwurf des Kantonsratsbeschlusses über den Bau der Umfahrungsstrasse Wattwil (2. Etappe) und den Entwurf eines VI. Nachtrags zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan einzutreten.

Im Namen der Regierung
Die Präsidentin:
Heidi Hanselmann

Der Staatssekretär:
Canisius Braun

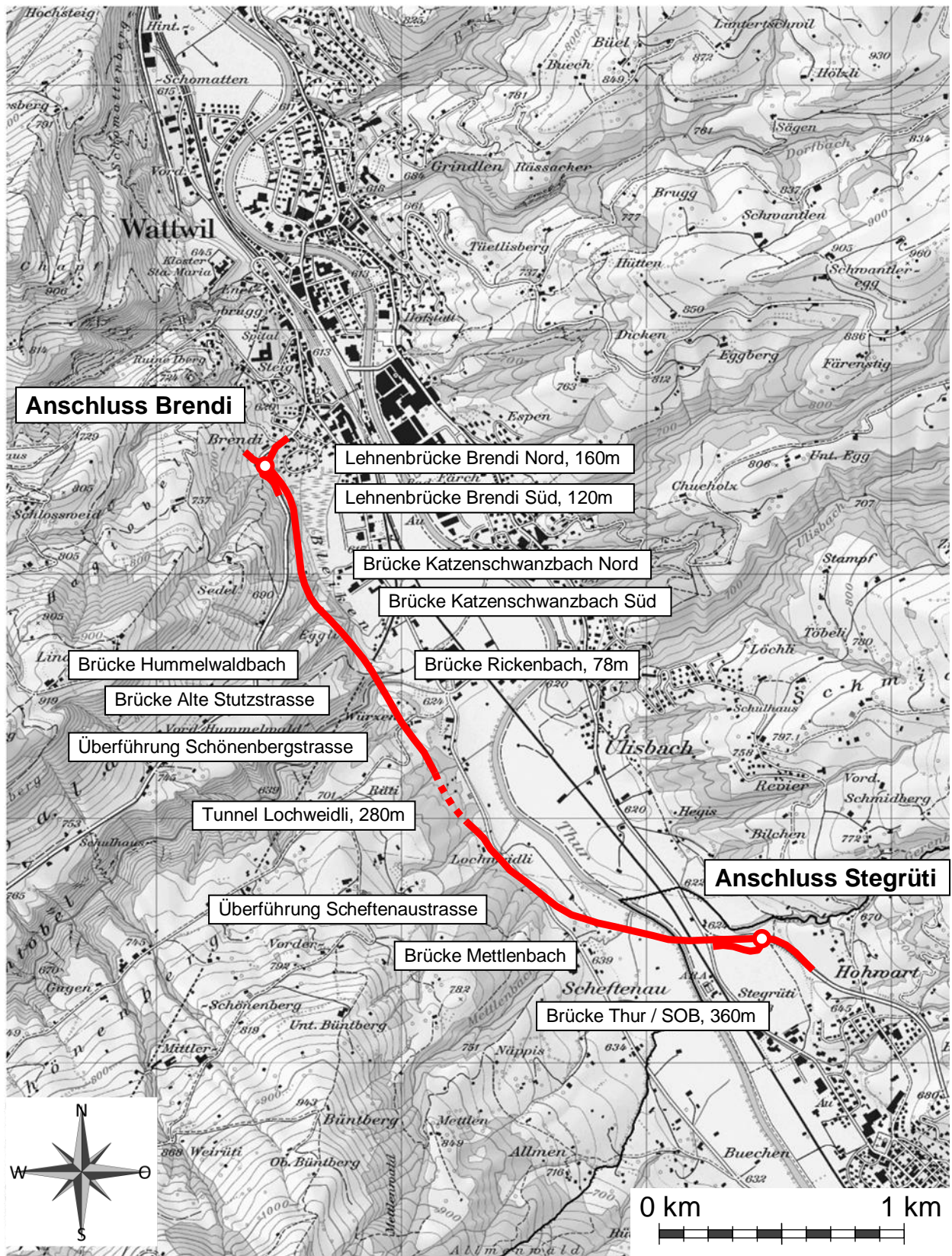
Beilage 1

Übersicht



Beilage 2

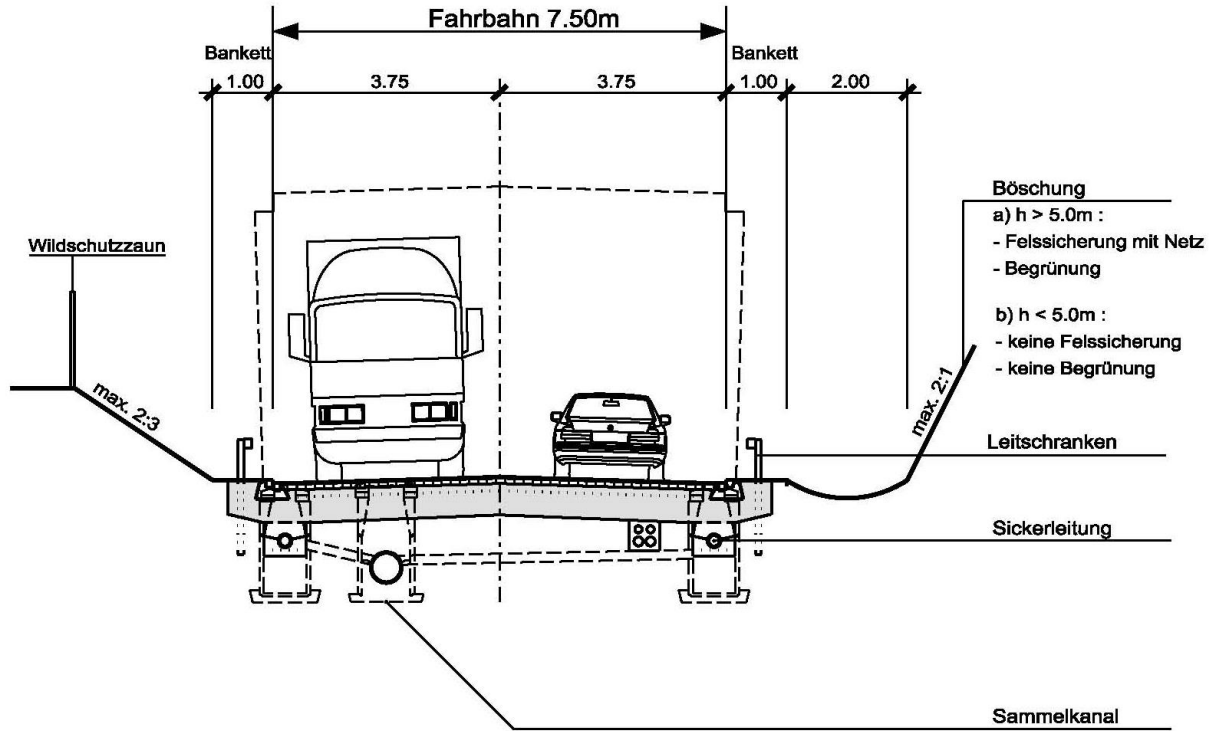
Linienführung



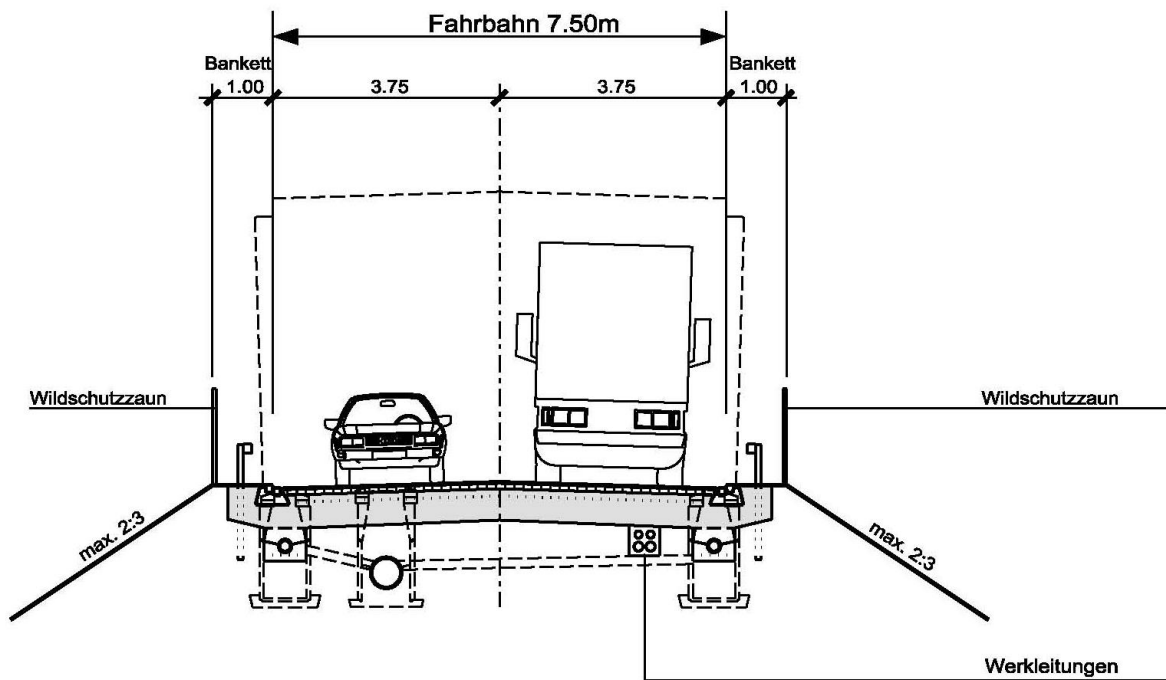
Beilage 3

Technische Angaben 1 (Normalprofile «Offene Strecke»)

Einschnitt



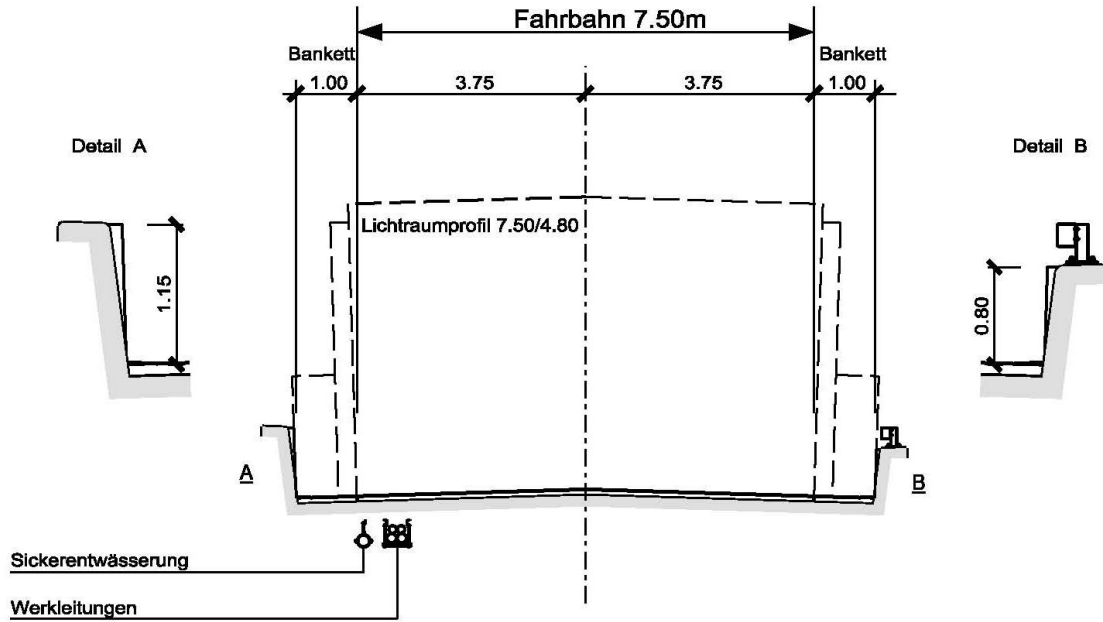
Damm



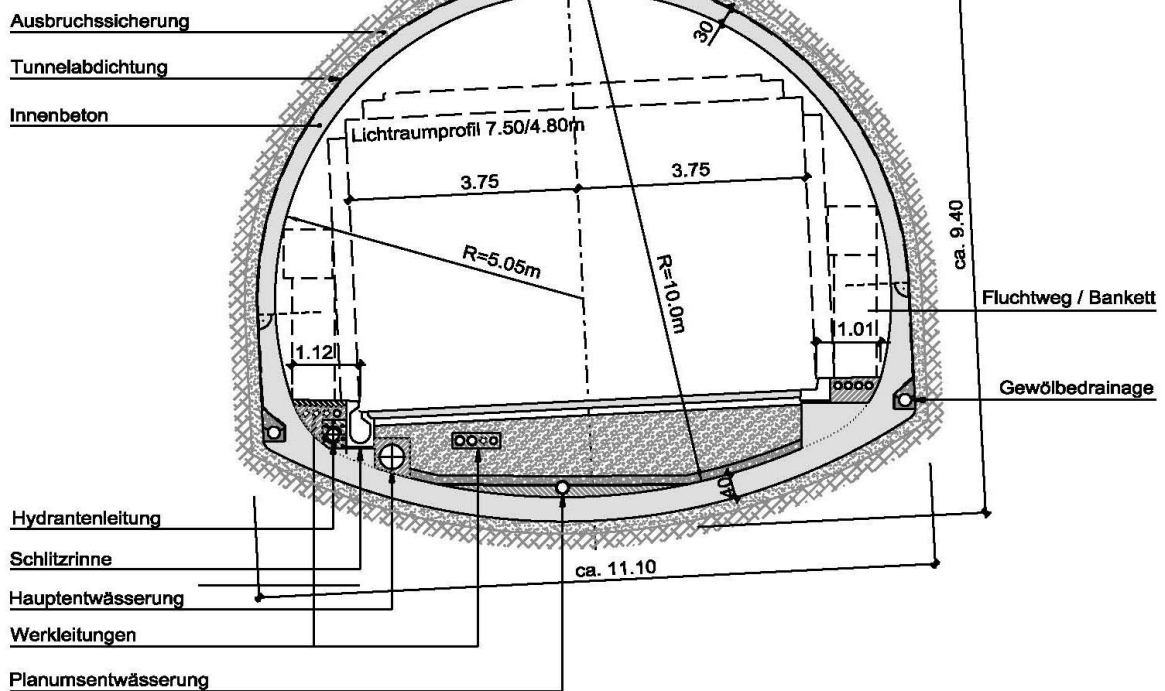
Beilage 4

Technische Angaben 2 (Normalprofil «Brücken» / Normalprofil «Tunnel»)

Kunstbauten



Tunnel



Kantonsratsbeschluss über den Bau der Umfahrungsstrasse Wattwil (2. Etappe)

Entwurf der Regierung vom 28. April 2009

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 28. April 2009 Kenntnis genommen und
beschliesst:

1. Dem Projekt für den Bau der Umfahrungsstrasse Wattwil (2. Etappe) mit einem Kostenvoranschlag von 123,3 Mio. Franken (Preisstand Dezember 2008) wird zugestimmt.
2. Die Jahrest ranchen werden im jährlichen Voranschlag eingeholt.
3. Über Nachtragskredite für Mehrkosten, die auf ausserordentliche, nicht voraussehbare Umstände zurückgehen, beschliesst der Kantonsrat endgültig.

Mehrkosten infolge ausgewiesener Teuerung sind nicht zustimmungsbedürftig.

4. Die Regierung wird ermächtigt, im Rahmen des Kostenvoranschlags bauliche Änderungen zu beschliessen, soweit sie aus technischen Gründen oder zum Schutz der Umwelt notwendig sind und das Gesamtprojekt dadurch nicht wesentlich umgestaltet wird.
5. Dieser Beschluss untersteht dem fakultativen Finanzreferendum.¹

¹ Art. 7bis Abs. 1 Bst. a RIG, sGS 125.1.

VI. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan

Entwurf der Regierung vom 28. April 2009

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 28. April 2009 Kenntnis genommen und
beschliesst:

I.

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

1. Die Umfahrungsstrasse Wattwil (2. Etappe) wird als Kantonsstrasse 1. Klasse Nr. 122 Bestandteil des Kantonsstrassennetzes.
2. Das Teilstück Stegrüti bis zur Einmündung der Kantonsstrasse Nr. 120 (Kreuzung Hotel Löwen), Ebnat-Kappel / Wattwil, der Kantonsstrasse Nr. 13 wird aus dem Kantonsstrassenplan gestrichen.

II.

1. Dieser Beschluss wird mit dem Kantonsratsbeschluss über den Bau der Umfahrungsstrasse Wattwil, 2. Etappe, rechtsgültig.
2. Er wird ab Inbetriebnahme der Umfahrung Wattwil (2. Etappe) angewendet. Die Regierung stellt den Zeitpunkt fest.