

Kantonsratsbeschluss über den Umbau des Knotens Augarten der Kantonsstrasse Nr. 38 in Uzwil

Botschaft und Entwurf der Regierung vom 8. Dezember 2020

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	2
1 Begründung des Bauvorhabens	3
1.1 Ausgangslage	3
1.2 Auftrag	4
2 Heutige Verhältnisse	4
2.1 Verkehr	4
2.1.1 Kantonsstrassen	4
2.1.2 Unfallstatistik	4
2.2 Strassenzustand	4
2.3 Geologische Verhältnisse	5
3 Projekt	5
3.1 Projektperimeter	5
3.2 Konzept	5
3.3 Verkehr	6
3.3.1 Knoten Augarten	6
3.3.2 Grundstückerschliessung	6
3.3.3 Langsamverkehr	7
3.4 Entwässerung	7
3.5 Ökologische Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen	8
4 Umwelt	8
4.1 Formelles	8
4.2 Umweltbaubegleitung	8
4.3 Raumplanung	9
4.4 Natur- und Landschaftsschutz	9
4.5 Archäologie, historische Verkehrswege, Kulturgüterschutz	9
4.6 Altlasten	9
4.7 Boden	9
4.8 Grund- und Oberflächengewässer, Entwässerung	10
4.9 Luft	10

4.10	Lärm	10
4.11	Störfallvorsorge	10
5	Vernehmlassung	11
5.1	Politische Gemeinde Uzwil	11
5.2	Kantonale Fachstellen	11
6	Kosten	11
6.1	Kostenvoranschlag (Preisbasis März 2020)	11
6.2	Kostentragung	12
6.3	Bundesbeiträge	12
6.4	Kreditbedarf	12
7	Rechtliches	12
7.1	Strassengesetz	12
7.2	Finanzreferendum	13
8	Antrag	13
Anhang: Pläne		14
Entwurf (Kantonsratsbeschluss über den Umbau des Knotens Augarten der Kantonsstrasse Nr. 38 in Uzwil)		21

Zusammenfassung

Im Rahmen einer Vorstudie wurde die Stauproblematik im Bereich des Autobahnanschlusses Uzwil und der angrenzenden Knoten Augarten und Sonnental analysiert. Darauf basierend wurden verschiedene Varianten ausgearbeitet. Die Erarbeitung der Studie erfolgte in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA). Als Abschluss des Prozesses wurde eine Bestvariante definiert. In der weiteren Projektbearbeitung wurde der Autobahnanschluss Uzwil mit den Anschlussknoten im Rahmen eines Unterhaltsprojekts durch das ASTRA weitergeführt. Die Knoten Sonnental und Augarten sind Projekte des Kantons St.Gallen. Das vorliegende Projekt beinhaltet nur die Massnahmen im Bereich des Knotens Augarten.

Der Knoten Augarten ist verkehrlich stark ausgelastet. Es kommt insbesondere in den Morgen- und Abendspitzenstunden regelmässig zu Staubildungen. Das Projekt sieht vor, das Angebot für den motorisierten Individualverkehr und den Veloverkehr zu erweitern. Dazu werden im Bereich des Knotens zusätzliche Spuren erstellt und die bestehenden Fahrspuren verlängert. Die Kreuzung wird weiterhin über eine Lichtsignalanlage gesteuert, die optimal auf die angrenzenden Knoten abgestimmt und bedarfsorientiert geschaltet werden kann. Die Veloführung wird mit Radstreifen im Knotenbereich ergänzt. Durch die Kapazitätserhöhung und die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs mittels Voranmeldung bei der Lichtsignalanlage kann die Fahrplanstabilität der Buslinien entlang der Bahnhofsstrasse verbessert werden. Mit diesen Massnahmen soll der Betrieb des Knotens über das Jahr 2030 hinaus gewährleistet werden.

Die Strassenentwässerung wird im Rahmen des Projekts neu konzipiert. Sämtliches Strassenabwasser wird über ein Retentionsfilterbecken geleitet, bevor es dem Vorfluter zugeführt wird. Die Strassenabwasserbehandlungsanlage liegt im Naturschutzgebiet Augarten. Aufgrund der Beeinträchtigung des Naturschutzgebietes werden Ersatzmassnahmen zur Aufwertung erforderlich.

Das Bauvorhaben «Umbau des Knotens Augarten der Kantonsstrasse Nr. 38 in Uzwil» ist im 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2023 als Bauvorhaben der 1. Priorität enthalten.

Die Gesamtkosten für das Bauvorhaben belaufen sich auf Fr. 8'150'000.–. An die Kosten für Geh- und Radwege in der Höhe von Fr. 715'000.– hat die politische Gemeinde Uzwil gemäss Art. 69 Abs. 1 des Strassengesetzes einen Beitrag von 35 Prozent zu leisten, was Fr. 250'000.– ergibt. Die restlichen Kosten im Umfang von Fr. 7'900'000.– gehen zu Lasten des Strassenfonds des Kantons St.Gallen. Der Kantonsratsbeschluss über den Umbau des Knotens Augarten der Kantonsstrasse Nr. 38 in Uzwil untersteht dem fakultativen Finanzreferendum.

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Vorlage Botschaft und Entwurf des Kantonsratsbeschlusses über den Umbau des Knotens Augarten der Kantonsstrasse Nr. 38 in Uzwil.

1 Begründung des Bauvorhabens

1.1 Ausgangslage

Im Bereich des Autobahnanschlusses Uzwil in der politischen Gemeinde Oberbüren zeichnen sich seit längerer Zeit Kapazitätsengpässe ab. In einer Vorstudie wurde unter Federführung des Kantons St.Gallen eine Lösung zur Umgestaltung des Anschlussknotens erarbeitet, die den Knoten Augarten in der politischen Gemeinde Uzwil und den Knoten Sonnental in der politischen Gemeinde Oberbüren miteinbezieht.

Die Verkehrsbelastung beim Autobahnanschluss Uzwil führt in den Hauptverkehrszeiten regelmässig zu Rückstau auf den Ausfahrtsrampen. Der den Autobahnverkehr abnehmende Kantonsstrassenabschnitt (Westumfahrung) ist durch die beiden Knoten Sonnental und Augarten begrenzt. Die Leistungsfähigkeit dieser Knoten bestimmt das Staugeschehen auf der Westumfahrung und auf den Zubringerstrassen. Insbesondere der Knoten Augarten ist heute während den Spitzenstunden überlastet und verursacht Rückstau, der auch die Knoten des Autobahnanschlusses beeinträchtigt. Der Anschluss Uzwil weist zudem seit längerer Zeit eine erhöhte Unfallhäufung auf. Die zwei Unfallschwerpunkte auf der Westumfahrung stehen im Zusammenhang mit Linksabbiegemanövern von und zu den Autobahnanschlüssen. Aufgrund der regelmässigen Stausituationen und der ungenügenden Verkehrssicherheit beim Autobahnanschluss und auf den Zubringerstrassen besteht ein dringender Handlungsbedarf zur Sanierung.

Der Kanton hat im Rahmen mehrerer Studien unter Einbezug des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) und der politischen Gemeinden Uzwil und Oberbüren Massnahmen zur Erhöhung der Kapazität und der Verkehrssicherheit im Bereich des Anschlusses evaluiert und in einer Bestvariante über den gesamten Bereich des Anschlusses einschliesslich den beiden angrenzenden Knoten Augarten und Sonnental festgehalten. Für die weitere Projektierung wurde die Bestvariante in drei Projekte unterteilt und weiterbearbeitet:

1. Umbau Knoten Augarten (Zuständigkeit: Kanton St.Gallen);
2. Umbau Knoten Sonnental (Zuständigkeit: Kanton St.Gallen);
3. Autobahnanschluss Uzwil (Zuständigkeit: ASTRA).

Aufgrund der Stausituation wurde seitens des Kantons das Projekt Knoten Augarten priorisiert und weiter vorangetrieben. Das Projekt Knoten Sonnental wurde im 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2023 in die 2. Priorität aufgenommen. Beim Projekt Autobahnanschluss Uzwil handelt es sich um ein Unterhaltsprojekt des ASTRA, das voraussichtlich in den Jahren 2021 bis 2023 zur Ausführung gelangt.

Das vorliegende Projekt beinhaltet ausschliesslich die Massnahmen beim Knoten Augarten. Die Realisierung erfolgt unabhängig von den beiden anderen Projekten. Die Bauvorhaben sind aber technisch aufeinander abgestimmt und zeitlich koordiniert.

1.2 Auftrag

Den Auftrag für die Projektausarbeitung hat der Kantonsrat im Kantonsratsbeschluss über das 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2023 vom 19. September 2018 (36.18.02) erteilt. Das Bauvorhaben Umbau Knoten Augarten ist darin in der 1. Priorität unter dem Titel «Verkehrsmanagement» aufgeführt.

2 Heutige Verhältnisse

2.1 Verkehr

2.1.1 Kantonsstrassen

Als Autobahnzubringer kommt der Westumfahrung eine wichtige Rolle mit überregionalem Charakter zu. Die beim Knoten Augarten an die Westumfahrung anschliessenden Kantonsstrassen Gupfenstrasse und Bahnhofstrasse weisen eine hohe Verkehrsbelastung auf. Der Abschnitt Gupfenstrasse bis Westumfahrung ist als Hauptstrasse in der eidgenössischen Durchgangsstrassenverordnung (SR 741.272) enthalten und damit für jeglichen Verkehr offen. Entlang der Gupfenstrasse verläuft eine regionale und entlang der Bahnhofstrasse eine kantonale Veloroute. Neben der Bahnhofstrasse verläuft zusätzlich ein kommunaler Fussweg. Die Bahnhofstrasse wird von den Buslinien Nr. 728 im 60-Minutentakt und Nr. 740 im 30-Minutentakt befahren. Über den Knoten Augarten verläuft keine Ausnahmetransportroute.

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) beträgt (Erhebung im Jahr 2013):

- DTV Westumfahrung: 17'500 Fahrzeuge
- DTV Gupfenstrasse: 10'000 Fahrzeuge
- DTV Bahnhofstrasse West: 10'000 Fahrzeuge
- DTV Bahnhofstrasse Ost: 4'000 Fahrzeuge

Der Anteil des Schwerverkehrs beträgt rund 6 Prozent des DTV.

2.1.2 Unfallstatistik

Gemäss Unfallstatistik der Kantonspolizei St.Gallen ereigneten sich zwischen Januar 2013 und Dezember 2017 insgesamt elf Unfälle im Bereich des Knotens Augarten. Bei einem Ereignis gab es Schwerverletzte, bei drei Ereignissen Leichtverletzte und bei sieben Ereignissen kam es ausschliesslich zu Sachschaden.

2.2 Strassenzustand

Der Knoten Augarten befindet sich in einem schlechten baulichen Zustand und muss dringend saniert werden. Die Belagsstärken variieren zwischen 130 mm und 220 mm. Materialtechnische Untersuchungen ergaben, dass der Belagsaufbruch nur teilweise wieder als Sekundärbaustoff eingesetzt werden kann. Der Belagsaufbau ist zwei- bis vierschichtig und entsprechend inhomog-

en. Die Foundationsschichten sind wenigstens 40 bis 50 cm stark und von guter Qualität. Die Siebkurve entspricht grösstenteils einem Kiesgemisch 0/45. Die Wiederverwendung ist möglich, dazu ist aber die Frostbeständigkeit nachzuweisen.

Das anfallende Strassenabwasser wird heute unbehandelt in die Glatt geleitet. Ein Grossteil davon wird vor der Übergabe in die Glatt in den Weiher auf dem Grundstück Nr. 2664 eingeleitet, der abgedichtet ist und als Retentionsbecken funktioniert. Das Grundstück Nr. 2664 ist als Naturschutzgebiet ausgeschieden.

2.3 Geologische Verhältnisse

Mittels Rammsondierung, Kernbohrungen und Bodenproben wurden die geologischen Verhältnisse aufgenommen. Die Ergebnisse zeigen im Bereich der Kantonsstrassen einen guten tragfähigen Untergrund aus sandigem Kies und Steinen. Die Geologie und damit die Tragfähigkeit im gesamten Knotenbereich ist sehr gleichmässig.

Im Bereich der geplanten Strassenabwasserbehandlungsanlage (SABA) besteht der Untergrund aus Schotter und darunter gelagerten Seeablagerungen, die wiederum auf der Moräne gelagert sind. Der Schotter kann für Auffüllungen und Hinterfüllungen verwendet werden, die Seeablagerungen dagegen nicht.

3 Projekt

3.1 Projektperimeter

Der Projektperimeter umfasst den Knoten Augarten mit den Anschlussstrassen, soweit sie für die Umgestaltung des Knotens relevant sind. Folgende Elemente werden mit dem Bauvorhaben realisiert:

- Umgestaltung des Knotens Augarten und Angebotserweiterung für den motorisierten Individualverkehr (MIV);
- Neubau der Lichtsignalanlage (LSA) einschliesslich Busbevorzugung;
- Angebotserweiterung für den Fuss- und Veloverkehr im Knotenbereich;
- Neubau Geh- und Radweg entlang der Bahnhofstrasse Ost bis zur Brücke über die Glatt;
- Erstellung einer SABA;
- Aufwertung des Naturschutzgebiets Augarten als Ersatzmassnahme für den Bau der SABA im Schutzgebiet.

Neben dem eigentlichen Strassensystem ist auch das angrenzende Umfeld in die Planung mit einzubeziehen. Dazu gehören die Erschliessungen der umliegenden Grundstücke, insbesondere der bestehenden Tankstelle und verschiedene geplante Neubauprojekte auf angrenzenden Grundstücken. Das ASTRA-Projekt liegt ausserhalb des Projektperimeters und wird als eigenständiges Bauvorhaben durch das ASTRA realisiert. Die beiden Bauvorhaben sind aber technisch aufeinander abgestimmt und zeitlich koordiniert.

3.2 Konzept

Die geplante Knotengeometrie wurde gemäss dem kantonalen Verfahren für Kantonsstrassenvorhaben bedarfsorientiert mit folgenden Zielsetzungen entwickelt:

- Leistungssteigerung für den MIV zur Sicherung der Betriebsqualität;
- Optimierung des verkehrlichen Abflusses ab der Autobahn beim Anschluss Uzwil;
- Busbevorzugung im Rahmen der LSA-Steuerung.

Die massgebenden Dimensionierungsverkehrsmengen wurden basierend auf den Verkehrszählungen aus dem Jahr 2013 mit einem jährlichen Wachstum von 1 Prozent bis ins Jahr 2030 aufgerechnet. Für die Bewältigung dieser Verkehrsmengen in den Morgen- und Abendspitzenstunden muss der Knoten Augarten ausgebaut werden. Aufgrund dieser Berechnungen für das Jahr 2030 wurde die Bestvariante mit der LSA gewählt und das Bauprojekt erarbeitet.

Nach Fertigstellung des Bauprojekts wurde die Leistungsfähigkeit des geplanten Knotens für das Jahr 2040 geprüft. Gemäss der Gesamtverkehrsstrategie des Kantons St.Gallen kann in den Jahren 2030 bis 2040 von einer weiteren Zunahme des Verkehrs von insgesamt 4 Prozent ausgegangen werden. Der neue Knoten vermag die bis zum Jahr 2040 berechneten Verkehrsströme in der Abendspitzenstunde bewältigen, wobei der Knoten dann nahezu ausgelastet sein wird und Wartezeiten in Kauf genommen werden müssen.

Die Dimensionierung des Strassenoberbaus erfolgt für die Verkehrslastklasse T5 (sehr schwer) und die Tragfähigkeitsklasse S2 (mittlere Tragfähigkeit) im Bereich der Westumfahrung und der Gupfenstrasse. Die Bahnhofstrasse wird für die Verkehrslastklasse T4 (schwer) und die Tragfähigkeitsklasse S2 ausgelegt.

3.3 Verkehr

3.3.1 Knoten Augarten

Der Knoten Augarten wird wie bereits heute mit einer gesteuerten LSA ausgestattet. Die Anlage garantiert die bestmögliche Abstimmung mit den Anschlussknoten des Autobahnanschlusses Uzwil und lässt die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs zu. Die LSA weist bei Vollbelastung eine Umlaufzeit von 120 Sekunden auf.

Das Projekt sieht vor, auf der Westumfahrung in Richtung Uzwil – in Abstimmung mit dem ASTRA-Projekt – eine durchgehende Rechtsabbiegespur und eine durchgehende Geradeausspur sowie eine 40 Meter lange Linksabbiegespur zu realisieren. Die Fahrbahn in Fahrtrichtung Autobahnanschluss wird neu zweispurig geführt.

Auf der Gupfenstrasse in Richtung Knoten Augarten wird der Linksabbieger in die Bahnhofstrasse West aufgehoben und durch eine Geradeausspur in Richtung Autobahnanschluss ersetzt. Die zweite Geradeausspur wird in Kombination mit dem Rechtsabbieger beibehalten. In Richtung Oberuzwil wird die Gupfenstrasse ab dem Knoten Augarten wie bereits heute einspurig geführt.

Die Bahnhofstrasse Ost in Richtung Knoten Augarten wird neu mit einer Linksabbiegespur und einer Geradeausspur in Kombination mit dem Rechtsabbieger ausgestattet. In Richtung Oberuzwil steht auf der Bahnhofstrasse Ost weiterhin eine Spur zur Verfügung.

Auf der Bahnhofstrasse West wird die heute sehr kurze Linksabbiegespur in Richtung Westumfahrung auf 61 Meter verlängert. Die Fahrspuren der Bahnhofstrasse Ost, der Gupfenstrasse und der Westumfahrung weisen jeweils eine Breite von 3,20 Meter auf. Die Bahnhofstrasse West wird mit 3,35 Meter breiten Fahrspuren erstellt. Die Kurvenverbreiterungen werden gemäss den vorhandenen Radien ausgestaltet.

3.3.2 Grundstückerschliessung

Die Grundstückerschliessung des Grundstücks Nr. 2484 (Tankstelle ENI) muss aufgrund des erhöhten Landbedarfs für die Verlängerung der Fahrspuren in der Bahnhofstrasse West angepasst werden. Das Betriebskonzept der Tankstelle wird auf die neue Situation abgestimmt. In Richtung Bahnhofstrasse West muss die bisherige Ausfahrt ab der Tankstelle aufgehoben mit der Einfahrt weiter westlich kombiniert werden. Die Ein- und Ausfahrten Richtung Gupfenstrasse

können weiterhin betrieben werden. Das vom Kanton St.Gallen vorgeschlagene Betriebskonzept auf dem Grundstück Nr. 2484 sieht vor, den Verkehr im Gegenuhrzeigersinn um das mittige Gebäude zu lenken. Das neue Betriebskonzept und die damit verbundene Verschiebung der nördlichen Zapfsäulen sowie die Anpassung des dazugehörigen Dachs sind in den Projektkosten berücksichtigt. Die übrigen Grundstückserschliessungen im Projektperimeter können weiterhin angeboten werden.

3.3.3 Langsamverkehr

Der Fussgängerstreifen an der Bahnhofstrasse West beim Knoten Augarten wird aufgelöst. An der Gupfenstrasse wird ein zusätzlicher Fussgängerstreifen realisiert. Die Fussgängerübergänge an der Westumfahrung und an der Bahnhofstrasse Ost bleiben bestehen. Sämtliche Übergänge sind über die LSA gesteuert und werden auf Voranmeldung ohne Phasenunterbruch im Bereich der Mittelinseln freigeschaltet. Die Grünphase der Fussgänger läuft im Konflikt mit dem jeweiligen Rechtseinbieger. Der Fussgängerübergang auf der Bahnhofstrasse West auf Höhe Hirzenweg / Bienenstrasse wird aufgrund der Sicherheitsanforderungen mit einer Mittelinsel ergänzt.

Der heutige Knoten Augarten bietet im unmittelbaren Knotenbereich kein Angebot für Velofahrende an. Im Rahmen des vorliegenden Projekts wird das Angebot im Knotenbereich Augarten für die vorhandenen Radrouten ausgebaut.

Die Veloführung auf der Westumfahrung und der Gupfenstrasse erfolgt mittels Velostreifen bzw. auf der Westumfahrung in der Anfahrt zum Knoten Augarten durch einen mit einem Abschluss getrennten Radweg. Im Knotenbereich ist eine durchgehende Markierung vorhanden. Die Steuerung der Velofahrenden erfolgt über die LSA und steht in Richtung des Autobahnanschlusses in Konflikt mit dem Rechtsabbieger. Der Veloübergang über die Bahnhofstrasse wird auf Voranmeldung freigeschaltet und steht in keinem Konflikt. Separate Linksabbieger-Radstreifen werden infolge der geringen Nachfrage auf der Westumfahrung nicht angeboten. Für die Verbindung Gupfenstrasse in Richtung Bahnhofstrasse West ist ein Linksabbieger für Velofahrende im Bereich des Hirzenwegs vorgesehen.

Die Veloführung auf der Bahnhofstrasse Ost in Richtung Uzwil erfolgt über einen kombinierten Geh- und Radweg mit einer Breite von 3 Metern ab der Brücke über die Glatt. In Richtung Oberbüren wird der Radstreifen nach dem Knoten aufgelöst. Die Velofahrenden werden im Verkehr bei einem Längsgefälle von über 4,5 Prozent mitgeführt. Auf der Bahnhofstrasse erfolgt die Veloführung mit Radstreifen. Im Bereich des Knotens Augarten in Richtung Uzwil wird der Veloverkehr kurzzeitig auf einen mit Abschluss getrennten Radweg geführt. Separate Linksabbieger für Velofahrende werden auf der Bahnhofstrasse nicht angeboten.

3.4 Entwässerung

Die heutige Strassenentwässerung entspricht weitgehend nicht mehr den technischen und gesetzlichen Anforderungen. Die Strassenentwässerung wurde im Rahmen des Projekts neu konzipiert. Das verschmutzte Strassenwasser wird zukünftig in eine SABA geleitet, in der eine Reinigung und eine Retention stattfindet. Im Anschluss erfolgt die Einleitung des gereinigten Strassenabwassers in den Vorfluter (Glatt).

Aufgrund der topografischen Verhältnisse und der daraus resultierenden hydraulischen Randbedingungen wurde der Standort der Anlage in enger Begleitung mit den Fachstellen des Amtes für Raumentwicklung und Geoinformationen (AREG), des Amtes für Umwelt (AFU), des Amtes für Wasser und Energie (AWE) und des Amtes für Natur, Jagd und Fischerei (ANJF) festgelegt. Die neue Anlage liegt auf dem Grundstück Nr. 2664, das als Naturschutzgebiet ausgeschieden ist. Teile der Anlage liegen innerhalb der Gewässerabstandslinie. Die Standortgebundenheit der Anlage wurde mit den Variantenstudien und deren Beurteilung erbracht.

Die Einleitung des Strassenabwassers erfolgt im Freigefälle ungefähr hälftig via Nord- und Südzulauf. Um eine niedrige Einströmgeschwindigkeit zu erreichen, sind vor der SABA Absturzschächte angeordnet.

Die Reinigung erfolgt in einem Retentionsfilterbecken. Im Sandfilter werden Schadstoffe zurückgehalten und somit die Abflussspitzen verringert. Damit wird sichergestellt, dass das verschmutzte Strassenabwasser nicht zu einer übermässigen chemischen und hydraulischen Belastung der Oberflächengewässer und des Grundwassers führt.

3.5 Ökologische Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen

Das Grundstück Nr. 2664 ist als Naturschutzgebiet ausgeschieden. Mit der Standortgebundenheit der SABA innerhalb des Grundstücks wird dieses Naturschutzgebiet beeinträchtigt. Um die Auswirkungen des Baus der SABA, aber auch der Strassenanlage auf das Naturschutzgebiet zu reduzieren, wurden in Zusammenarbeit mit dem ANJF und der landschaftspflegerischen Begleitplanung gemäss der Vollzugshilfe «Praxistaugliche Regelung des ökologischen Ausgleichs bei raumwirksamen Tätigkeiten» Ersatzmassnahmen geplant. Die Weiher sind durch die heutige Einleitung des Strassenabwassers stark belastet und weisen einen geringen Artenbestand auf. Mit der Erstellung der SABA wird die Zuleitung des Strassenabwassers aufgehoben. Zukünftig wird den Weihern ausschliesslich unverschmutztes Meteorwasser zugeführt. Dadurch ist eine nachhaltige, ökologische Aufwertung des Grundstücks möglich.

Die derzeitigen Retentionsweiher und deren Umgebung werden ökologisch aufgewertet. Es ist vorgesehen, die Sohl- und Schlammablagerungen fachgerecht zu entsorgen, die Weiher neu abzudichten und die Entwicklung von rietähnlichen Wiesenbeständen durch gezielte Gelände Anpassungen herbeizuführen. Die Bepflanzung der Umgebung soll mit standortgerechten Ufer- und Feldgehölzen erfolgen.

4 Umwelt

4.1 Formelles

Die Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) wurde anhand der Vorstudie über das Gesamtprojekt geprüft. Gemäss der Beurteilung des AFU unterliegt das Projekt keiner UVP-Pflicht.

4.2 Umweltbaubegleitung

Die Umweltbaubegleitung und die bodenkundliche Baubegleitung sorgen für die rechtskonforme Realisierung des Bauprojekts hinsichtlich der umweltrelevanten Gesetze, Verordnungen, Richtlinien und Wegleitungen einerseits und für die sachgerechte Umsetzung der umweltrelevanten Auflagen und Bedingungen aus dem Planverfahren andererseits. Sämtliche Massnahmen im Bereich Umweltschutz (Rückbau, Materialbewirtschaftung, Entsorgung, Entwässerung, Immissionen usw.) sind im Projekt berücksichtigt und werden während des Baus mit einer «Umweltbaubegleitung» gemäss VSS-Norm SN 640 610b sichergestellt. Die umweltrelevanten Prozesse werden anhand einer Relevanzmatrix aufgezeigt, dokumentiert und mittels Erfolgskontrolle verifiziert.

Der Kontrollplan für die Umweltbaubegleitung ist ein Instrument der Qualitätssicherung in den verschiedenen Umweltbereichen. Er dient der Überwachung und Begleitung der Umweltauflagen, umfasst sämtliche umweltrelevanten Prozesse, zeigt die nötigen Massnahmen auf und gibt Auskunft über die Anforderungen, den Ausführungszeitpunkt und die Zuständigkeiten. Die Umweltbaubegleitung überwacht mittels eines Kontrollplans den Bau, dokumentiert die Umweltanliegen und erstellt einen Schlussbericht.

4.3 Raumplanung

Gemäss dem aktuellen Zonenplan wird für das Bauvorhaben Boden der Landwirtschaftszone, der Wohn- und Gewerbezone, sowie der Grünzone C (Naturschutz) benötigt. Insgesamt sind 2'037 m² Land zu erwerben. Für die Realisierung des Projekts werden zusätzliche 8'800 m² Bodenfläche vorübergehend beansprucht. Das Naturschutzgebiet Augarten (Grundstück Nr. 2664) ist sowohl als Grünzone C (Naturschutz) wie auch als Fruchtfootfläche (FFF) ausgeschieden. Diese Überlagerung soll im Rahmen des Projekts aufgehoben werden. Das Grundstück Nr. 2664 soll zukünftig ausschliesslich als Grünzone C ausgewiesen werden.

Das Projekt beansprucht 2'030 m² FFF definitiv und rund 2'820 m² FFF vorübergehend. Von der definitiv beanspruchten FFF werden 1'300 m² des Grundstücks Nr. 2664 der Naturschutzfläche zugewiesen. Baulich beansprucht das Projekt demnach 730 m² FFF definitiv. Gemäss Auskunft des AREG erfüllen Infrastrukturprojekte in dieser Grössenordnung die Anforderungen für eine Beanspruchung von FFF, so dass der Beanspruchung zugestimmt werden kann.

4.4 Natur- und Landschaftsschutz

Der neue Anschluss der Bahnhofstrasse Ost an den Knoten Augarten, die Erstellung der zusätzlichen Fahrstreifen, die Ausweitung des Angebots für Velofahrende sowie die Erstellung der SABA benötigen rund 2'000 m² Land. Das Bauvorhaben beeinträchtigt auch das angrenzende Naturschutzgebiet Augarten (Grundstück Nr. 2664). Die minimale Beeinträchtigung des Naturschutzgebiets wurde im Rahmen der Projektierung berücksichtigt. So wurde mit dem lichtsignalgesteuerten Knoten eine kompakte Knotenform gewählt. Die Aufweitung erfolgt nur soweit, wie sie infolge der Verkehrsberechnungen zwingend notwendig ist. Die Standortgebundenheit der verschiedenen Objekte wurde im Rahmen von Studien nachgewiesen. Die Beeinträchtigung des Naturschutzgebiets soll durch die Aufwertung der verbleibenden Fläche und die naturnahe Einbettung der SABA reduziert werden. Es sind keine Ortsbildschutzgebiete betroffen.

4.5 Archäologie, historische Verkehrswege, Kulturgüterschutz

Im Projektperimeter sind keine archäologischen Fundstellen bekannt. Die geplanten Arbeiten sind aus archäologischer Sicht unproblematisch. Trotzdem können archäologische Funde (Scherben, Münzen usw.) nicht ausgeschlossen werden. Während der Bauausführung ist darauf entsprechend zu achten. Nach dem Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) ist die Bahnhofstrasse von regionaler und lokaler Bedeutung. Sie ist unter der Nr. SG 612.2 aufgeführt.

4.6 Altlasten

Gemäss dem Kataster der belasteten Standorte des Kantons St.Gallen liegt der Projektperimeter nicht im Bereich von belasteten Standorten. Das angrenzende Grundstück Nr. 2484 (Tankstelle) ist als Betriebsstandort ohne Erwartung von schädlichen oder lästigen Einwirkungen eingetragen.

4.7 Boden

Entlang von Kantonsstrassen mit einem DTV von 2'000 bis 15'000 Fahrzeugen sind in einem 10 Meter Streifen ab Fahrbahnrand Schadstoffe in Ober- und Unterboden zu erwarten. Bodenuntersuchungen, die im Rahmen des Bauprojekts vorgenommen wurden, weisen schwache Belastungen auf. Bei den Belastungen handelt es sich um Blei und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) sowie in geringerem Mass um Kupfer und Zink. Überschüssiger Boden kann entweder auf gleichermassen belasteten Flächen wieder angelegt werden oder auf einer Deponie Typ B entsorgt werden.

4.8 Grund- und Oberflächengewässer, Entwässerung

Der Projektperimeter ist der Gewässerschutzzone A_u zugeordnet. Der Bereich längs der Glatt ist der Gewässerschutzzone A_o zugewiesen. Der Projektperimeter liegt in der mit «Grundwasservorkommen Niederuzwil» bezeichneten Zone. Es sind keine Grundwasserschutzzone betroffen.

Aufgrund der Untersuchungen ist im Bereich des Knotens von keinem zusammenhängenden Grund- oder Hangwasserleiter auszugehen. Westlich des Knotens ist ab einer Tiefe von 3 Metern mit einem zusammenhängenden Grundwasserspiegel zu rechnen. Im Bereich der geplanten SABA ist bei der Erstellung der Baugrube mit Grund- und Hangwasseranfall zu rechnen. Das Wasser wird während der Bauphase mit einzelnen Pumpensämpfen gefasst und abgeleitet. Das abgepumpte Wasser wird in einem Absetzbecken von Feststoffen getrennt und bei Kontakt mit frischem Beton zusätzlich neutralisiert. Die wasserbauliche Bewilligung kann entsprechend in Aussicht gestellt werden.

Mit der neu konzipierten Strassenentwässerung einschliesslich der SABA kann die heutige Situation massgeblich verbessert werden. Gemäss dem neuen Konzept wird das Strassenabwasser gesammelt und in der SABA gereinigt und retendiert, bevor es in den Vorfluter abgegeben wird.

4.9 Luft

Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um eine B-Baustelle. Die Richtlinie über betriebliche und technische Massnahmen zur Begrenzung der Luftschadstoff-Emissionen von Baustellen (Baurichtlinie Luft) des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) vom 1. Januar 2009, ergänzt am 4. Februar 2016, ist anzuwenden. Generell sind emissionsarme Bauverfahren anzustreben oder geeignete Massnahmen zu veranlassen (z.B. Staubbekämpfung). Partikelfilter auf Baumaschinen sind Pflicht.

4.10 Lärm

Mit dem vorliegenden Projekt entsteht keine wesentliche Änderung der Lärmsituation und es sind keine lärmbedingten baulichen Massnahmen notwendig. Während des Baus ist darauf zu achten, dass Ruhezeiten eingehalten und unnötige Emissionen bzw. Immissionen vermieden werden.

4.11 Störfallvorsorge

Durchgangsstrassen, auf denen gefährliche Güter transportiert werden, unterstehen der eidgenössischen Störfallverordnung (SR 814.012; abgekürzt StFV). Dabei kommt ein zweistufiges Beurteilungsverfahren zur Anwendung, bei dem vorerst durch Ausschlusskriterien die nicht relevanten Schadenarten herausgefiltert und als unkritisch beurteilt werden. Die Abschätzung der verbleibenden Störfallrisiken basiert auf der sogenannten Screening-Methodik für Durchgangsstrassen, die durch das BAFU entwickelt wurde und als standardisiertes und anerkanntes Verfahren bei Bund und Kantonen zum Einsatz gelangt. Gemäss der StFV wird zwischen folgenden Schadenarten unterschieden:

- a) Personenschäden (über Indikator «Todesopfer»);
- b) verunreinigte oberirdische Gewässer (über Indikator «verunreinigte Fläche» bzw. «verunreinigtes Volumen»);
- c) verunreinigte unterirdische Gewässer (über den Ausfall der Trinkwasserförderung mittels Indikator «Personenmonate»).

Die Ingenieurunternehmung EBP Schweiz AG hat das Störfallrisiko gemäss dem Bestand am 28. September 2018 geprüft. Der Untersuchungsperimeter umfasst auch Bereiche des ASTRA-Projektperimeters. Es ist davon auszugehen, dass im betrachteten Strassenabschnitt Gefahrguttransporte stattfinden. Die Beurteilung mittels Ausschlusskriterien ergab, dass die Risiken für Personenschäden und verunreinigte unterirdische Gewässer unkritisch sind. Im Fall von verunreinigten oberirdischen Gewässern wurde bei der bestehenden Einleitung des Strassenabwassers in den Vorfluter das Störfallrisiko als orange (oberer Übergangsbereich zum nicht akzeptierten Risiko) beurteilt. Durch die Realisierung der SABA und dem damit einhergehenden Rückbau der direkten Einleitung des Strassenabwassers in den Vorfluter ist das Störfallrisiko nach der Inbetriebnahme der SABA und der Anpassung der Entwässerung im Rahmen des ASTRA-Projekts im akzeptierten Bereich (grün).

Damit sind aus Sicht der Störfallrisiken keine weiteren Sicherheitsmassnahmen in Betracht zu ziehen. Durch die Umsetzung der allgemeinen für solche Strassenbauvorhaben üblichen Sicherheitsmassnahmen zur Vermeidung von Unfällen wird dem Aspekt der Störfallsicherheit genügend Rechnung getragen.

5 Vernehmlassung

5.1 Politische Gemeinde Uzwil

Das Projekt «Umbau des Knotens Augarten der Kantonsstrasse Nr 38 in Uzwil» wurde der politischen Gemeinde Uzwil am 18. Mai 2020 zur Vernehmlassung nach Art. 35 des Strassengesetzes (sGS 732.1; abgekürzt StrG) zugestellt. Der Gemeinderat stimmt dem Projekt gemäss Protokoll vom 2. Juni 2020 zu. Gemäss der Gemeindeordnung entscheidet der Gemeinderat abschliessend über die Zusicherung des Gemeindeanteils von Fr. 250'000.–.

5.2 Kantonale Fachstellen

Im Verlauf der Projektierung wurden das Kantonsforstamt, das ANJF, das AREG, das AWE, sowie das AFU einbezogen und angehört. Ihre Anliegen wurden in das Projekt eingearbeitet. Das Projekt wird grundsätzlich als bewilligungsfähig beurteilt. Die notwendigen Bewilligungen der Fachstellen können in Aussicht gestellt werden.

6 Kosten

6.1 Kostenvoranschlag (Preisbasis März 2020)

Der Kostenermittlung wurden Erfahrungszahlen und die Einheitspreise von Unternehmerangeboten vergleichbarer Objekte zu Grunde gelegt. Für das Projekt «Umbau des Knotens Augarten der Kantonsstrasse Nr. 38 in Uzwil» ist gemäss Kostenvoranschlag mit folgenden Kosten (in Franken, gerundet, einschliesslich 7,7 Prozent Mehrwertsteuer) zu rechnen:

– Erwerb von Grund und Rechten	Fr.	500'000.–
– Bauarbeiten Strassenanlage	Fr.	6'551'000.–
– Prüfungen, Kopien, Honorare	Fr.	1'099'000.–
Total Kosten	Fr.	8'150'000.–

6.2 Kostentragung

Nach Art. 76 Abs. 1 StrG werden die Baukosten an bestehenden Verkehrsknoten nach Interessenlage aufgeteilt. Die Angebotserweiterung für den MIV und die Verbesserung der Situation für den öffentlichen Verkehr erfolgen ausschliesslich auf Kantonsstrassen, liegen vollumfänglich im Interesse des Kantons St.Gallen und werden damit zu 100 Prozent durch den Kanton St.Gallen getragen. Die Kosten für Geh- und Radwege belaufen sich auf Fr. 715'000.–. Nach Art. 69 StrG hat die politische Gemeinde Uzwil einen Beitrag von 35 Prozent (Fr. 250'000.–) zu leisten.

Die Ohnehin-Kosten in der Höhe von Fr. 460'000.– gehen zu Lasten des Kantons.

Kostenteiler:

– Anteil Kanton Strassenanlage inkl. Geh-/Radweg	Fr.	7'440'000.–
– Anteil Kanton Ohnehin-Kosten pauschal	Fr.	460'000.–
– Anteil Gemeinde Uzwil für Geh-/Radweg	Fr.	250'000.–

6.3 Bundesbeiträge

Das Projekt Umbau Knoten Augarten umfasst insgesamt fünf Agglomerationsmassnahmen der 2. und 3. Generation, die vom Bund voraussichtlich mitfinanziert werden. Dabei handelt es sich um folgende Massnahmen:

- Massnahme 90.21.R, Buchentalstrasse (Rad- und Gehweg);
- Massnahme 90.36. R, Umbau Knoten Augarten (Betriebs- und Gestaltungskonzept);
- Massnahme 90.62.R, Knoten Augarten (Langsamverkehrsmassnahme);
- Massnahme ZEU 1.1, Massnahmenpaket Zentrumsentlastung Uzwil;
- Massnahme ÖV 3.3, Busbevorzugung Uzwil.

Die Finanzierungsvereinbarungen mit dem Bund können erst nach erlangter Rechtskraft des Projekts abgeschlossen werden. Entsprechend ist die Mitfinanzierung des Bundes nicht gesichert. Gemäss den Eingaben in den beiden Agglomerationsprogrammen der 2. und 3. Generation ist mit Bundesbeiträgen in der Höhe von rund Fr. 2'000'000.– zu rechnen. Dabei wird von einem Kostenanteil des Bundes von 30 Prozent der anrechenbaren Kosten ausgegangen. Da der Bundesbeitrag zum Zeitpunkt der Kreditgenehmigung noch nicht gesichert ist, kann der Bundesbeitrag vom Gesamtkreditbedarf nicht abgezogen werden.

6.4 Kreditbedarf

Der Kreditbedarf für das Bauvorhaben «Umbau des Knotens Augarten der Kantonsstrasse Nr. 38 in Uzwil» beläuft sich gesamthaft auf Fr. 7'900'000.–. Er wird vollumfänglich dem Strassenfonds belastet.

Das Bauvorhaben ist im 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2023 in der 1. Priorität enthalten. Die Ausführung ist frühestens ab dem Jahr 2023 vorgesehen und wird im 18. Strassenbauprogramm für die Jahre 2024 bis 2028 abgerechnet. Das Vorhaben ist daher auch ins 18. Strassenbauprogramm aufzunehmen.

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 Kos-

ten. Das Strassenbauprogramm allein ermächtigt die Regierung nicht, die darin enthaltenen Projekte, die einen Kreditbedarf von mehr als 6 Mio. Franken beanspruchen, auszuführen. Für die Realisierung des vorliegenden Bauvorhabens ist deshalb nach Art. 37 StrG ein Beschluss des Kantonsrates nötig.

Beim Bauvorhaben «Umbau des Knotens Augarten der Kantonsstrasse Nr. 38 in Uzwil» handelt es sich um Strassenbau nach Art. 31 StrG (Neubau und Korrektion). Nach der Genehmigung des Projekts durch den Kantonsrat bzw. nach dem Eintritt der Rechtsgültigkeit des Kantonsratsbeschlusses muss das Planverfahren nach dem StrG erfolgen. Das Projekt ist nach Art. 41 Abs. 1 StrG während 30 Tagen in der betroffenen politischen Gemeinde Uzwil öffentlich aufzulegen. Mit dem Bau kann nach Art. 50 StrG erst begonnen werden, wenn das Projekt rechtskräftig und die Abtretung privater Rechte geregelt ist.

7.2 Finanzreferendum

Beschlüsse des Kantonsrates über den Bau von Kantonsstrassen, die zulasten des Kantons eine einmalige Ausgabe von mehr als 6 Mio. Franken zur Folge haben, unterliegen dem fakultativen Referendum (Art. 7^{bis} 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. Das Bauvorhaben «Umbau des Knotens Augarten an der Kantonsstrasse Nr. 38 in Uzwil» verursacht zulasten des Kantons nach Abzug des Gemeindeanteils von Fr. 250'000.– eine einmalige neue Ausgabe von Fr. 7'900'000.–. Das Bauvorhaben untersteht somit dem fakultativen Finanzreferendum.

8 Antrag

Wir beantragen Ihnen, Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, auf den Kantonsratsbeschluss über den Umbau des Knotens Augarten der Kantonsstrasse Nr. 38 in Uzwil einzutreten.

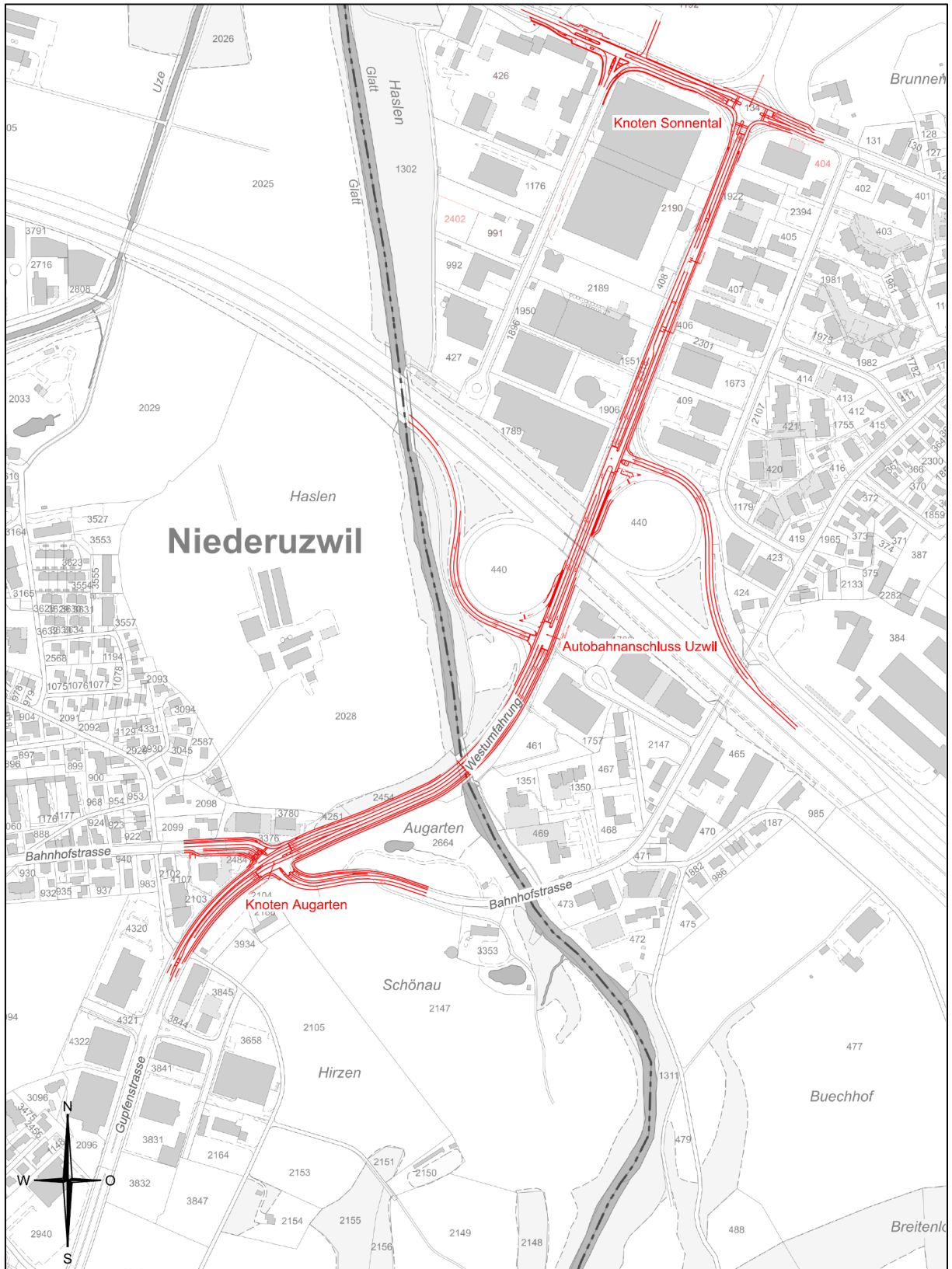
Im Namen der Regierung

Bruno Damann
Präsident

Dr. Benedikt van Spyk
Staatssekretär

Anhang: Pläne

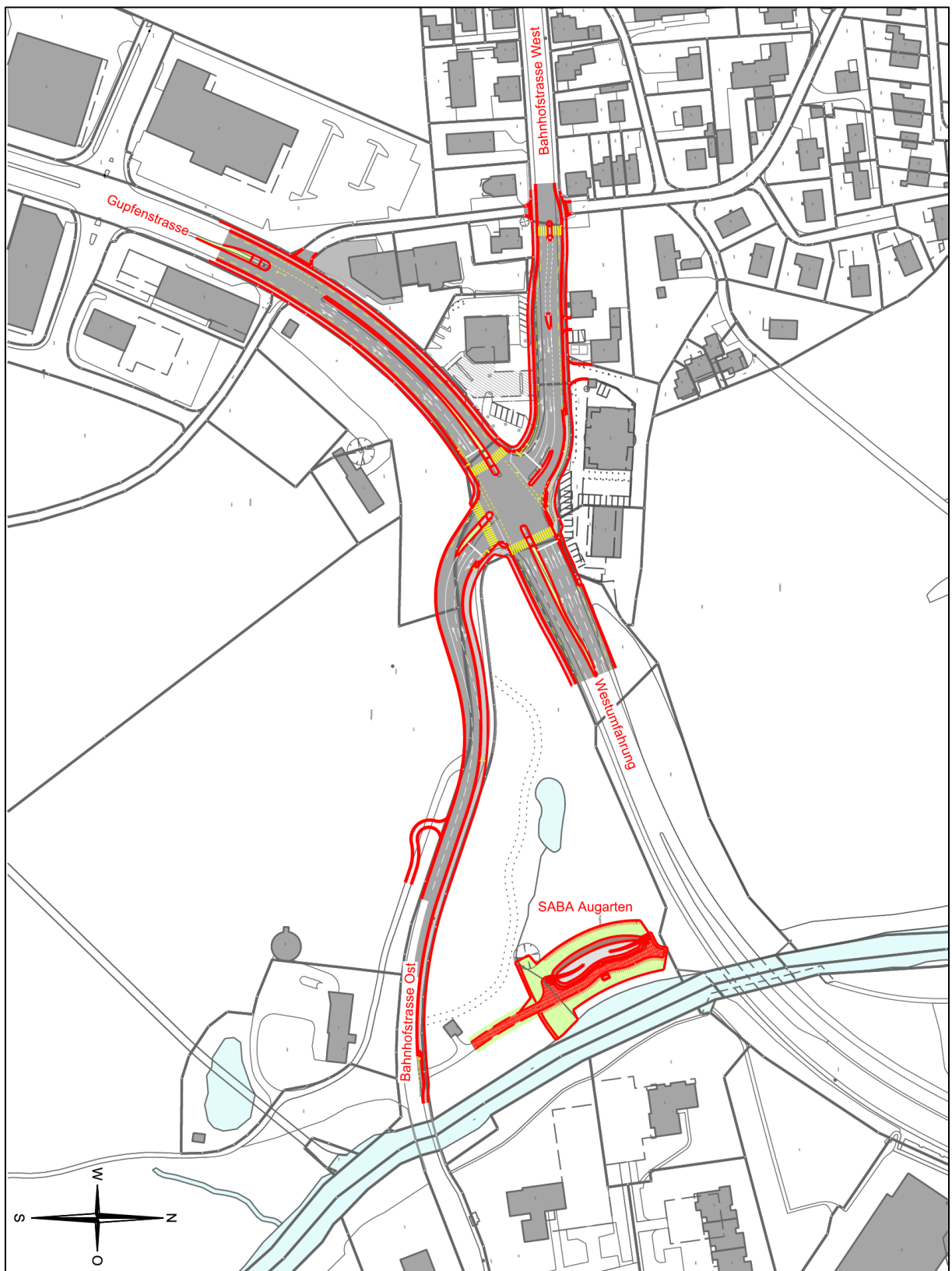
Übersicht Projektperimeter der Vorstudie



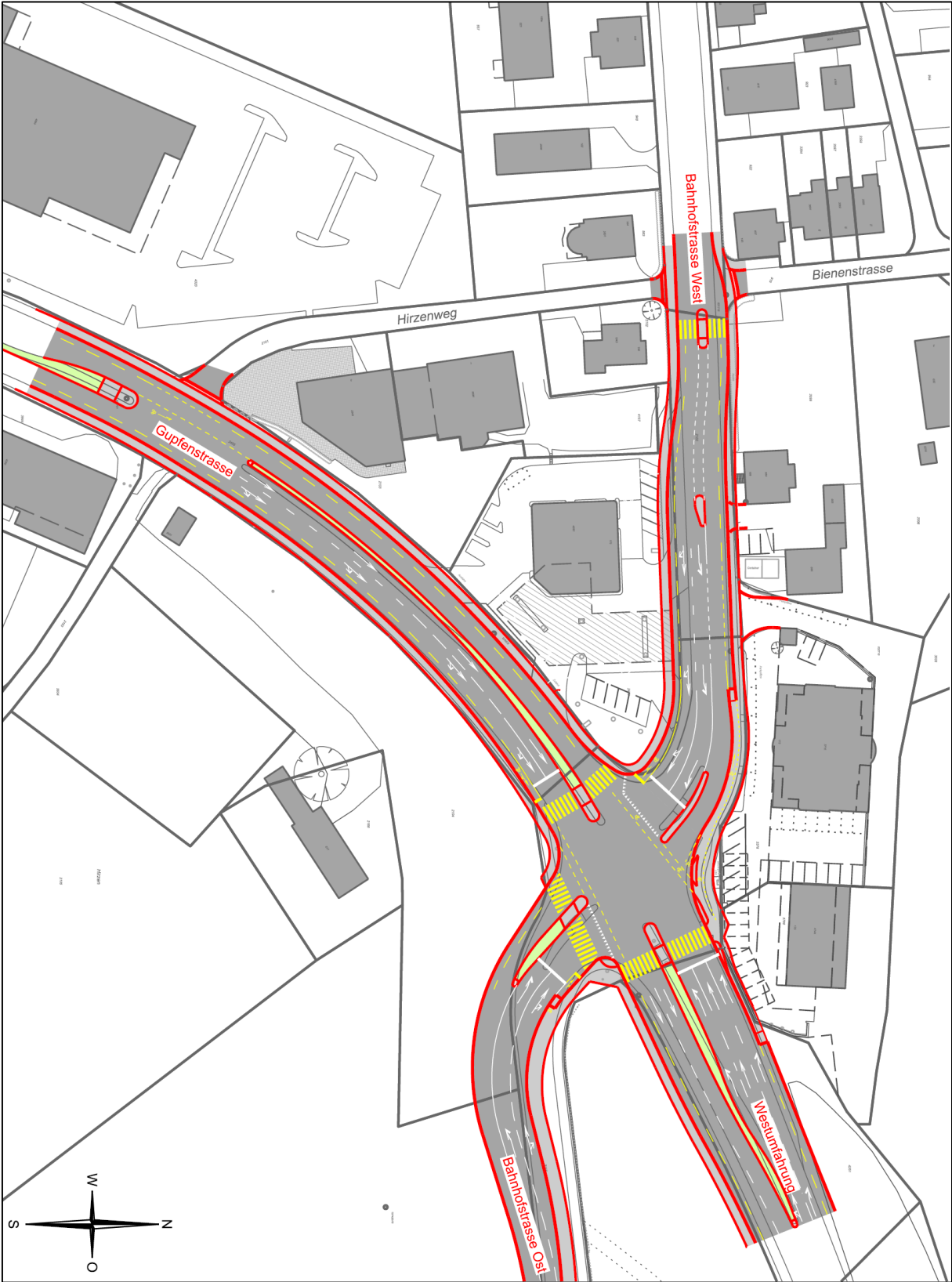
Übersicht Knoten Augarten heute



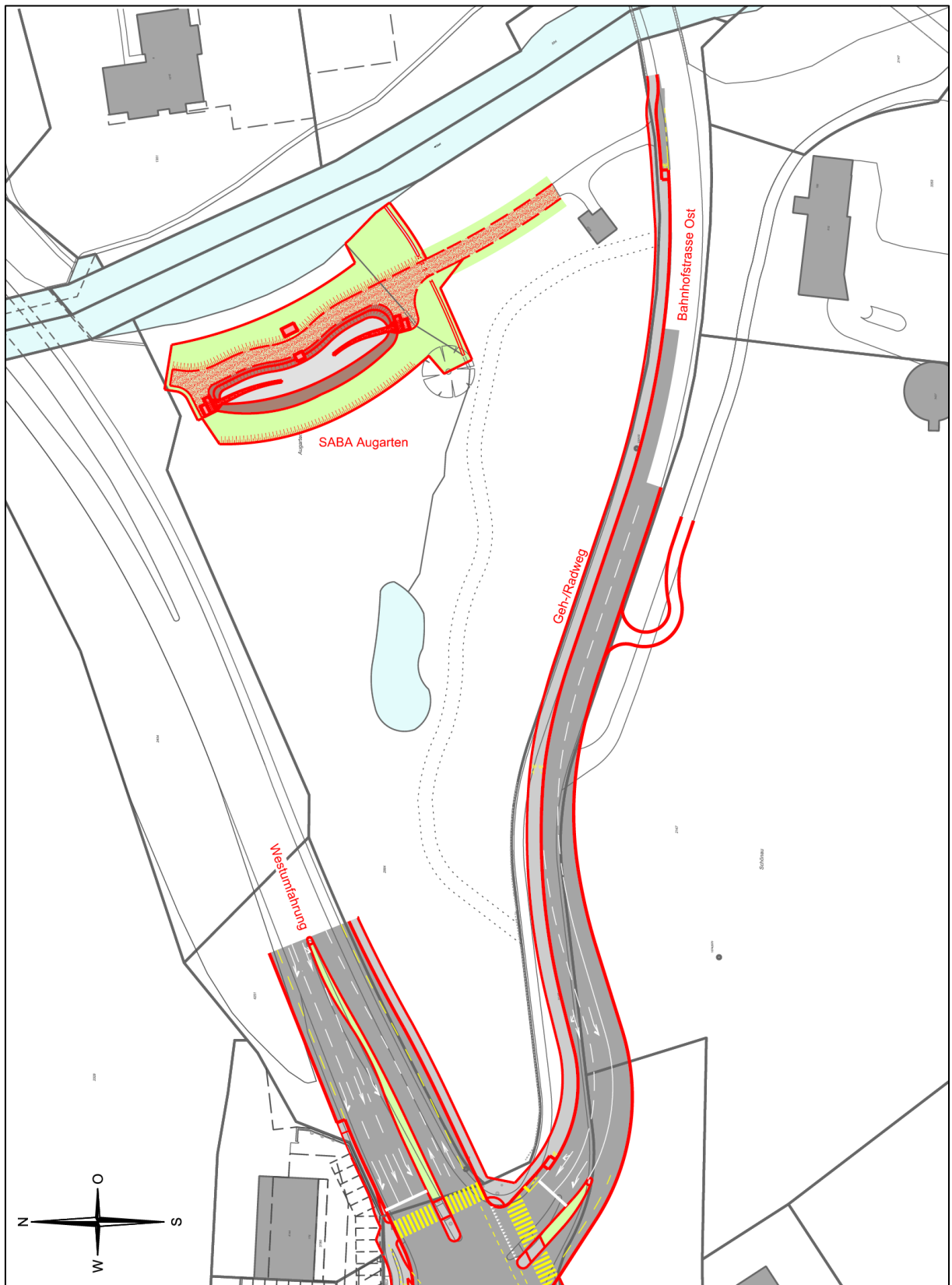
Übersicht Projektperimeter Umbau Knoten Augarten



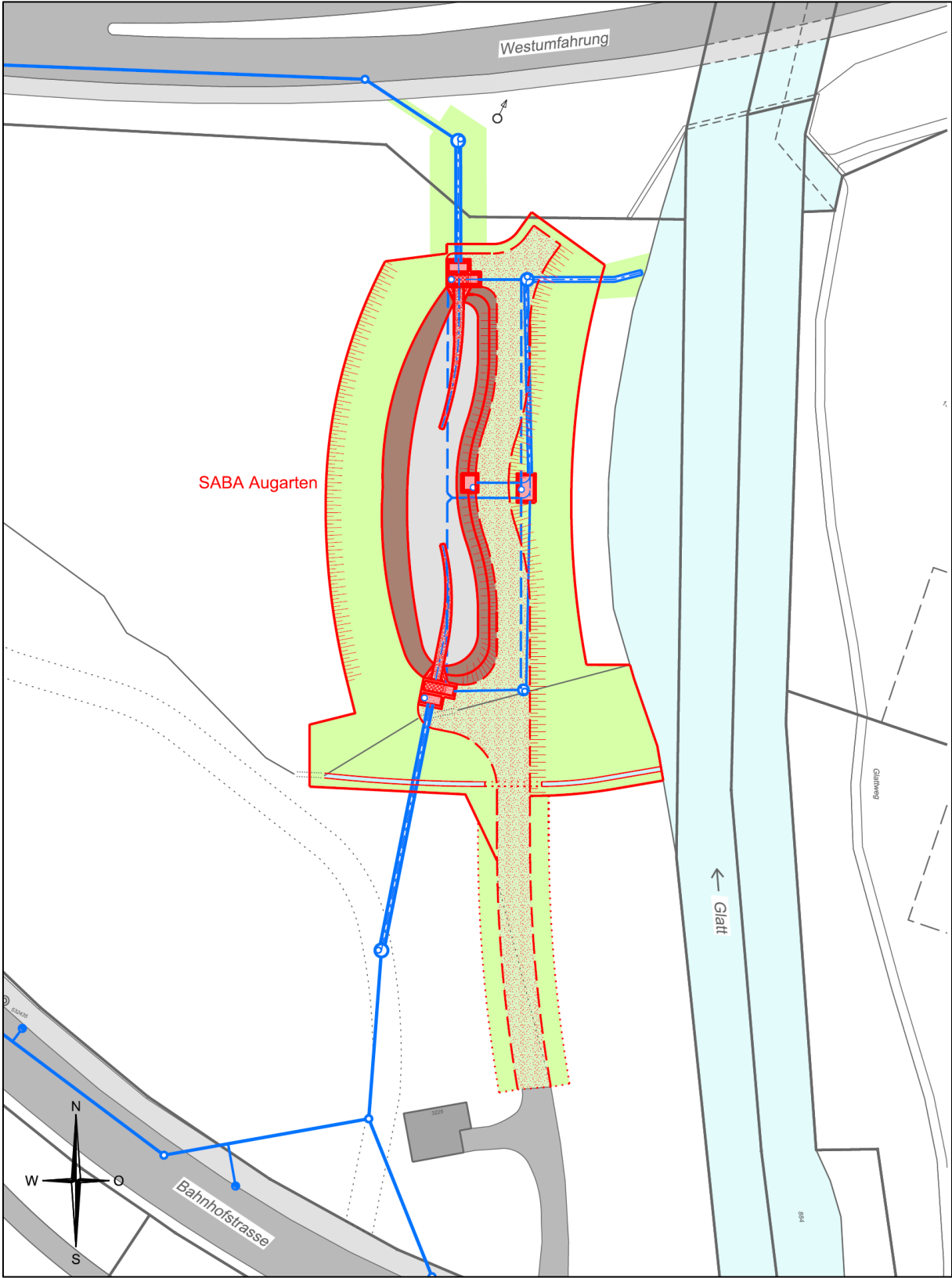
Situation Umbau Knoten Augarten



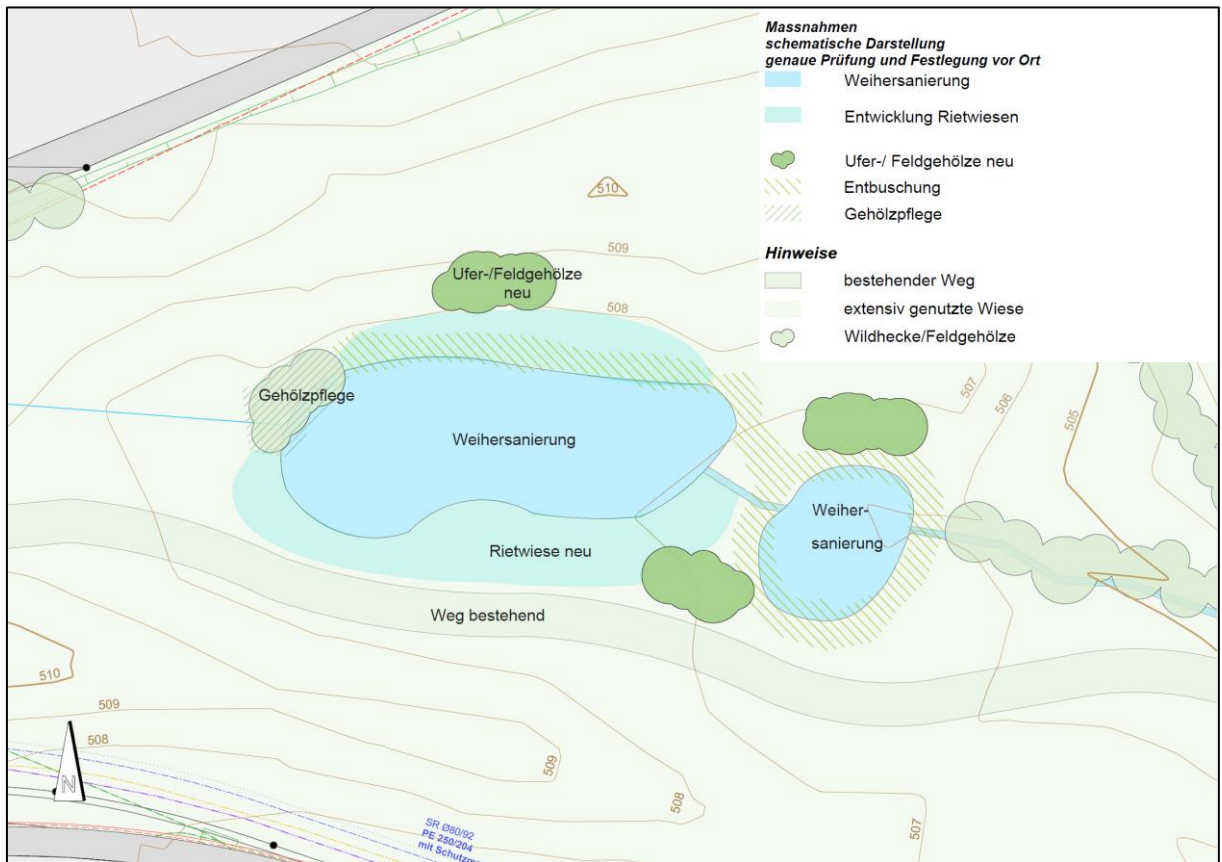
Situation Geh- und Radweg Bahnhofstrasse Ost



Situation Strassenabwasserbehandlungsanlage (SABA)



Ersatzmassnahmen Naturschutzgebiet Augarten



Kantonsratsbeschluss über den Umbau des Knotens Augarten der Kantonsstrasse Nr. 38 in Uzwil

Entwurf der Regierung vom 8. Dezember 2020

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 8. Dezember 2020¹ Kenntnis genommen und
erlässt

als Beschluss:

I.

Ziff. 1

¹ Das Bauvorhaben «Umbau des Knotens Augarten der Kantonsstrasse Nr. 38 in Uzwil», mit einem Kostenvoranschlag von Fr. 8'150'000.– (Preisbasis März 2020), wird genehmigt.

Ziff. 2

¹ Zur Deckung der nach Abzug des Gemeindeanteils von Fr. 250'000.– verbleibenden Kosten wird ein Kredit von Fr. 7'900'000.– gewährt.

² Der Kredit wird dem Strassenfonds belastet.

Ziff. 3

¹ Über Nachtragskredite für Mehrkosten, die auf ausserordentliche, nicht voraussehbare Umstände zurückgehen, beschliesst der Kantonsrat endgültig.

² Mehrkosten infolge ausgewiesener Teuerung oder Anpassung der Mehrwertsteuer bewilligt die Regierung.

Ziff. 4

¹ 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.

¹ ABI 2020-●●.

II.

[keine Änderung anderer Erlasse]

III.

[keine Aufhebung anderer Erlasse]

IV.

1. Die Regierung bestimmt den Vollzugsbeginn dieses Erlasses.
2. Dieser Erlass untersteht dem fakultativen Finanzreferendum.²

² Art. 7^{bis} Abs. 1 Bst. a RIG, sGS 125.1.