

Interpellation Gemperle-Goldach (22 Mitunterzeichnende) vom 25. Februar 2014

## **Verbindlichkeit bei Strassenbauprojekten am Beispiel Autobahnanschluss Rorschach**

Schriftliche Antwort der Regierung vom 22. April 2014

Felix Gemperle-Goldach erkundigt sich in seiner Interpellation vom 25. Februar 2014 am Beispiel des konkreten Vorhabens für einen neuen Autobahnanschluss Rorschach nach der Verbindlichkeit der Beschlüsse über inhaltlich zwingende bzw. verkehrsplanerisch sinnvolle Projektteile, die auf verschiedenen Staatsebenen angesiedelt sind.

Die Regierung antwortet wie folgt:

In der Region Rorschach plant der Kanton St.Gallen in Zusammenarbeit mit dem Bund und den betroffenen Gemeinden Goldach, Rorschach und Rorschacherberg einen neuen Autobahnanschluss. Die bisherige Planung beruht auf einer Zweckmässigkeitsbeurteilung und einem Konzept für flankierende Massnahmen. Das Konzept für die flankierenden Massnahmen wurde im Rahmen einer integralen Betrachtung von Siedlung/Städtebau und Verkehr erarbeitet. Nebst den städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten für die gesamte Region wurden dabei auch die Verkehrsarten Motorisierter Individualverkehr, Öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr vollumfänglich in die Planung mit einbezogen.

Aus diesem Gesamtpaket resultiert eine Reihe von flankierenden Massnahmen, die in einem umfassenden Bericht dokumentiert sind. Der Bericht kann online auf den Homepages der beteiligten Gemeinden eingesehen werden. Insgesamt sind 42 Einzelmassnahmen definiert, die geeignet sind, eine siedlungsverträgliche Verkehrsführung im gesamten Projektperimeter zu unterstützen und damit die nachhaltige Wirkung des Gesamtkonzepts des neuen Autobahnanschlusses sicherzustellen.

Zu den einzelnen Fragen:

1./2. Die Frage nach der verbindlichen Umsetzung von flankierenden Massnahmen im Zusammenhang mit kantonalen Grossprojekten im Strassenbau hat sich in den letzten Jahren immer wieder gestellt, unter anderem auch beim Umfahrungsprojekt Rapperswil-Jona und bei der Umfahrung Bütschwil. Dabei ist klar zu unterscheiden zwischen flankierenden Massnahmen auf kantonalen Strassenabschnitten und Massnahmen, die auf kommunalen Strassenabschnitten realisiert werden müssen.

Für flankierende Massnahmen, die kantonale Strassenabschnitte betreffen, liegt die Kompetenz zur Freigabe der finanziellen Mittel in der Zuständigkeit des Kantonsrates im Rahmen der Beratung des konkreten Strassenbauvorhabens bzw. im Rahmen der Beratung des mehrjährigen Strassenbauprogramms. Für flankierende Massnahmen auf kommunalen Strassenabschnitten liegt die abschliessende Finanzkompetenz zur Umsetzung der einzelnen Massnahmen bei den betroffenen Gemeinden. In beiden Fällen sind für die Realisierung einer flankierenden Massnahme nebst der Freigabe der nötigen finanziellen Mittel auch die ordentlichen Bewilligungs- und Rechtsmittelverfahren erfolgreich zu durchlaufen.

Aufgrund dieser Ausgangslage mit verschiedenen Zuständigkeiten für die flankierenden Massnahmen wird seit dem Projekt «Umfahrung Bütschwil» bei kantonalen Strassenbauvorhaben folgende Vorgehensweise angewandt: Die Konzepte für die flankierenden Massnahmen werden durch den Kanton und die betroffenen Gemeinden gemeinsam erarbeitet und müssen spätestens zum Zeitpunkt der Beratung des Geschäfts im Kantonsrat vollumfänglich vorliegen. Die beteiligten Gemeinden bestätigen durch einen Beschluss des Gemeinderats, alles daran zu setzen, die flankierenden Massnahmen, die in ihrer Zuständigkeit liegen, in der vorgesehenen Form umzusetzen. Damit kann die gesamthafte Umsetzung eines grossen Strassenbauvorhabens (also des kantonalen Strassenbauprojekts und der zugehörigen flankierenden Massnahmen) wenigstens behördenverbindlich gesichert werden. Vorbehalten bleiben dabei selbstverständlich die Rechtsmittel und Bewilligungsverfahren für alle zu durchlaufenden Prozesse sowie die konkreten Finanzierungsentscheide in den Gemeinden.

Im Bericht «A1 Zubringer Region Rorschach, Konzept Flankierende Massnahmen» wird klar unterschieden zwischen zwingenden Massnahmen und weiteren Massnahmen. Als zwingend sind Massnahmen bezeichnet, welche die gewünschte Verkehrsverlagerung langfristig sicherstellen. Die weiteren Massnahmen unterstützen die Chancen, welche sich aus dem Projekt Autobahnzubringer ergeben, wie zum Beispiel die Steigerung der Aufenthaltsqualität an einer künftig entlasteten Achse. Die Unterteilung in zwingende und weitere Massnahmen erfolgte weder durch den Kanton noch durch die betroffenen Gemeinden, sondern aufgrund rein sachlicher Beurteilung durch die beauftragten Fachplaner.

Auch für den neuen Autobahnzubringer Rorschach ist vorgesehen, die Umsetzung des Gesamtkonzepts zu den flankierenden Massnahmen wie oben ausgeführt behördenverbindlich zu regeln. Bei der Umsetzung ist allerdings davon auszugehen, dass die einzelnen Massnahmen zeitlich versetzt ausgeführt werden müssen. Dies ganz einfach deshalb, weil mit dem Autobahnzubringer nicht gleichzeitig weitere 42 Massnahmen / Baustellen in der Region getroffen bzw. eröffnet werden können und weil mit Rechtsmitteln gegen einzelne flankierende Massnahmen zu rechnen ist. Aus diesem Grund wurden in den Gemeinden einzelne (teils auch nicht zwingende) Massnahmen bereits jetzt angegangen bzw. zumindest die Finanzierungsbeschlüsse dazu gefasst. Diese Massnahmen werden bereits vor Baubeginn des Zubringers umgesetzt sein. Andere können erst dann in Angriff genommen werden, wenn nach der Inbetriebnahme des Zubringers eine entsprechende Verkehrsverlagerung stattgefunden hat.

3. Die Projektgenehmigung und die Freigabe der nötigen Finanzmittel für kantonale Grossvorhaben im Strassenbau über 6 Mio. Franken liegt in der Zuständigkeit des Kantonsrates. Somit würde auch ein vorbehaltener Entschluss, wie er in der Interpellation vorgeschlagen wird, in dessen Kompetenz fallen.

Die Regierung erachtet allerdings die vorgeschlagene Verknüpfung der Realisierung eines kantonalen Strassenbauvorhabens mit dem Vorhandensein rechtskräftiger Finanzierungsbeschlüsse für flankierende Massnahmen in den betroffenen Gemeinden als wenig zielführend.

Zum einen werden im Rahmen solcher kantonalen Strassenbauprojekte oftmals Rückklassierungen von kantonalen Strassenabschnitten in Gemeindestrassen vorgenommen. Diese treten jeweils erst mit Inbetriebnahme des kantonalen Strassenprojektes in Kraft. Bei beabsichtigten flankierenden Massnahmen auf solchen umzuklassierenden Abschnitten müssten die betroffenen Gemeinden dann vorzeitig Finanzierungsbeschlüsse fassen für Massnahmen auf Strassenabschnitten, die noch gar nicht in deren Zuständigkeit liegen.

Zum anderen würde von den betroffenen Gemeinden erwartet, dass sie vor der Umsetzung des kantonalen Strassenbauvorhabens Finanzierungsbeschlüsse für Massnahmen auf ihren Gemeindestrassen fassen, die aus verkehrstechnischen Gründen (z.B. erforderliche Verkehrsverlagerung) konkret vielleicht erst einige Jahre später nach Abschluss des kantonalen Bauvorhabens in Angriff genommen werden können.

Schliesslich ist festzuhalten, dass allein mit einem rechtskräftigen Finanzierungsbeschluss die effektive Realisierung einer Massnahme rechtlich noch keineswegs gesichert ist. Aufgrund von Einsprachen oder aufgrund des Bedarfs an privatem Grund für eine Massnahme können diese durch Rechtsmittelverfahren zeitlich verzögert, erheblich verändert oder sogar ganz verhindert werden. Dies gilt insbesondere für Gestaltungsmaßnahmen, bei denen eine Abwägung zwischen öffentlichem Interesse und dem Eingriff in privates Eigentum erforderlich ist.

4. Zu den Kosten für den Zubringer A1 in der Region Rorschach können im aktuellen Planungsstand folgende Aussagen gemacht werden:
  - Das reine Anschlussbauwerk (Unterführung Autobahn und Anschlussrampen) mit Kosten von rund 21 Mio. Franken soll durch den Bund über die Spezialfinanzierung Strassen getragen werden.
  - Für den Zubringer zum neuen Autobahnanschluss (inklusive Unterführung Wisental) muss mit Gesamtkosten von rund 93 Mio. Franken gerechnet werden. Dieser Projektteil ist im Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon-Rorschach angemeldet und soll bis zu 40 Prozent durch den Agglomerationsfonds des Bundes mitfinanziert werden. Die restlichen Kosten sind vom Kanton zu tragen.
  - Die insgesamt 42 flankierenden Massnahmen liegen aktuell erst als Konzepte vor. Es wurden dafür noch keine Kostenschätzungen erstellt. Sie teilen sich in unterschiedlichste Kostenkategorien und Kostenträger auf. Das Gesamtpaket enthält Einzelmassnahmen ohne wesentliche Kostenfolgen wie etwa die Schliessung des Strassenabschnitts «Künzlerpass» bis hin zu aufwändigeren Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK), die Kantons- wie auch Gemeindestrassenabschnitte betreffen. Die Bandbreite für die Kosten eines BGKs ist gross und liegt je nach Komplexität der Massnahme zwischen Fr. 4'000.– bis Fr. 10'000.– Franken je Laufmeter.
  - Die BGK auf Kantonsstrassen werden aus der Pauschale für Strassenraumgestaltungen im Strassenbauprogramm finanziert und allenfalls mit Bundesmitteln aus dem Agglomerationsfonds unterstützt.
  - Die Finanzierung der flankierenden Massnahmen auf Gemeindestrassen obliegt den betroffenen Gemeinden. Je nach Priorisierung im Agglomerationsprogramm und abhängig von den künftig zur Verfügung stehenden Bundesmitteln ist allenfalls auch für diese Massnahmen eine Mitfinanzierung aus dem Agglomerationsfonds möglich.