

## 15. Strassenbauprogramm

- **Kantonsratsbeschluss über das 15. Strassenbauprogramm für die Jahre 2009 bis 2013**
- **V. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan**

Botschaft und Entwürfe der Regierung vom 22. April 2008

### Inhaltsverzeichnis

Seite

1.	Rückblick auf das 14. Strassenbauprogramm (2004 bis 2008) .....	4
1.1.	Nationalstrassenbau.....	4
1.1.1.	In Betrieb genommene Abschnitte und Planungen/Projektierungen .....	4
1.1.2.	Baulicher Unterhalt, Erneuerung und Ergänzung der Nationalstrassen .....	5
1.1.3.	Auswirkungen der NFA .....	6
1.2.	Kantonsstrassenbau.....	6
1.2.1.	Umfahrungsstrassen.....	6
1.2.2.	Übrige Kantonsstrassenprojekte .....	8
1.2.3.	Kunstabauten.....	8
1.2.4.	Auswirkungen der NFA .....	9
1.3.	Umweltschutzmassnahmen.....	9
1.3.1.	Nationalstrassen .....	9
1.3.2.	Kantonsstrassen .....	10
1.4.	Kantonsbeiträge an die Politischen Gemeinden .....	11
1.4.1.	Werkgebundene Kantonsbeiträge .....	11
1.4.2.	Nicht werkgebundene Kantonsbeiträge.....	11
1.4.3.	Auswirkungen des innerkantonalen Finanzausgleichs .....	11
1.5.	Finanzierung des 14. Strassenbauprogramms (2004 bis 2008).....	11
2.	Gesamtverkehr.....	14
2.1.	Bund .....	14
2.1.1.	Sachplan Verkehr .....	14
2.1.2.	Bundesnetze.....	17
2.1.3.	SchweizMobil.....	17
2.2.	Kanton .....	18
2.2.1.	Koordinierte Verkehrspolitik .....	18
2.2.2.	Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung .....	19
2.3.	Kantonale Stossrichtungen für den Gesamtverkehr.....	20
3.	15. Strassenbauprogramm (2009 bis 2013).....	21
3.1.	Allgemeines und Rahmenbedingungen .....	21
3.1.1.	Kantonsstrassenplan.....	21
3.1.2.	Finanzierungsmechanismus.....	21
3.2.	Nationalstrassen-Vorhaben .....	22
3.2.1.	Fertigstellungen .....	22
3.2.2.	Neubau-Planungen .....	22
3.2.3.	Betrieb der Nationalstrassen in der Gebietseinheit VI .....	22
3.3.	Kantonsstrassen-Vorhaben .....	23
3.3.1.	Vorbereitung und Umfrage .....	23
3.3.2.	Bewertung.....	23
3.3.3.	Umfahrungsstrassen.....	28
3.3.4.	Weitere Kantonsstrassenprojekte.....	29

3.3.5. Kunstbauten.....	29
3.3.6. Umweltschutzmassnahmen / Strassenraumgestaltung .....	29
3.3.7. Werkhöfe für den Strassenunterhalt.....	31
3.3.8. Planung, Projektierung von Grossprojekten, Ersatzprojekten sowie Bau von dringenden kleinen Vorhaben.....	31
3.3.9. Aufwand Kantonsstrassenbau.....	31
3.4. Langsamverkehr.....	32
3.4.1. Kantonales Netz.....	32
3.4.2. SchweizMobil.....	32
3.4.3. Schwachstellenanalyse.....	32
3.4.4. Finanzierung.....	33
3.5. Mittelbedarf .....	33
3.5.1. Strassenbau.....	33
3.5.2. Kantonsbeiträge.....	33
3.5.3. Beiträge aus Mitteln des Strassenverkehrs an den Unterhalt der Kantonsstrassen .....	34
3.5.4. Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe .....	34
3.5.5. Beiträge an die Kosten der Verkehrspolizei.....	34
3.5.6. Gesamtschau.....	34
3.6. Verfügbare Mittel.....	35
3.6.1. Grundlagen .....	35
3.6.2. Prognose über die Entwicklung der Einnahmen .....	35
3.7. Strassenrechnung .....	37
3.8. Rechtliches.....	39
4. V. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan .....	40
4.1. Anpassungsbedarf .....	40
4.2. Rechtliches.....	41
5. Antrag .....	41
Anhänge:	
A Bauvorhaben der 1. Priorität (Verwirklichung im 15. Strassenbauprogramm) .....	42
B Bauvorhaben der 2. Priorität (Ersatzprojekte) .....	49
C Weitere Begehren .....	53
Entwürfe:	
– Kantonsratsbeschluss über das 15. Strassenbauprogramm für die Jahre 2009 bis 2013 .	59
– V. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan .....	62

## **Zusammenfassung**

*Das vom Kantonsrat am 26. November 2003 beschlossene 14. Strassenbauprogramm läuft Ende des Jahres 2008 aus. Die vorgesehenen Planungen und Bauvorhaben konnten mit wenigen Ausnahmen abgeschlossen werden. Insbesondere konnten der Ausbau des Anschlusses St.Gallen-Winkeln vorzeitig (Sommer 2007) fertig gestellt und die Umfahrung Bazenhaid im Herbst 2006 eröffnet werden. Das für das 14. Strassenbauprogramm geschätzte Investitionsvolumen wurde insgesamt nicht erreicht. Einerseits konnte die Verkehrsentslastung Rapperswil-Jona nicht wie geplant voran getrieben werden und andererseits konnten die Gemeinden nur wenige Strassenraumgestaltungen zur Baureife bringen. Zudem sind die Marktpreise im Tiefbau nach wie vor tief.*

*Das 15. Strassenbauprogramm wurde zeitgleich und in Abstimmung mit dem 4. öV-Programm erarbeitet. Insbesondere der Abschnitt «Gesamtverkehr» dieser Botschaft deckt sich mit dem entsprechenden Abschnitt in der Botschaft zum 4. ÖV-Programm.*

Das 15. Strassenbauprogramm umfasst wiederum fünf Jahre. Es beginnt am 1. Januar 2009 und endet am 31. Dezember 2013. Neu ist, dass weder für Bau und Unterhalt noch Betrieb der Nationalstrassen Kosten für den Kanton St.Gallen anfallen werden. Dies ist eine Folge der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen. Die Hoheit über die Nationalstrassen ging am 1. Januar 2008 vollumfänglich an den Bund über. Die neu gebildete Gebietseinheit VI betreibt unter der Leitung des Kantons St.Gallen die Nationalstrassen im Auftrag des Bundes im Rahmen einer Leistungsvereinbarung mit Globalbudget. Es ist vorgesehen, dass die kantonalen Grossprojekte zur Baureife gebracht werden. Es sind dies die Verkehrsentlastung Rapperswil-Jona und die Ortsumfahrungen Bütschwil und Wattwil. Weitere Grossprojekte sind die Brücke Päfers–Valens und die Verkehrsentlastung Rorschach mit regionalem Autobahnzubringer zu einem neuen Autobahnanschluss an der A 1. Daneben enthält das Programm wiederum viele mittlere und kleinere Vorhaben.

Das Programm für Kantonsstrassen umfasst Projekte mit Gesamtkosten von rund 243 Mio. Franken, wovon der Kanton rund 183 Mio. Franken beizutragen hat (Anhang A, 1. Priorität). Im Anhang B sind Projekte mit geringerer Priorität aufgeführt, deren Ausführung grundsätzlich nicht im 15. Strassenbauprogramm geplant ist. Einzelne Vorhaben sollen allerdings vorgezogen werden, wenn bei Vorhaben der 1. Priorität Verzögerungen entstehen oder wichtige Rahmenbedingungen ändern. Bei der Zuteilung der Projekte zu den Anhängen A, B und C wurden die grösseren Vorhaben (Kosten von über 2,5 Mio. Franken) anhand einer Kostenwirksamkeitsanalyse, die kleineren Vorhaben mit einem einfacheren Verfahren priorisiert. Die Vorhaben nach Anhang A können mit den zur Verfügung stehenden Mitteln finanziert werden, wenn die prognostizierten Einnahmen eintreffen. Der Trend für die Jahre 2012 und 2013 im Finanzplan zeigt aber deutlich, dass bei Inangriffnahme von zwei Grossvorhaben aus dem Strassenfonds massiv Mittel bezogen werden und die Ausgangslage für die nächsten Strassenbauprogramme aus finanzieller Sicht kritisch sein wird. Deshalb ist alles daran zu setzen, den Strassenfonds im Hinblick auf die folgenden Strassenbauprogramme zu äufnen.

Das neue kantonale Finanzausgleichsgesetz ersetzt die Anteile der politischen Gemeinden an der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe und die Grundbeiträge des Strassenlastenausgleichs durch einen Pauschalbeitrag. Der Pauschalbeitrag wird neu über den Sonderlastenausgleich Weite ausgerichtet. Der Sonderlastenausgleich Weite gleicht übermässige Belastungen der Gemeinden mit geringer Bevölkerungsdichte und dementsprechend langen Verbindungswegen unter Berücksichtigung der topographischen Verhältnisse aus. Für den Sonderlastenausgleich Weite werden im 15. Strassenbauprogramm 203 Mio. Franken bereitgestellt.

In einem V. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan wird den Anträgen der Gemeinde Rorschacherberg und der Stadt Rorschach stattgegeben, den beabsichtigten Abtausch der Kantonsstrassenführung Brücke Bahnhofstrasse samt Zufahrt anstelle der Waldaubücke samt Rampen nicht zu vollziehen. Für den Kanton ergeben sich dadurch keine Nachteile, da einerseits der Netzschluss sichergestellt ist und andererseits der Brückenneubau für die Bahnhofstrasse entfällt.

Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Hiermit ziehen wir Bilanz über das 14. Strassenbauprogramm und unterbreiten Ihnen das 15. Strassenbauprogramm mit dazugehörigem Beschlussentwurf. Damit in Zusammenhang steht auch der V. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan mit den entsprechenden Beschlussentwürfen.

Das 15. Strassenbauprogramm wurde zeitgleich und in Abstimmung mit dem 4. öV-Programm erarbeitet. Insbesondere der Abschnitt «Gesamtverkehr» dieser Botschaft deckt sich mit dem entsprechenden Abschnitt in der Botschaft zum 4. ÖV-Programm.

## 1. Rückblick auf das 14. Strassenbauprogramm (2004 bis 2008)

### 1.1. Nationalstrassenbau

Seit 1. Januar 2008 ist die Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) in Vollzug. Im Nationalstrassenbau, -betrieb und -unterhalt hat das zur Folge, dass der Bund zuständig ist und damit auch allein die Kosten zu tragen hat. Die Strassenrechnung des Kantons St.Gallen wird im Jahr 2008 nur noch marginal belastet (Ausgleichszahlungen).

#### 1.1.1. In Betrieb genommene Abschnitte und Planungen/Projektierungen

Der Ausbau des Anschlusses St.Gallen-Winkeln der Nationalstrasse A1 wurde zügig realisiert, so dass das Einrichtungshaus IKEA im September 2007 eröffnet werden konnte. Dies war nur möglich, weil die strassenseitige Erschliessung vorzeitig fertig gestellt wurde. Die Shopping-Arena wurde im März 2008 eröffnet. Im Frühsommer 2008 erfolgt die Eröffnung der AFG-Arena. Die Kostenvoranschläge für die Strassenbauarbeiten wurden eingehalten.

Im Rahmen der Planungsstudien zur Überprüfung des Kapazitätsengpasses der Nationalstrasse A1 in der Stadt St.Gallen samt Interaktion mit dem Hauptstrassennetz wurde eine Strategie mit kurz-, mittel- und langfristigen Massnahmen auf bzw. an der Nationalstrasse festgelegt:

- kurzfristig: Ausbau des Verkehrsleitsystems zur Optimierung der Nutzung der Verkehrsflächen, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur besseren Information der Strassenbenützer;
- mittelfristig: Planung «kleiner» baulicher Massnahmen in den Autobahnanschlussbereichen zur Verbesserung von Abfluss und Zufahrt bzw. zur Verhinderung eines Rückstaus auf die Nationalstrasse (Sicherheitsrelevanz);
- langfristig: Entlastung der Stammstrecke A1 durch den Neubau einer Spange Kreuzbleiche-Neumarkt-St.Fiden-Neudorf.

Die Massnahmen sind unterschiedlich weit fortgeschritten:

- Das «Verkehrsleitsystem» konnte parallel mit dem Ausbau des Anschlusses Winkeln in den Jahren 2006 bis 2008 realisiert werden. Als wichtigster Mosaikstein galt die Verlängerung der Aus- und Einfahrtsspuren zwischen dem Anschluss St.Gallen-Winkeln und dem Sitterviadukt. Ergänzend musste die Signalisation sowohl soft- als auch hardwaremässig erneuert werden. Die Einbindung der Verkehrsrechner, aber auch die Errichtung der neuen Signalisationsträger mit zugehörigen Signalen unter Verkehr stellte höchste Anforderungen.
- Die mittelfristigen Massnahmen beschränken sich, nachdem die Anschlüsse St.Gallen-Winkeln und St.Gallen-Neudorf bereits ergänzt sind, auf die Bereiche Kreuzbleiche und St.Fiden. Hier muss der Verkehrsfluss auch zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs, auf dem übergeordneten Stadtnetz aufrechterhalten werden. In enger Zusammenarbeit mit der Stadt St.Gallen wurden Studien und Planungen durchgeführt, die eine Realisierung im 15. Strassenbauprogramm ermöglichen.
- Verkehrstechnische Untersuchungen haben gezeigt, dass das Hauptproblem des Kapazitätsengpasses auf der Stadtautobahn A1 nicht im Durchgangs-, sondern im Ziel-, Quell- und Binnenverkehr zu suchen ist. Deshalb wäre der Ausbau der Stammstrecke der A1 auf sechs Spuren nicht zielführend, obwohl technisch und mit grossem Aufwand machbar. Zur Entlastung braucht es dringend zusätzliche Erschliessungen der Räume Neumarkt-Altstadt-St.Fiden von Süden her und eine Verbindung zur A1, einerseits über die Kreuzbleiche, andererseits über das Neudorf.

Für einen Zubringer aus dem Raum Goldach-Rorschacherberg-Rorschach mit Autobahnanschluss an die A1 wurde die technische Machbarkeit von drei Varianten nachgewiesen und die Zweckmässigkeitsbeurteilung durchgeführt. Die Bestvariante ist bekannt und soll im 15. Strassenbauprogramm in enger Koordination mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) weiterbearbeitet und zur Ausführungsreife gebracht werden.

Verkehrstechnische Untersuchungen samt Verkehrszählungen haben gezeigt, dass der Ausbau des Halbanchlusses Walenstadt der A3 zu einem Vollanschluss nicht gerechtfertigt ist. Das Projekt wird nicht weiterverfolgt.

Der Anschluss Wil-West der A1 kommt wohl auf Thurgauer Gebiet zu liegen, dient aber beiden Kantonen Thurgau und St.Gallen. Der Kanton Thurgau ist beim ASTRA mehrmals vorstellig geworden, hat aber das Ziel, eine Zustimmung zur Erarbeitung eines Generellen Projekts zu erhalten, bisher nicht erreicht (Abhängigkeiten zu Sachplan Verkehr, Netzbeschluss, Festlegung des Nationalstrassenperimeters).

Der Zubringer Appenzellerland ab der A1 steht und fällt ebenfalls mit der Strassenklassierung des Bundes. Er kann deshalb erst nach dem neuen Netzbeschluss der Eidgenössischen Räte, in Abhängigkeit von den Festlegungen im Sachplan Verkehr, zur Ausführungsreife gebracht werden. Die Kantone Appenzell A.Rh. und St.Gallen haben die Vorarbeiten bzw. Projektierungen weit vorangetrieben. Die St.Galler Interessen liegen hauptsächlich in der Anbindung des Industriegebiets der Stadt Gossau und in einer weiteren Entflechtung der Verzweigung St.Gallen-Winkeln.

Die ungünstigen Verkehrsverhältnisse auf der A1/A13 im Grenzraum St.Margrethen-Au werden weiter anhalten. Aufgrund des letztinstanzlichen Entscheids aus dem Jahr 2006 kann die zur Verbindung der Autobahnen A1/A13 im St.Galler Rheintal und der A14 in Vorarlberg so nicht gebaut werden. Unter der Leitung des Landes Vorarlberg wird eine neue, umweltverträgliche Lösung in einem partizipativen Verfahren (mit Beteiligung der Schweiz) erarbeitet. Der Zeithorizont ist nicht bekannt.

#### *1.1.2. Baulicher Unterhalt, Erneuerung und Ergänzung der Nationalstrassen*

Im 14. Strassenbauprogramm waren für den baulichen Unterhalt, die Erneuerung und Ergänzung der Nationalstrassen durch Bund und Kanton Investitionen von 213 Mio. Franken vorgesehen. Die geplanten Projekte konnten jeweils erst nach den jährlichen Kreditzuteilungen des Bundes ausgeführt werden. Aufgrund der restriktiven Handhabung der Mittelzuteilung des Bundes wurden so genannte UplANS-Projekte (Unterhaltsplanung Nationalstrassen) bevorzugt finanziert. Deshalb entstanden jährliche Abweichungen gegenüber den Planungswerten.

Der Bundesanteil betrug für die Jahre 2004 bis 2007 jeweils 87 Prozent und beträgt für das Jahr 2008, infolge der NFA, 100 Prozent. Folgende Investitionen wurden durch Bund und Kanton in den Jahren 2004 bis 2008 getätigt oder sind noch vorgesehen (in Klammer: Planungswerte):

<b>Jahr</b>	<b>Mio. Franken</b>
2004	68,0 (60,66)
2005	59,0 (62,90)
2006	15,0 (20,15)
2007	22,5 (34,15)
2008	39,5 (35,15)
<b>Insgesamt</b>	<b>204,0 (213,01)</b>

Mit der Realisierung der Fahrbahnerneuerung und Instandsetzung der Kunstbauten auf dem Autobahnabschnitt A1, St.Gallen-Rheineck, konnte eine wichtige Nationalstrassenanlage in den Jahren 2004/2005 saniert werden. Die Betonbeläge wurden zur Werterhaltung mit einem bituminösen Belag überbaut und alle Kunstbauten fachgerecht saniert. Gleichzeitig wurde die gesamte Strecke gemäss UplaNS-Vorgaben lärmtechnisch auf den neuesten Stand ausgebaut und die elektromechanischen Anlagen wurden dem Stand der Technik angepasst. Mit Gesamtkosten von rund 117 Mio. Franken gehörte die Sanierung zu einem der bedeutendsten Unterhaltsprojekte im Kanton St.Gallen. Im Weiteren erfolgten im Jahr 2004 grössere Unterhaltsarbeiten an den Galerien Lindental und Harzbüchel auf der Stadtautobahn A1 in St.Gallen sowie an den Bruchsteinmauern entlang der A13 im Rheintal. Bei Schmerikon wurde im Jahr 2006 das Unterquerungsbauwerk des Verbandskanals saniert. Erhebliche Setzungen des Autobahndamms hatten dies nötig gemacht. Ein wichtiges Projekt wurde mit dem Verkehrsbeeinflussungskonzept auf der Stadtautobahn im Jahr 2006 gestartet. Bereits im Jahr 2007 resultierten daraus umfangreiche Unterhaltsarbeiten, die aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens zu einem grossen Teil in der Nacht ausgeführt werden mussten. Ende 2008 wird die Realisierung beendet sein.

Der Betonfahrbahnbelag im Bereich A13, Trübbach-Bad Ragaz, und A3, Mels-Verzweigung Sarganserland ist in einem schlechten Zustand und musste fortlaufend notdürftig repariert werden. Die Projektierungsarbeiten für die Sanierung wurden mit grossem Druck vorangetrieben, sodass im Jahr 2007 das Massnahmenprojekt dem ASTRA zur Weiterbehandlung übergeben werden konnte. Die Ausführung soll vom ASTRA realisiert werden und ist auf die Jahre 2010/2011 festgelegt worden.

### *1.1.3. Auswirkungen der NFA*

Die NFA hat auf Nationalstrassenbau, -unterhalt und -betrieb enorme Auswirkungen, dies sowohl in organisatorischer als auch in finanzieller Hinsicht. Im Rahmen der NFA und des revidierten Bundesgesetzes über die Nationalstrassen (SR 725.11) ist der Bund ab 1. Januar 2008 allein für Bau, Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen zuständig. Das Eigentum an Nationalstrassen, Werkhöfen, Stützpunkten, Salzlagern ging auf diesen Termin an den Bund über. Für den Betrieb der Nationalstrassen schloss der Bund mit den Kantonen oder den von diesen gebildeten Trägerschaften Leistungsvereinbarungen ab. Im Gebiet der Ostschweiz hat der Bund für den Betrieb der Nationalstrassen die Gebietseinheit VI (GE VI) festgelegt. Nach bilateralen Bereinigungen mit den Nachbarkantonen umfasst das Gebiet heute Nationalstrassenabschnitte auf Gebiet der Kantone St.Gallen, Schwyz, Thurgau, Graubünden und Glarus. Künftig – im Rahmen des Sachplans Verkehr – werden voraussichtlich auch die Zubringer zu den Hauptorten der Kantone Glarus, Appenzell A.Rh. und Appenzell I.Rh. sowie die Verbindung Arbon bis Kreuzlingen, die dem Grundnetz zugeteilt werden sollen, der GE VI zugeschrieben. Der Bund hat aufgrund der Ausschreibung die GE VI dem Kanton St.Gallen übertragen. Mit Beschluss vom 2. Oktober 2007 hat die Regierung das Baudepartement ermächtigt, die entsprechende Leistungsvereinbarung mit dem ASTRA zu unterzeichnen. Die Unterzeichnung erfolgte am 20./28. Dezember 2007.

Im Nationalstrassenbau konnten die Arbeiten wie vorgesehen weitergeführt und fertig gestellt werden. Die im Jahr 2008 ausgeführten Arbeiten werden aufgrund der neuen Regelung nach NFA zu 100 Prozent durch den Bund getragen (rund 28 Mio. Franken).

## **1.2. Kantonsstrassenbau**

### *1.2.1. Umfahrungsstrassen*

#### *a) A 53, Umfahrung Wagen–Eschenbach–Schmerikon*

Die Umfahrungsstrasse (Etappen 1 und 2) konnte am 1. Oktober 2003, ein Jahr früher als ursprünglich vorgesehen, dem Verkehr übergeben werden. Die Gesamtkostenabrechnung schliesst trotz erheblichen Mehrleistungen deutlich unter dem vom Kantonsrat beschlossenen

Kostenvoranschlag von 254 Mio. Franken (Preisstand Dezember 1989) ab. Dies war nur möglich, weil einerseits die Tunnelbaulose günstig vergeben werden konnten und andererseits eine strikte Vergabedisziplin samt umfassender Kostenkontrolle griffen. Ein Jahr nach der Inbetriebnahme der Umfahrungsstrasse wurden Verkehrszählungen durchgeführt, welche die prognostizierte Entlastung der Dörfer Eschenbach, Neuhaus und Schmerikon bestätigten.

*b) H 16, Umfahrung Bazenhaid*

Mit dem Bau der Umfahrungsstrasse wurde im Juni 2002 begonnen. Am 27. September 2006 konnte, einige Monate früher als geplant, die Umfahrungsstrasse eröffnet werden. Die im Januar 2001 der Teuerung angepassten Kosten von 133,69 Mio. Franken konnten eingehalten werden. Die Bauarbeiten des vom ASTRA nachträglich verlangten Fluchtschachts für den rund 500 m langen Wihaldentunnel werden im Herbst 2008 abgeschlossen.

*c) H 16, Umfahrung Bütschwil*

Nach Abschluss der Zweckmässigkeitsbeurteilung, der drei Varianten zu Grunde lagen, erwies sich die Variante «Platte» als Bestvariante. Zwischen September 2005 und Dezember 2006 wurde das Genehmigungsprojekt erarbeitet. Weil die geplante Umfahrungsstrasse teilweise Gebiet betrifft, das sich im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN) befindet, musste zudem den Ansprüchen der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission entsprochen werden. Es ist mit Erstellungskosten von 165 Mio. Franken zu rechnen.

*d) H 16, Umfahrung Wattwil, Abschnitt Brendi-Stegrüti*

Im März 2006 einigten sich die Gemeinderäte von Wattwil und Ebnet-Kappel mit dem kantonalen Tiefbauamt über die weiter zu bearbeitende Linienführung. Das Genehmigungsprojekt wurde im November 2006 an die Hand genommen und konnte im Frühling 2008 abgeschlossen werden. Der Kostenvoranschlag beläuft sich auf 125 Mio. Franken.

*e) Verkehrsentslastung Rapperswil / Jona*

Die Entlastung auf den Hauptachsen durch Rapperswil und Jona ist aufgrund der sehr hohen Verkehrsbelastung dringend. Das Genehmigungsprojekt (1. bis 3. Etappe) wurde schon im 13. Strassenbauprogramm (1999 bis 2003) fertig gestellt. Die Gesamterstellungskosten belaufen sich auf 750 Mio. Franken (1. Etappe 190 Mio. Franken, 2. Etappe 240 Mio. Franken, 3. Etappe 320 Mio. Franken). Die Ausführung konnte nicht in Angriff genommen werden, weil die Finanzierungszusage des Bundes bis heute nicht erfolgte.

*f) Nordumfahrung Altstätten*

Anstelle der Nordumfahrung Kriessern Strasse bis Rorschacher Strasse wurde die Südumfahrung Kriessern Strasse bis Oberriet Strasse realisiert. Nach der 1. Etappe im Jahr 2006 konnte auch die 2. Etappe im Herbst 2007 dem Verkehr übergeben werden. Bau und Finanzierung der Strasse erfolgten durch die Stadt Altstätten. Mit dem IV. Nachtrag zum Kantonsstrassenplan hat der Kantonsrat im Jahr 2006 beschlossen, dieses Strassenstück ins Kantonsstrassennetz zu übernehmen.

*g) Ostumfahrung Sargans*

Im 14. Strassenbauprogramm waren der technische Nachweis der Machbarkeit, die Zweckmässigkeitsbeurteilung und ein allfälliger Kostenteiler vorgesehen. Die verkehrlichen Grundlagen, welche die Basis für die Zweckmässigkeitsbeurteilung darstellten, haben gezeigt, dass die Entlastung der St.Galler Strasse in Sargans im besten Fall 30 Prozent beträgt. Nach den Vorgaben der St.Galler Strassenbaupolitik und des 13. Strassenbauprogramms kann eine Umfahrungsstrasse nur realisiert werden, wenn die Entlastungswirkung mindestens 50 Prozent und der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) über 10'000 Fahrzeuge/Tag beträgt. In Sargans werden beide Bedingungen nicht erfüllt. In Absprache mit der Standortgemeinde und den umliegenden Gemeinden soll nun der bestehende Strassenzug vom Autobahnanschluss Trübbach

bis zum Autobahnanschluss Sargans neu gestaltet und damit die gewünschte Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Autobahn erreicht werden.

#### *h) Aufhebung Niveauübergang Grynaustrasse, Uznach*

Im März 2002 wurde die «Petition gegen Barriere und Stau» eingereicht. In der Folge beantragte der Gemeinderat Uznach dem Kanton eine Machbarkeitsstudie in das 14. Strassenbauprogramm aufzunehmen. Die Machbarkeitsstudie wurde im Jahr 2006 durchgeführt und der Politischen Gemeinde Uznach zur Stellungnahme unterbreitet. Am 31. Januar 2007 kam der Gemeinderat zum Schluss, die Bemühungen hinsichtlich Aufhebung des Niveauübergangs nicht weiter fortzusetzen.

#### *i) Regionalverbindungsstrasse Wil*

Die technische Machbarkeit für die Strasse wurde nachgewiesen und die Linienführung so gewählt, dass die Strasse den Perimeter (Baulinie) der Nationalstrasse A 1 nicht tangiert. Auf die Durchführung einer Zweckmässigkeitsbeurteilung wurde infolge des tiefen DTV von 3'400 Fahrzeug/Tag verzichtet. Das kantonale Tiefbauamt hat der Regionalplanungsgruppe Wil empfohlen, den Korridor freizuhalten. Es wurde mit der Stadt Wil vereinbart, im Rahmen des 15. Strassenbauprogramms (2009 bis 2013) die Prüfung einer realisierbaren Verkehrsentslastung für die Stadt Wil vorzunehmen.

#### *j) Autobahnzubringer Region Rorschach*

Die Prüfung der technischen Machbarkeit eines Autobahnanschlusses samt neuem Zubringer aus der Region Rorschach an die A1 hat drei mögliche Linienführungen aufgezeigt. Die Linienführungen wurden in der Zweckmässigkeitsbeurteilung gegenübergestellt und die Bestvariante wurde ermittelt. Die Detailprojektierung hat in enger Absprache mit dem ASTRA zu erfolgen. Der Kostenteiler zwischen Bund, Kanton und Region ist noch festzulegen.

### *1.2.2. Übrige Kantonsstrassenprojekte*

Das 14. Strassenbauprogramm enthielt im Anhang A 95 Bauvorhaben der 1. Priorität. Davon wurden auf Wunsch von Gemeinden sieben Projekte gestrichen oder durch Vorhaben des Anhangs B (2. Priorität) ersetzt. Ferner wurden 116 Vorhaben (63 ausgeführte und 53 projektierte) die nicht im 14. Strassenbauprogramm enthalten sind, zusätzlich in Angriff genommen. Über diese Projekte – es handelt sich im Wesentlichen um kleinere und mittlere Vorhaben – legte die Regierung in den jährlichen Amtsberichten Rechenschaft ab.

### *1.2.3. Kunstbauten*

#### *a) Brücken*

Während des 14. Strassenbauprogramms wurden im Rahmen der Investitionsrechnung folgende Projekte neu erstellt oder ersetzt:

- Brücke SBB Waldau, Rorschacherberg;
- Brücke Alter Rhein, Diepoldsau;
- Brücke Kesselbach, Altstätten;
- Brücke über den Aubach, Oberriet;
- Brücke Entsumpfungskanal, Walenstadt;
- Brücke Thur, Stein;
- Brücke über den Dorfbach, Wattwil;
- Brücke Aachbach Aach, Mogelsberg;
- Brücke Aachbach Aachsäge, Mogelsberg;
- Brücke über den Sevelerbach, Sevelen;
- Brücke über den Fallenbach, Amden;



- Brücken im Zusammenhang mit der H16 Umfahrung Bazenheid:
  - Brücke Cholberg;
  - Brücke Bräägg;
  - Flurwegunterführung Bräägg;
  - Flurwegunterführung Aspis;
  - Unterführung Industriegleis;
  - Überführung Anschluss Zwizach;
  - Überführung Industriegleis;
  - Überführung Mühlaustrasse.

#### *b) Tunnel*

Folgende Tunnelbauten wurden im Zusammenhang mit der H16 Umfahrung Bazenheid gebaut:

- Tunnel Wihalden;
- Tunnel Rotwald.

#### *1.2.4. Auswirkungen der NFA*

Mit der NFA wurde festgelegt, dass die Finanzierung der Eidgenössischen Hauptstrassen ab 1. Januar 2008 nicht mehr projektbezogen, sondern über eine jährlich ausbezahlte Globale erfolgt. Für den Kanton St.Gallen bedeutet dies, dass künftige Grossprojekte mit zusätzlichen Mitteln aus der Strassenrechnung finanziert werden müssen. Der für den Kanton St.Gallen berechnete Globalbeitrag beläuft sich auf jährlich 8,27 Mio. Franken. Weil der Bund noch laufende Verpflichtungen von Grossprojekten in anderen Kantonen abbauen muss, fallen im Jahr 2008 für den Kanton St.Gallen lediglich 3,2 Mio. Franken an. Diese werden kontinuierlich auf den zugesprochenen Globalbeitrag steigen.

Der Vorteil der Neuregelung liegt darin, dass die Mittel auch ohne Projekte fliessen und der Kanton priorisieren kann. Nachteilig wirkt sich aus, dass insgesamt über mehrere Jahre deutlich weniger Bundesmittel fliessen werden.

### **1.3. Umweltschutzmassnahmen**

#### *1.3.1. Nationalstrassen*

##### *a) Lärmschutzmassnahmen*

In der Politischen Gemeinde Thal schützt neu eine Lärmschutzwand entlang der A1 beim Strassenverkehrsamt die betroffenen Büroräumlichkeiten sowie weitere lärmempfindliche Räume. Sie schützt zudem den Messort zur Ermittlung der Lärmemissionen bei Fahrzeugen. Im Rahmen der Fahrbahnerneuerung auf der Teilstrecke St.Gallen-Neudorf bis Rheineck-Thal der A1 konnten zusätzlich zur Sanierung der bestehenden Wände ergänzende Lärmschutzwände erstellt werden und zwar im Lerchenthal, St.Gallen, Hohrain/Loch, Rorschacherberg, Schlossbach, Rorschacherberg, und Jöhnli, Thal. Bei den Lärmschutzwänden Schlossbach und Jöhnli wurde eine Kostenbeteiligung der Gemeinden vereinbart. In Ergänzung dazu wurden bei 14 Liegenschaften, wegen gewährter Erleichterungen, Lärmschutzfenster eingebaut. An der Georg-Rennerstrasse in Wil (Querverbindung A1 beim Anschluss Wil) soll die Verminderung der Lärmbelastung mit beidseitigen Lärmschutzwänden erzielt werden. Bei Einzelliegenschaften sollen zudem Schallschutzfenster eingebaut werden.

##### *b) Wildtierkorridore an Nationalstrassen*

Das Grobkonzept für die Wildtierkorridore an den Nationalstrassen ist durch das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen erarbeitet worden. Die Erstellung von Wildtierübergängen ist auf die Unterhaltsplanung von Nationalstrassen (UplaNSt) abgestimmt. Mit dem NFA ging die Verantwortung für die Nationalstrassen und damit auch jene für die Wildtierübergänge per 1. Januar 2008 an den Bund über. Das Grobkonzept wurde dem Bund zur weiteren Bearbeitung übergeben.

Das Detailprojekt für den Wildtierübergang Schollberg wurde erstellt und dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) zur Stellungnahme eingereicht. Die Detailprojekte für die beiden Übergänge Seeztal und Linthebene sind in Arbeit. Die Projektverantwortung für alle Vorhaben liegt seit dem 1. Januar 2008 beim Bund.

### *1.3.2. Kantonsstrassen*

#### *a) Lärmschutz*

Die im 13. Strassenbauprogramm intensivierten Arbeiten im Bereich des Lärmschutzes konnten auch im 14. Strassenbauprogramm vorangetrieben werden, insbesondere in Form von Schallschutzmassnahmen bei den von Lärm am stärksten betroffenen Liegenschaften an Kantonsstrassen. So konnten im Verlauf des 14. Strassenbauprogramms die Sanierungsprogramme in Balgach, Thal (Staad) und Widnau sowie in den Städten St.Gallen, Gossau und Wil abgeschlossen werden. Das Sanierungsprojekt für die Politische Gemeinde Wittenbach wurde dem ASTRA zur Genehmigung eingereicht. Bei Strassenneubauten wurden die Umweltschutzmassnahmen in die Strassenprojekte integriert. Auch kleinere Strassenbauvorhaben (z.B. Kreisel) trugen zur Immissionsminderung bei. Im Verfahrensablauf der Lärmsanierung an Strassen sind wichtige Änderungen eingetreten. Einerseits wurde die in der eidgenössischen Lärmschutz-Verordnung (SR 814.41) festgehaltene Sanierungsfrist verlängert, für Nationalstrassen bis 31. März 2015 und für Haupt- und übrige Strassen bis 31. März 2018. Zudem wurden die Subventionssätze für Bundesbeiträge (übrige Strassen) halbiert. Mit der NFA wechselte die projektbezogene (Mit)Finanzierung zum Globalkredit und zur Programmvereinbarung.

#### *b) Luftreinhaltung*

Bei der Projektierung von Bauvorhaben an Kantonsstrassen wurde den Anliegen der Luftreinhaltung wenn immer möglich Rechnung getragen. Da es kaum Eingriffe gibt, die lufthygienisch die Situation auf einen Schlag verbessern, sind Sanierungsmassnahmen auch selten als eigenständige Luftreinhaltungsmassnahmen geeignet. Vielmehr erfolgen solche in der Regel als Ergänzung zu Eingriffen sicherheits-/verkehrstechnischer, lärmindernder oder gestalterischer Art. Für Projekte Dritter im Bereich von Kantonsstrassen hatte der Kanton deshalb in erster Linie Koordinationsaufgaben wahrzunehmen. Ein Schwerpunkt bildete St.Gallen-Winkeln. Insbesondere leisteten die Sicherung von Fussgängerübergängen durch Schutzinseln (Trennwirkung) und der Umbau eines verkehrsreichen, lichtsignalgesteuerten Knotens in einen Kreisel wertvolle Beiträge zur lokalen Schadstoffminderung. Beiträge des Bundes an strassenverkehrsbedingte Massnahmen gemäss Luftreinhalte-Verordnung wurden nicht mehr ausgerichtet, als Folge des Entlastungsprogramms 2003 des Bundes.

#### *c) Gewässerschutz*

Im Kanton St.Gallen bestehen rund 60 Konfliktstellen zwischen Gewässerschutzzonen und Kantonsstrassen; im 14. Strassenbauprogramm konnte ein Drittel davon saniert werden.

#### *d) Strassenraumgestaltungen*

Im 14. Strassenbauprogramm wurde lediglich die Strassenraumgestaltung in Oberriet fertig gestellt. Teilrealisierungen sind in Bronschhofen, Eschenbach, Gommiswald, Uznach, Waldkirch und Wattwil angelaufen. Mit weiteren Gemeinden wurden Konzepte erarbeitet. Es zeigte sich, dass partizipative Verfahren in den Gemeinden sehr zeitaufwändig sind. Weiter fällt auf, dass Strassenraumgestaltungen im politischen Prozess oft nicht getragen und damit auch nicht realisiert werden. Weil erst einige wenige Strassenraumgestaltungen angegangen werden konnten, soll die Pilotphase gemäss 14. Strassenbauprogramm weitergeführt werden.

## **1.4. Kantonsbeiträge an die Politischen Gemeinden**

### *1.4.1. Werkgebundene Kantonsbeiträge*

Nach Ziffer 11 des Kantonsratsbeschlusses über das 14. Strassenbauprogramm (ABI 2003, Seite 2830 ff.) wurden für die Jahre 2004 bis 2008 insgesamt 14,5 Mio. Franken für werkgebundene Kantonsbeiträge an die politischen Gemeinden nach Art. 94 ff. des Strassengesetzes (sGS 732.1; abgekürzt StrG) bereitgestellt. Tatsächlich werden bis Ende 2008 voraussichtlich 13 Mio. Franken ausbezahlt sein.

### *1.4.2. Nicht werkgebundene Kantonsbeiträge*

Nach Ziffer 13 des Kantonsratsbeschlusses über das 14. Strassenbauprogramm und nach dem III. Nachtrag zum Strassengesetz beträgt der Anteil der nicht werkgebundenen Beiträge an die Strassenlasten der politischen Gemeinden aus dem Reinertrag der Strassenverkehrsabgaben und dem Anteil Treibstoffzoll 31 Prozent. In der Botschaft zum 14. Strassenbauprogramm waren dafür aufgrund der Einnahmenschätzungen insgesamt rund 230 Mio. Franken vorgesehen.

Aufgrund der Rechnungen 2004 bis 2007 und des Voranschlags 2008 (anstelle der nicht werkgebundenen Kantonsbeiträge treten ab 1. Januar 2008 mit dem Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über das 14. Strassenbauprogramm für die Jahre 2004 bis 2008 der Sonderlastenausgleich Weite gemäss neuem Finanzausgleichsgesetz und die pauschalen Kantonsbeiträge) werden die Kantonsbeiträge voraussichtlich rund 234 Mio. Franken betragen. Entsprechend Ziffer 14 des Kantonsratsbeschlusses über das 14. Strassenbauprogramm wurden 10 Prozent, ab Vollzugsbeginn des III. Nachtrags zum Strassengesetz (1. Januar 2004) 13 Prozent der geleisteten Beiträge als Grundbeiträge und 90 Prozent bzw. 87 Prozent als Ausgleichsbeiträge ausgerichtet.

### *1.4.3. Auswirkungen des innerkantonalen Finanzausgleichs*

Mit dem neuen innerkantonalen Finanzausgleich wurden die nicht werkgebundenen Kantonsbeiträge neu geregelt. Anstelle dieser Kantonsbeiträge treten der Sonderlastenausgleich Weite und die pauschalen Kantonsbeiträge. Der Sonderlastenausgleich Weite und die pauschalen Kantonsbeiträge werden der Strassenrechnung belastet. Sie betragen im letzten Jahr des 14. Strassenbauprogramms (Voranschlag 2008) insgesamt rund 51 Mio. Franken.

## **1.5. Finanzierung des 14. Strassenbauprogramms (2004 bis 2008)**

Die Finanzierungsgrundsätze für den Strassenbau und -unterhalt sind im Kantonsratsbeschluss über das 14. Strassenbauprogramm für die Jahre 2004 bis 2008 dargelegt. Mit dem IV. Nachtrag zum Strassengesetz wurde ab 2004 eine Mitfinanzierung des Strassenbaus und -unterhalts aus dem allgemeinen Staatshaushalt ausdrücklich ausgeschlossen. Der Vollzug des neuen Finanzausgleichsgesetzes ab 1. Januar 2008 wird mit dem Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über das 14. Strassenbauprogramm geregelt.

Die folgenden Tabellen geben einen Überblick über Entwicklung und Verwendung der zweckgebundenen Mittel in den Jahren 2004 bis 2008 (Stand April 2008):

**Finanzierung des 14. Strassenbauprogramms (2004 bis 2008)**

	KoA Strafonds	KoA übr. KoSt	Rechnung 2004	Rechnung 2005	Rechnung 2006	Rechnung 2007	Voaanschlag 2008	Total 14. SBP
<b>730900</b>	<b>Strassenfonds</b>							
	<b>Ertrag</b>		<b>158'414'678</b>	<b>172'316'702</b>	<b>176'588'916</b>	<b>181'132'635</b>	<b>182'334'000</b>	<b>870'786'931</b>
	Motorfahrzeugsteuer	406000	117'052'914	119'820'956	122'509'757	125'416'914	125'500'000	610'300'541
	Motorfahradsteuer	406001	175'035	167'065	159'450	154'065	145'000	800'615
	Bundesbeitrag Treibstoffzoll	460281	22'330'480	22'504'533	24'520'381	25'213'100	24'520'400	119'088'894
	- davon a.o. Treibstoffzollanteil (gem. StVA)		2'592'870	2'578'809	2'918'259	2'960'585	0	11'050'523
	Anteil LSVA	440500	12'140'299	21'485'939	22'839'085	23'383'454	25'000'000	104'848'777
	verr. Zinsen	490019	390019	321'955	571'740	1'137'391	1'937'371	6'068'457
	Überdeckung StVA	497800	397800	6'393'995	7'766'469	5'422'852	5'027'731	29'679'647
	Defondierung	482000		0	0	0	0	0
	<b>Aufwand</b>		<b>158'414'678</b>	<b>172'316'702</b>	<b>176'588'916</b>	<b>181'132'635</b>	<b>182'334'000</b>	<b>870'786'931</b>
	verr. Vermögensverwaltung	390018	490018	0	0	0	2'600	2'600
	Unterdeckung StVA	397900	497900	0	0	0	0	0
	Fondierung	382000		0	0	8'308'347	25'360'200	33'668'547
	Mittelverwendung	39xxxx	158'414'678	172'316'702	176'588'916	172'824'288	156'971'200	837'115'784
	<b>verfügbare Mittel</b>		<b>158'414'678</b>	<b>172'316'702</b>	<b>176'588'916</b>	<b>181'132'635</b>	<b>190'639'747</b>	
	Bestand 1.1.		0	0	0	0	8'308'347	
	Nettoertrag LR		158'414'678	172'316'702	176'588'916	181'132'635	182'331'400	870'784'331
	<b>Verwendung zweckgebundene Mittel</b>		<b>158'414'678</b>	<b>172'316'702</b>	<b>176'588'916</b>	<b>172'824'288</b>	<b>156'971'200</b>	<b>837'115'784</b>
<b>615200</b>	<b>Gemeindestrassen</b>		<b>48'533'139</b>	<b>52'817'123</b>	<b>55'060'279</b>	<b>55'556'827</b>	<b>13'310'700</b>	<b>225'278'068</b>
	werkgebundene Beiträge	396900	362782	801'773	2'395'891	3'793'752	3'848'899	2'200'000
	nicht werkgebundene Beiträge		362282	44'441'462	45'780'866	46'405'196	47'383'880	0
	pauschale Beiträge		362282	0	0	0	11'110'700	11'110'700
	Anteil an LSVA		342905	3'642'090	5'000'000	5'000'000	5'000'000	18'642'090
	nicht verwendete Kredite		439820	-352'186	-359'634	-138'669	-675'952	0
<b>315000</b>	<b>Finanzausgleich</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>39'546'500</b>	<b>39'546'500</b>
	Sonderlastenausgleich Weite		393905	493905	347211	0	39'546'500	39'546'500
<b>725000</b>	<b>Verkehrspolizei</b>		<b>29'489'867</b>	<b>30'713'621</b>	<b>30'803'313</b>	<b>33'675'460</b>	<b>32'340'500</b>	<b>157'022'761</b>
	Beitrag Stadtpolizei		397901	497901	352023	8'767'263	8'402'700	8'529'400
	Entschädigung Verkehrspolizei			gem.Kapo	20'188'304	20'764'493	21'385'200	24'458'800
	Abschr.Stützpl. Buriel/Schmerikon		(390010)	534'300	1'255'300	1'015'413	687'260	686'700
<b>615400</b>	<b>Nationalstrassen</b>		<b>12'330'835</b>	<b>13'883'470</b>	<b>9'606'008</b>	<b>8'511'379</b>	<b>2'354'000</b>	<b>46'685'692</b>
	Abschreibung Nationalstrassenbau		396901	496901	390013	10'164'467	9'723'051	6'538'419
	verr. Zinsen			390019	0	0	0	209'000
	Deckungserfolg Unterhalt				2'166'368	4'160'419	3'067'589	551'505
<b>615300</b>	<b>Kantonsstrassen</b>		<b>68'060'837</b>	<b>74'902'488</b>	<b>81'119'316</b>	<b>75'080'622</b>	<b>69'419'500</b>	<b>368'582'763</b>
	Deckung Unterhalt		396902	496902	35'856'875	40'040'902	39'226'968	40'978'636
	verr. Zinsen			390019	1'077'845	952'115	911'739	581'511
	Abschreibung Kantonsstrassenbau			390013	31'126'117	33'909'471	40'980'609	33'520'475

**Entwicklung des Strassenfonds**

	Rechnung 2004	Rechnung 2005	Rechnung 2006	Rechnung 2007	Voranschlag 2008
<b>Bestandesrechnung</b>					
<b>110100</b>	<b>Verwaltungsvermögen Tiefbauten</b>				
	Stand 1.1.				
	30'434'789	42'047'381	25'427'806	11'660'792	0
	Aktivierung Nationalstrassenbau	10'164'467	9'723'051	6'538'419	7'959'874
	Aktivierung Kantonsstrassenbau	42'738'709	17'289'896	27'213'594	21'859'683
	Abschreibung Nationalstrassenbau	-10'164'467	-9'723'051	-6'538'419	-7'959'874
	Abschreibung Kantonsstrassenbau	-31'126'117	-33'909'471	-40'980'608	-33'520'475
	Stand 31.12.	42'047'381	25'427'806	11'660'792	0
<b>280700</b>	<b>Strassenfonds</b>				
	Stand 1.1.				
	0	0	0	0	8'308'347
	Fondierung	0	0	0	8'308'347
	Stand 31.12.	0	0	0	8'308'347
					33'668'547

## Finanzierungsvergleich des 14. Strassenbauprogramms (2004 bis 2008)

	KOA Strassenfonds	KOA übr. Kostenst.	Planung 14. SBP	Total 14. SBP	Abweichung
<b>730900 Strassenfonds</b>					
<b>Ertrag</b>			<b>870'798'300</b>	<b>870'786'931</b>	<b>-11'369</b>
Motorfahrzeugsteuer	406000		601'900'000	610'300'541	8'400'541
Motorfahrzeugsteuer	406001		660'000	800'615	140'615
Bundesbeitrag Treibstoffzoll	460281		124'237'000	119'088'894	-5'148'106
- <b>davon</b> a.o. Treibstoffzollanteil (gem. StVA)			18'500'000	11'050'523	-7'449'477
Anteil LSVA	440500		100'645'000	104'848'777	4'203'777
verr. Zinsen	490019	390019	8'800'000	6'068'457	-2'731'543
Überdeckung StVA	497800	397800	34'556'300	29'679'647	-4'876'653
Defondierung	482000		0	0	0
<b>Aufwand</b>			<b>870'798'300</b>	<b>870'786'931</b>	<b>-11'369</b>
verr. Vermögensverwaltung	390018	490018	0	2'600	2'600
Unterdeckung StVA	397900	497900	0	0	0
Fondierung	382000		0	33'668'547	33'668'547
Mittelverwendung	39xxxx		870'798'300	837'115'784	-33'682'516
<b>verfügbare Mittel</b>			<b>870'798'300</b>	<b>879'092'678</b>	
Bestand 1.1.			0	8'308'347	
Nettoertrag LR			<b>870'798'300</b>	<b>870'784'331</b>	<b>-13'969</b>
<b>Verwendung zweckgebundene Mittel</b>			<b>870'798'300</b>	<b>837'115'784</b>	<b>-33'682'516</b>
<b>615200 Gemeindestrassen</b>	396900	496900	<b>268'108'300</b>	<b>225'278'068</b>	<b>-42'830'232</b>
werkgebundene Beiträge		362782	14'500'000	13'040'315	-1'459'685
nicht werkgebundene Beiträge		362282	229'524'100	184'011'404	-45'512'696
pauschale Beiträge		362282	0	11'110'700	11'110'700
Anteil an LSVA		342905	24'084'200	18'642'090	-5'442'110
nicht verwendete Kredite		439820	0	-1'526'441	1'526'441
<b>315000 Finanzausgleich</b>	393905	493905	<b>0</b>	<b>39'546'500</b>	<b>39'546'500</b>
Sonderlastenausgleich Weite		347211	0	39'546'500	39'546'500
<b>725000 Verkehrspolizei</b>	397901	497901	<b>148'711'300</b>	<b>157'022'761</b>	<b>8'311'461</b>
Beitrag Stadtpolizei		352023	46'793'800	42'947'891	-3'845'909
Entschädigung Verkehrspolizei		gem.Kapo	100'314'600	109'895'897	9'581'297
Abschr.Stützpl. Buriet/Schmerikon		(390010)	1'602'900	4'178'973	2'576'073
<b>615400 Nationalstrassen</b>	396901	496901	<b>60'553'700</b>	<b>46'685'692</b>	<b>-13'868'008</b>
Abschreibung Nationalstrassenbau		390013	36'553'000	37'485'811	932'811
verr. Zinsen		390019	0	209'000	209'000
Deckungserfolg Unterhalt		inkl. Zins	24'000'700	9'199'881	-14'800'819
<b>615300 Kantonsstrassen</b>	396902	496902	<b>393'425'000</b>	<b>368'582'763</b>	<b>-24'842'237</b>
Deckung Unterhalt			190'160'800	200'688'381	10'527'581
verr. Zinsen		390019	13'000'000	3'923'210	-9'076'790
Abschreibung Kantonsstrassenbau		390013	190'264'200	163'971'172	-26'293'028

Der Ertrag entspricht gesamthaft der Prognose. Bei der Mittelverwendung sind die Bereiche Gemeindestrassen und Finanzausgleich zusammen zu beurteilen. Gemäss Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über das 14. Strassenbauprogramm werden dem Strassenfonds die Beiträge an den Sonderlastenausgleich Weite und die pauschalen Kantonsbeiträge an die politischen Gemeinden für das Jahr 2008 nach dem revidierten Art. 87 StrG belastet. Für den Nationalstrassenunterhalt wurden 14,8 Mio. Franken weniger aufgewendet als geplant. Bei den Kantonsstrassen wurden für die Abschreibung Bau 26,3 Mio. Franken weniger und für den Unterhalt 10,5 Mio. Franken mehr eingesetzt.

Die Hauptgründe für die Minderausgaben im Kantonsstrassenbau sind:

- das Grossprojekt Verkehrsentslastung Rapperswil-Jona konnte nicht begonnen werden;
- die Strassenraumgestaltungen und die Umweltschutzmassnahmen konnten nicht im geplanten Umfang realisiert werden;
- Projektverzögerungen infolge längerer Bearbeitungszeiten für neue Projekte (erhöhte Anforderungen für technische Randbedingungen, Verfahren, Partizipation und Umwelt).

Die geschilderten Entwicklungen führten dazu, dass der Strassenfonds am Ende des 14. Strassenbauprogramms ein Vermögen von rund 34 Mio. Franken ausweist. Mit Blick auf die anstehenden Grossvorhaben und die geringeren Beiträge des Bundes für die Hauptstrassen ist dieser Saldo durchaus positiv zu werten.

## **2. Gesamtverkehr**

### **2.1. Bund**

#### *2.1.1. Sachplan Verkehr*

Am 26. April 2006 hat der Bundesrat den Sachplan Verkehr, Teil Programm, gutgeheissen. Der Sachplan Verkehr legt die Ziele, Grundsätze und Prioritäten des Bundes für die Verkehrsinfrastrukturen fest und sorgt für die Koordination der Verkehrsträger untereinander und mit der anzustrebenden Raumentwicklung. Die im Teil Programm festgelegten Stossrichtungen der schweizerischen Verkehrsinfrastrukturpolitik werden im Teil Umsetzung konkretisiert. Für Probleme im Bereich von Verkehrsinfrastrukturen wird der Sachplan Verkehr im Teil Umsetzung den Lösungsweg, die vorgesehenen Massnahmen des Bundes, die Koordination dieser Massnahmen untereinander und mit anderen raumwirksamen Tätigkeiten sowie den zeitlichen Ablauf angeben. Die Konkretisierung erfolgt in den nächsten Jahren in enger Zusammenarbeit mit den Kantonen in Form von sachbezogenen Konzepten, raumbezogenen Konzepten oder Objektangaben.

Nach einer Schilderung der Ausgangslage bezeichnet der Sachplan Verkehr, Teil Programm, die Ziele der Verkehrsinfrastrukturpolitik, die Entwicklungsstrategien und die Grundsätze der Netzzuordnung. Danach legt er die Handlungsgrundsätze und Prioritäten für Teilräume der Schweiz fest. Das Gebiet des Kantons St.Gallen wird drei sich teilweise überlagernden Teilräumen zugeteilt. Die aktuellen und kommenden Probleme sowie die vorgesehenen Massnahmen und die weiteren Lösungsmöglichkeiten werden im Programmteil des Sachplans Verkehr wie folgt beschrieben.

#### *Teilraum Zürich*

Der Teilraum Zürich umfasst nebst dem Kanton Zürich auch Teile der Kantone Aargau, Zug, Schwyz, St.Gallen (Raum Obersee), Thurgau und Schaffhausen mit insgesamt zwölf Agglomerationen. Er weist Verflechtungen zu den grenznahen Regionen von Deutschland auf. Der Teilraum hat schweizweit bezüglich Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung die grösste Entwicklungsdynamik.

Als wichtigster Verkehrsknotenpunkt des Landes verfügt der Teilraum über eine ausgezeichnete Verkehrserschliessung, die eine Siedlungsentwicklung am Rande der Agglomerationen ermöglichte. Mit der Realisierung von weiteren Verkehrsinfrastrukturen bis zum Jahr 2020 in diesem Raum steigt die Verkehrsgunst noch. Zu nennen sind insbesondere die Schliessung der Lücken im Nationalstrassennetz (A4 Knonauer Amt und A1/A3 Stadt Zürich) sowie die Verwirklichung der NEAT.

Die starke Verkehrszunahme führt zunehmend zu Kapazitätsengpässen auf Strasse und Schiene in der Agglomeration Zürich selbst (insbesondere Verbindungen zwischen Stadtzentrum und Sub-Zentren im Limmattal und Glatttal) sowie bei den Verbindungsachsen zu den benachbarten Agglomerationen (vor allem nach Winterthur, nach Zug und nach Aarau). Kritisch ist die Kapazität strassenseitig im Korridor Zürich Nord zwischen Limmattal und Winterthur. Schienenseitig stösst der Knoten Zürich mit seinen Zulaufstrecken an die Kapazitätsgrenzen. Die Kapazitätsengpässe auf den Schienenstrecken schränken die weitere Entwicklung des S-Bahn-Systems in diesem Teilraum ein.

In den grösseren Agglomerationen im Teilraum Zürich hat der Verkehr nachteilige Auswirkungen auf die Wohn- und Umweltqualität.

### *Prioritäten für die Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen*

Sehr hoch: Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, Sicherstellung der Funktionalität des Nationalstrassennetzes, Sicherstellung der Funktionalität des Schienennetzes, Anschluss an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss).

### *Handlungsgrundsätze*

- Der Bund setzt sich im Teilraum Zürich für die Entflechtung von Fernverkehr und regionalem Verkehr, für die Entflechtung des Güterverkehrs, für die Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens Zürich und der Verbindungsfunktion der Nationalstrassen A1, A3, A4 und A20 sowie für die Sicherstellung leistungsfähiger Verbindungen auf Strasse und Schiene zu den Zentren Basel, Bern, St.Gallen, Zug und Luzern sowie zum Teilraum Aarau-Olten-Zofingen ein.  
Er verbessert den Anschluss des Raumes an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz und setzt sich für attraktivere Verbindungen zu grenznahen ausländischen Nachbarregionen ein. Er unterstützt die Reduktion der Umweltbelastungen.
- Er stellt die Funktionsfähigkeit des Bahnknotens Zürich mit geeigneten Massnahmen sicher.
- Er unterstützt in den Agglomerationen Zürich, Winterthur, Schaffhausen, Baden-Brugg, Lenzburg und Rapperswil-Jona-Rüti ("Agglomeration Obersee") Massnahmen zur Entlastung des lokalen Strassennetzes, insbesondere mit der Verbesserung der Funktionalität der Nationalstrasse, mit Verkehrsmanagement, mit gezielter Erhöhung der Kapazität auf Nationalstrassen und mit dem Ausbau der regionalen und lokalen ÖV-Netze (leistungsfähige S-Bahn-Systeme).
- Er zeigt in raumbezogenen Konzepten für den Verkehrsknotenpunkt Zürich und die Verkehrskorridore Olten-Aarau-Lenzburg-Zürich-Winterthur-St.Gallen und Zürich-Zug-Luzern-Hergiswil sowie Zürich-Zug-Arth-Goldau-Schwyz, mit welchen betrieblichen und baulichen Massnahmen die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturen von gesamtschweizerischer Bedeutung kurz-, mittel- und längerfristig erhalten werden kann.

### *Teilraum St.Gallen / Bodensee / Rheintal*

Dieser Teilraum umfasst den grössten Teil des Kantons St.Gallen, den Kanton Thurgau und die beiden Appenzell; er weist Verflechtungen zu den grenznahen Regionen von Österreich und Deutschland auf. Zum Teilraum gehören, neben dem Hauptzentrum St.Gallen, eine Reihe mittel- und kleinstädtischer, zum Teil grenzüberschreitender Agglomerationen sowie regionale Zentren. Die künftige Raumentwicklung steht im Spannungsfeld zwischen der Abhängigkeit zum Wirtschaftsraum Zürich und einer eigenständigen, grenzüberschreitenden Entwicklung des Teilraums St.Gallen/Bodensee/Rheintal.

Obwohl der Teilraum über eine insgesamt gute Verkehrserschliessung verfügt, gibt es bei den Erreichbarkeiten im schweizerischen und grenzüberschreitenden Zentrennetz schienenseitige Defizite. Diese werden im Rahmen der verbesserten Anschlüsse der Ostschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV) sowie mit dem Anschluss der Ostschweiz an die NEAT weitgehend behoben. Die schienenseitigen Kapazitätsengpässe zwischen Zürich und Winterthur beeinträchtigen auch die Verbindungsqualität der Ostschweiz. Die verfügbaren Kapazitäten auf Schienenstrecken im Raum St.Gallen und örtlich im Rheintal begrenzen die Entwicklung der S-Bahn St.Gallen sowie des Regionalverkehrs.

Strassenseitig bestehen Lücken in den Verbindungen über die Landesgrenzen hinweg.

### *Prioritäten für die Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen*

Sehr hoch: Anschluss an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz.

Hoch: Sicherstellung der Funktionalität des Nationalstrassennetzes, Sicherstellung der Funktionalität des Schienennetzes, Schutz der Verkehrswege vor Naturgefahren.

Mittel: Verbesserung der Erreichbarkeit von Schweizer Zentren im Bahnverkehr, Verbesserung der Erreichbarkeit von Zentren ausländischer Nachbarregionen im Schienenverkehr.

### *Handlungsgrundsätze*

- Der Bund setzt sich im Teilraum St.Gallen/Bodensee/Rheintal dafür ein, dass sich die Erreichbarkeiten im Schienenverkehr innerhalb des schweizerischen Zentrennetzes, mit internationalen Metropolen (im Rahmen der Anbindung an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz) sowie mit dem grenznahen Ausland verbessern und die Funktionalität der nationalen Infrastrukturen in der Agglomeration St.Gallen (Korridor Wil-St.Gallen-Rorschach-St.Margrethen) aufrechterhalten bleibt. Er unterstützt die Reduktion der Umweltbelastungen.
- Er unterstützt in der Agglomeration St.Gallen Massnahmen zur Entlastung des lokalen Strassennetzes, insbesondere mit der Verbesserung der Funktionalität der Nationalstrasse und mit der schrittweisen Realisierung von leistungsfähigen S-Bahn-Systemen.
- Er zeigt in sachbezogenen Konzepten, wie im Rheintal die schweizerischen und österreichischen Autobahnnetze optimal verknüpft und die Schienenverbindungen verbessert werden können; die Fährverbindung Romanshorn – Friedrichshafen bezieht er in die Betrachtungen ein. Im Korridor zwischen Zürich-Wil-St.Gallen und Sargans respektive Konstanz fördert er die Koordination des Regionalverkehrs mit dem künftigen HGV-Angebotskonzept.

### *Alpenraum Ost*

Der Alpenraum Ost umfasst die Kantone Graubünden (ohne Valle Mesolcina) und Glarus sowie im Überschneidungsbereich mit dem Teilraum St.Gallen/Bodensee/Rheintal das Sarganserland und die Agglomeration Buchs-Vaduz. Der Teilraum hat Verflechtungen mit den grenznahen Regionen von Österreich (Tiroler Oberland) und Italien (Südtirol, Veltlin und Raum Chiavenna). Die Zahl der Einwohner hat in den letzten Jahren, insbesondere im Rheintal, zugenommen, im Kanton Glarus wie in andern Regionen des Alpenraums Ost ist sie gleich geblieben oder hat leicht abgenommen. Bis zum Jahr 2020 wird für Graubünden und Glarus mit einem Rückgang der Bevölkerung gerechnet.

Ein bedeutender Teil des Teilraums ist im besonderen Mass vom Tourismus abhängig. Die Übernachtungszahlen sowie die touristische Wertschöpfung sind im Kanton Graubünden im Vergleich zu den übrigen Tourismusregionen hoch bzw. überdurchschnittlich. Für ein erfolgreiches Bestehen im internationalen Tourismus-Wettbewerb ist eine gute Zugänglichkeit zu gewährleisten. Der Kanton Glarus sowie das obere St.Galler Rheintal sind hingegen stark von Industriebetrieben und Dienstleistungsunternehmungen geprägt.

Der Transitverkehr auf der Nationalstrasse A13 durch das Rheintal und über die San Bernardino Route hat einen geringen Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen. Gleichwohl resultieren nachteilige Auswirkungen auf Bevölkerung und Umwelt.

Die Reisezeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach den europäischen Zentren und den grenznahen Zentren Österreichs und Italiens ist gegenüber den Strassenverbindungen lang, was Rückwirkungen auf die Verkehrsnachfrage hat. Kapazitätsengpässe im Strassen- und Schienennetz im Raum Zürich haben auch Auswirkungen auf die Anbindungsqualität des Raums Ostalpen. Im Strassenverkehr sind örtliche Überlastungen in der Feriensaison bzw. am Wochenende festzustellen.



Handlungsbedarf besteht für die Behebung von Überlastungen auf der Nationalstrasse A13, auf einzelnen Abschnitten in der Agglomeration Chur und saisonal zwischen Landquart und Sargans. Trotz schwierigen topografischen Verhältnissen sind die Tourismus- und Regionalzentren mit Strasse und Schiene im Allgemeinen gut erschlossen, wobei Betrieb und Unterhalt besondere Herausforderungen stellen.

#### *Prioritäten für die Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen*

- Sehr hoch: Fertigstellung von Nationalstrassen, Anbindung an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz, Schutz der Verkehrswege vor Naturgefahren.  
Hoch: Verbesserung der Erreichbarkeit von wichtigen alpinen Tourismusregionen.  
Mittel: Verbesserung der Erreichbarkeit von Schweizer Zentren im Bahnverkehr, Verbesserung der Erreichbarkeit von Zentren ausländischer Nachbarregionen im Schienenverkehr bzw. öffentlichen Verkehr.

#### *Handlungsgrundsätze*

- Der Bund setzt sich im Alpenraum Ost für eine bessere Anbindung an die europäischen Metropolitanräume im Schienenverkehr (HGV-Anschluss), für die grenzüberschreitenden Verknüpfungen der Schienennetze im Alpenrheintal, die Gewährleistung der Erschliessung ländlicher Räume, die Verbesserung der Anbindung der wichtigen Tourismusregionen im Strassen- und Schienenverkehr und den Schutz der Verkehrswege vor Naturgefahren ein.
- Er unterstützt die Kantone bei der Aufrechterhaltung qualitativ guter Verbindungen zu anderen Landesteilen sowie zu den benachbarten ausländischen Regionen.

#### *2.1.2. Bundesnetze*

Seit 1. Januar 2008 ist der Bund allein für Bau, Betrieb und Unterhalt des Nationalstrassennetzes zuständig. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs beteiligt sich der Bund im bisherigen Rahmen an der Finanzierung der Investitionen für den Unterhalt und die Erneuerung der Infrastruktur. Neu kann sich der Bund auch bei grossen Infrastrukturinvestitionen in Agglomerationsräumen engagieren; dies gilt für Infrastrukturen des Strassen-, Schienen- und Langsamverkehrs.

Nach Einführung der NFA sollen die National- und Hauptstrassen in ein Grundnetz (heutige Nationalstrassen) und in ein Ergänzungsnetz (Hauptstrassen) aufgeteilt werden. Für Bau, Betrieb und Unterhalt des Grundnetzes wird allein der Bund zuständig sein. Das Ergänzungsnetz wird in der Verantwortung der Kantone liegen und durch den Bund mit kantonsweise zugeteilten Globalbeiträgen mitfinanziert werden. Der Bund strebt deshalb neue Netzbeschlüsse des Parlamentes für das Grundnetz und des Bundesrates für das Ergänzungsnetz an. Bei der Erarbeitung der Netzbeschlüsse werden Grund- und Ergänzungsnetz überprüft; die Kriterien zur Zuordnung der Verbindungen zu den beiden Netzen sind im Sachplan Verkehr festgelegt.

Auch beim Schienennetz war eine Aufteilung in ein Grund- und ein Ergänzungsnetz vorgesehen. Eine entsprechende Vorlage, die so genannte Bahnreform 2, wurde vom Parlament an den Bundesrat zurückgewiesen. Ob ein weiterer Anlauf zu einer neuen Netzdefinition unternommen wird, ist offen.

#### *2.1.3. SchweizMobil*

Im Dezember 2002 hatte der Bund ein Leitbild zur Förderung des Langsamverkehrs in die Vernehmlassung gegeben. Eine Auswertung der Vernehmlassungen und eine Bereinigung des Vernehmlassungsentwurfs erfolgten nicht. Eine Bundesstrategie zum Langsamverkehr steht somit weiterhin aus. Auch im Sachplan Verkehr spielt der Langsamverkehr nur eine Nebenrolle.

Stark gefördert wird der Langsamverkehr hingegen mit SchweizMobil, einem gemeinsamen Projekt von Kantonen, Bundesämtern und Organisationen sowie Unternehmen aus Verkehr, Tourismus und Sport. Die Projektträger haben sich zum Ziel gesetzt, die nationalen Angebote zur kombinierten Mobilität für Freizeit, Tourismus und Alltag nachhaltig zu verbessern. Ausgehend vom erfolgreichen Projekt Veloland Schweiz bereiteten sie in den Jahren 2004 bis 2006 gemeinsam ein Projekt vor, das verschiedene Langsamverkehrsarten untereinander und mit dem öffentlichen Verkehr vernetzen will. SchweizMobil trifft eine Auswahl besonders attraktiver nationaler Routen und Routen-Highlights für Wanderer, Velowanderer, Mountainbiker, Skater und Paddler und vernetzt diese an so genannten Service- oder Etappenorten mit dem öffentlichen Verkehr, dem Gastgewerbe und vielen andern touristisch wichtigen Angeboten.

Seit Frühling 2008 stehen rund 20 nationale Routen und 100 ein- oder mehrtägige Routen-Highlights mit einheitlicher Wegweisung bereit. Informationen dazu werden im Internet, in Karten und in Führern angeboten. Individual- und Gruppenreisende sollen eine breite Palette von Reisen und Ausflügen auf dem SchweizMobil-Routennetz pauschal buchen können. Im Kanton St.Gallen haben die zuständigen kantonalen Stellen zusammen mit Fachorganisationen und Regionalplanungsgruppen für die Realisierung und Ausschilderung der SchweizMobil-Strecken gesorgt. Ab dem Jahr 2010 sind weitere Ausbauschritte vorgesehen.

## **2.2. Kanton**

### *2.2.1. Koordinierte Verkehrspolitik*

Die Kantonsverfassung (sGS 111.1) gibt in Art. 18 folgende Vorgaben für das staatliche Handeln im Bereich Verkehr:

*Der Staat setzt sich zum Ziel, dass:*

- a) der ganze Kanton verkehrsmässig ausreichend erschlossen ist;*
- b) öffentliche und private Verkehrsmittel sinnvoll und bedarfsgerecht eingesetzt werden.*

*Er berücksichtigt die Bedürfnisse von schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern.*

Wie der Verfassungsauftrag durch eine koordinierte Gestaltung eines leistungsfähigen und störungsarmen Verkehrssystems umgesetzt werden kann, hat die Regierung in verschiedenen Berichten verdeutlicht.

So legt der kantonale Richtplan grosses Gewicht darauf, dass Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gegenseitig aufeinander abgestimmt werden. Unter dem Stichwort «Raumbezogene Strategien» zeigt er im Koordinationsblatt Gesamtverkehr, wie die verschiedenen Raumtypen (Zentren, Siedlungsbänder und -korridore, ländlicher Raum sowie Tourismusgebiete) verkehrsmässig erschlossen werden sollen und wie die verschiedenen Verkehrsmittel dabei eingesetzt werden können.

Mit dem Leitsatz «Verkehr verbindet Wirtschaftsräume» bekannte sich die Regierung im Wirtschaftsleitbild vom Februar 2002 zu einer ganzheitlichen und innovativen Verkehrspolitik als wichtigem Pfeiler der Standortentwicklung. Die Standortoffensive Kanton St.Gallen, mit der das Wirtschaftsleitbild umgesetzt wird, setzt mit dem Impulsprogramm Verkehr fünf Schwerpunkte:

- Mobilitätsbedürfnisse in den Agglomerationen durch eine ganzheitliche Verkehrsplanung abdecken;
- St.Gallen und Sargans vollwertig ins nationale Eisenbahn-Städtenetz einbinden;
- Direktanschluss der Ostschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz verbessern;
- Anbindung der St.Galler Regionen an das Hochleistungsstrassennetz optimieren;
- Flugplatz St.Gallen-Altenrhein mit ausgewählten Linienflugverbindungen aufwerten.

Mit dem Strategieplan öffentlicher Verkehr (SPöV) legte die Regierung im August 2002 Leitlinien für die künftige kantonale Politik des öffentlichen Verkehrs vor. Der Kantonsrat nahm in der Novembersession 2002 vom Strategieplan Kenntnis und lud die Regierung ein, einzelne Zielsetzungen des Strategieplans im Rahmen des 3. ÖV-Programms prioritär zu behandeln. Somit konnten die Leitsätze des SpöV teilweise bereits mit dem 3. öV-Programm umgesetzt werden.

Ausdruck der ganzheitlichen Verkehrspolitik ist, dass das 15. Strassenbauprogramm und das 4. Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2009 bis 2013 dem Kantonsrat zeitgleich vorgelegt werden. Die beiden Programme sind nicht nur zeitlich, sondern soweit möglich und sinnvoll auch inhaltlich miteinander koordiniert.

### *2.2.2. Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung*

In seinem Bericht zur Agglomerationspolitik des Bundes vom 19. Dezember 2001 hielt der Bundesrat fest, dass die wirtschaftliche Entwicklung der Agglomerationen für die ganze Schweiz von Bedeutung ist und sich der Bund deshalb – in Ergänzung zu den Kantonen und Gemeinden – verstärkt engagieren wird. Mit Agglomerationsprogrammen soll die Koordination bereichsübergreifender Themen innerhalb einer Agglomeration ermöglicht werden. Agglomerationsprogramme werden in horizontaler (zwischen Partnern innerhalb der Agglomeration) und vertikaler Zusammenarbeit (Bund – Kanton – Agglomeration) erstellt. Sie befassen sich mit sämtlichen agglomerationsrelevanten Themen wie zum Beispiel Sozialpolitik, Kulturpolitik, Raumordnung oder Verkehr.

Die grössten Verkehrsprobleme der Schweiz stellen sich in den Agglomerationen. Der Agglomerationsverkehr ist auf Bundes- wie auf Kantonsebene eine der grossen Herausforderungen der nächsten Jahre. Die heute oft noch guten Verkehrsverhältnisse in den Agglomerationen können sich aufgrund der absehbaren Siedlungs- und Verkehrsentwicklungen massiv verschlechtern, wenn nicht rechtzeitig gehandelt wird. Eine vom Bund eingesetzte Expertengruppe gelangte zur Erkenntnis, dass Kantone und Gemeinden nicht mehr in der Lage sind, die notwendigen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur allein zu finanzieren. Der Bund müsse daher sein Engagement im Agglomerationsverkehr verstärken. Als Grundlage dazu seien Agglomerationsprogramme zu erarbeiten, die sich mit der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in den Agglomerationen befassen.

Voraussetzung für Bundesbeiträge an Verkehrsinfrastrukturen des Agglomerationsverkehrs sind Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung, welche die Massnahmen für eine bessere Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie der Verkehrsträger untereinander festlegen. Die Kantone und Gemeinden sind verantwortlich für die Erstellung dieser Programme. Von den st.gallischen Agglomerationen reichten Ende 2007 die Agglomerationen St.Gallen / Arbon–Rorschach, Wil und Obersee ihre Programme Verkehr und Siedlung dem Bund ein. Im Jahr 2008 werden die Agglomerationsprogramme durch die zuständigen Bundesstellen eingehend geprüft und beurteilt, namentlich hinsichtlich Wirkung und Priorisierung. Gestützt auf die Bewertung wird die Botschaft des Bundesrates zur Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen ausgearbeitet, die spätestens Ende 2009 dem eidgenössischen Parlament vorgelegt werden muss. Zudem werden die Leistungsvereinbarungen des Bundes mit den Trägerschaften der Agglomerationsprogramme vorbereitet, die spätestens bis Ende 2010 abgeschlossen werden. Ab dem Jahr 2011 werden die ersten Bundesgelder zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs fließen.

Die Agglomerationen Rheintal–Vorarlberg und Werdenberg–Fürstentum Liechtenstein haben die Erarbeitung von Agglomerationsprogrammen später aufgenommen und werden diese bis zum Jahr 2010 einreichen. Die entsprechenden Leistungsvereinbarungen werden bis Ende 2014 abgeschlossen, Bundesgelder fließen ab dem Jahr 2015.

Mehrere bedeutsame Verkehrsinfrastrukturprojekte der Agglomerationsprogramme sind auch Bestandteil des 15. Strassenbauprogramms oder des 4. ÖV-Programms. Die Aussicht auf Bundesbeiträge darf indessen nicht dazu verleiten, Agglomerationsprogramme zu erstellen, welche die eigenen finanziellen Möglichkeiten ausser Acht lassen. Bei der Planung und Projektierung ist von den Gesamtkosten auszugehen. Die Finanzierung der in den Agglomerationsprogrammen enthaltenen Projekte muss unabhängig von der Höhe der Bundesbeiträge sichergestellt werden können. Bundesbeiträge sollen dazu dienen, dass die Verkehrsprobleme in den Agglomerationen rascher angepackt werden, ohne dass die finanzielle Belastung der Kantone und Gemeinden untragbar wird. Unabdingbar ist, dass die Kostenteilung zwischen Kantonen und Gemeinden bekannt sein muss, bevor die Leistungsvereinbarungen mit dem Bund unterzeichnet werden.

Der individuelle Sonderlastenausgleich ist ein Instrument des neuen innerkantonalen Finanzausgleichs. Zweck des individuellen Sonderlastenausgleichs ist, denjenigen Gemeinden zu helfen, die in einem oder mehreren Bereichen sehr hohe Lasten infolge nicht beeinflussbarer Nachteile zu tragen haben (so genannte exogene Sonderlasten). Solche Lasten können im individuellen Sonderlastenausgleich abgegolten werden. Die Aufnahme von Vorhaben im Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, im Strassenbauprogramm und in den Agglomerationsprogrammen Verkehr und Sicherheit begründen noch keinen Anspruch auf individuellen Sonderlastenausgleich.

Bei den Beiträgen der Gemeinden an das Verkehrsangebot und die Tarifverbände können exogene Sonderlasten weitestgehend ausgeschlossen werden. Aufgrund der geltenden Praxis bei der Ermittlung der «zumutbaren Eigenleistung» (Art. 13 des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs [sGS 710.5; abgekürzt GöV]) der Gemeinden an technischen Massnahmen nach Art. 8 GöV ist davon auszugehen, dass allfällige Beiträge der Gemeinden unter diesem Titel vorwiegend eine Abgeltung von Wahlbedarf darstellen. Daher sind auch bei technischen Massnahmen nach Art. 8 GöV exogene Sonderlasten weitestgehend ausgeschlossen.

### **2.3. Kantonale Stossrichtungen für den Gesamtverkehr**

Der Verfassungsauftrag, den ganzen Kanton ausreichend zu erschliessen und die verschiedenen Verkehrsmittel sinnvoll und bedarfsgerecht einzusetzen, kann erfüllt werden, wenn folgende Ziele verfolgt werden:

- Mobilität sicherstellen, insbesondere auch unter dem Gesichtspunkt der Verbesserung der Standortgunst;
- Gesundheit der Menschen schützen;
- Ressourcen und Klima schonen;
- Finanzmittel wirtschaftlich einsetzen.

Zur Erreichung der Ziele sollen die verschiedenen Verkehrsmittel folgende Beiträge leisten:

- die Verbindungen zu den ausserkantonalen Wirtschafts-, Bildungs- und Kulturzentren sind mit optimalen Anbindungen an die nationalen und internationalen Netze im Strassen-, Schienen- und Luftverkehr zu verbessern, in der vorliegenden Programmperiode mit Priorität bei der Verbesserung des Bahnangebotes;
- in den Agglomerationen und den Entwicklungsachsen sind der hohe Erschliessungsgrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln weiter auszubauen und die Funktionsfähigkeit des übergeordneten Strassennetzes zu erhalten;
- der ländliche Raum wird weiterhin schwergewichtig mit der Strasse erschlossen, soll aber auch über eine Grundversorgung mit öffentlichem Verkehr verfügen.

Erste Erfolge zu den im Jahr 2003 erstmals deklarierten und nach wie vor zeitgemässen Stossrichtungen können verzeichnet werden. Namentlich zu nennen sind das intensive und erfolgreiche Lobbying für den Anschluss der Ostschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahnen (HGV) und die grenzüberschreitende Erarbeitung mehrerer Agglomerationsprogramme.

### 3. 15. Strassenbauprogramm (2009 bis 2013)

#### 3.1. Allgemeines und Rahmenbedingungen

##### 3.1.1. Kantonsstrassenplan

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

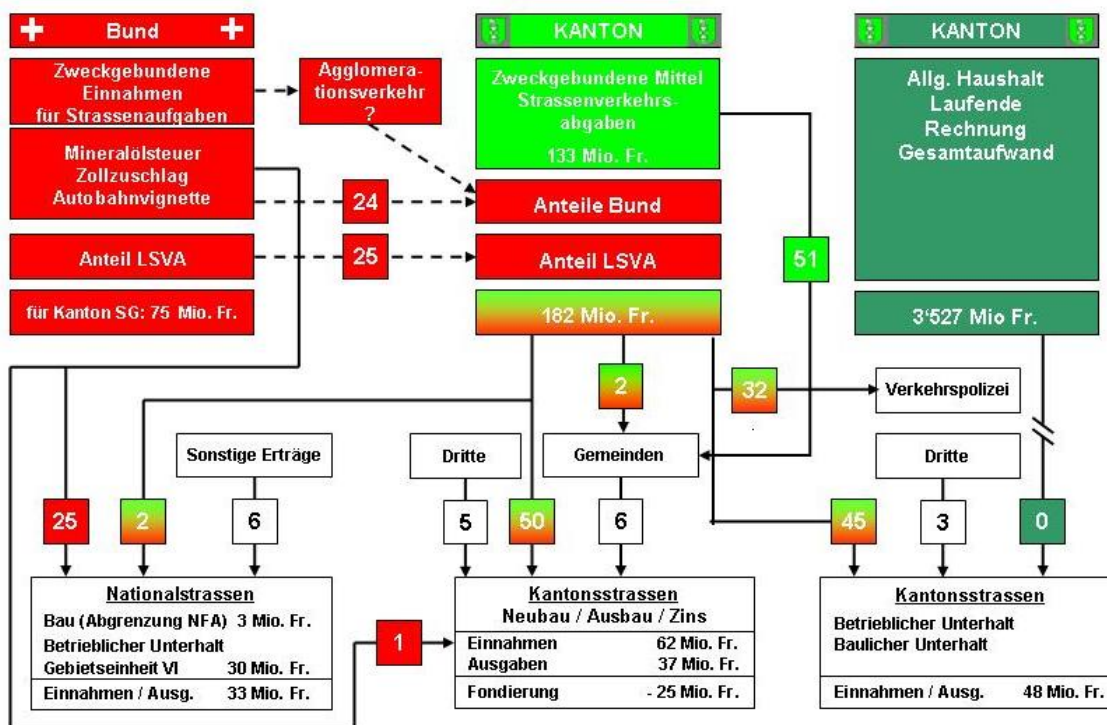
Die Basis für das 15. Strassenbauprogramm bilden der gültige Kantonsstrassenplan und der gleichzeitig beantragte V. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan.

##### 3.1.2. Finanzierungsmechanismus

Das neue Finanzausgleichsgesetz (abgekürzt FAG), das Strassengesetz und das Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben (sGS 711.70; abgekürzt SVAG) bilden die gesetzlichen Grundlagen zur Finanzierung des 15. Strassenbauprogramms.

Das Schema «Finanzierung Strassenwesen im Kanton St. Gallen» zeigt die Finanzflüsse (in Mio. Franken) am Beispiel des Voranschlags 2008.

### FINANZIERUNG STRASSENWESEN IM KANTON ST.GALLEN Voranschlag 2008



RW/TBA 14.11.2007

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

- pauschale Beiträge an die Strassenlasten der politischen Gemeinden nach Art. 87 StrG.;
- werkgebundene Beiträge an die politischen Gemeinden nach Art. 98 StrG, die aus Mitteln des Strassenverkehrs finanziert und mit dem Voranschlag beschlossen werden;
- Sonderlastenausgleich Weite nach Art. 11 bis Art. 17 und Art. 46 FAG;
- Beitrag an die Verkehrspolizei für Verkehrsüberwachung und Verkehrserziehung nach Art. 7 SVAG;
- Saldoausgleich des betrieblichen Unterhalts der Nationalstrassen in der GE VI;
- Deckung Unterhalt Kantonsstrassen nach Art. 70 StrG;
- Abschreibung Strassenbau nach Art. 70 StrG, soweit zweckgebundene Mittel vorhanden sind.

### **3.2. Nationalstrassen-Vorhaben**

#### *3.2.1. Fertigstellungen*

Die baureifen Nationalstrassenbauvorhaben sind alle, insbesondere der Anschluss St.Gallen-Winkeln samt Verlängerung der Ein- und Ausfahrtspuren, bis Ende 2008 fertig gestellt und abgerechnet worden. Unter diesem Titel fallen im 15. Strassenbauprogramm keine Kosten zu Lasten des Kantons St.Gallen an (NFA).

#### *3.2.2. Neubau-Planungen*

Auch hier ging mit Inkrafttreten der NFA auf 1. Januar 2008 die Bauherrenfunktion des Kantons St.Gallen zu Ende. Dem Kanton fällt eine neue Rolle zu: Er muss Vorarbeiten, Abklärungen usw. im Sinn einer Vorleistung erbringen, um beim Bund neue Projekte zu beantragen. Aktuell sind folgende Projekte in Bearbeitung und auch beim ASTRA angemeldet:

- St.Gallen, Spange A1: Verkehrsentslastung der Stadtautobahn;
- Goldach/Rorschacherberg/Rorschach, Zubringer A1 samt neuem Autobahnanschluss: Regionale Verkehrsentslastung;
- A1-Zubringer Appenzellerland: neue Verbindung im Grundnetz bei positivem Netzbeschluss des Bundes samt Anschluss des Industriegebiets Gossau;
- Verbindung des schweizerischen (A1/A13) und österreichischen (A14) Autobahnnetzes im unteren Rheintal: Neustart eines partizipativen Verfahrens unter Vorarlberger Leitung (Territorialprinzip) mit Schweizer Beteiligung.

#### *3.2.3. Betrieb der Nationalstrassen in der Gebietseinheit VI*

Mit der NFA nimmt der Bund auch alle strategischen und operativen Bauherrenaufgaben wahr. Konsequenterweise trägt er auch die Kosten. Die Kantone bleiben involviert: Mit dem betrieblichen und projektfreien baulichen Unterhalt wurden die Gebietseinheiten mit Leistungsvereinbarungen beauftragt. Die Aufgaben der Schadenwehren und der Blaulichtdienste obliegen wie bisher den Kantonen.

Der betriebliche Unterhalt wird durch 11 Gebietseinheiten wahrgenommen. Im Gebiet der Ostschweiz hat der Bund für den Betrieb der Nationalstrassen die GE VI festgelegt. Nach bilateralen Bereinigungen mit den Nachbarkantonen umfasst das Gebiet heute Nationalstrassenabschnitte auf dem Gebiet der Kantone St.Gallen, Schwyz, Thurgau, Graubünden und Glarus. Künftig – im Rahmen des Sachplans Verkehr – werden voraussichtlich auch die Zubringer zu den Hauptorten der Kantone Glarus, Appenzell A.Rh. und Appenzell I.Rh. sowie die Verbindung Arbon bis Kreuzlingen, die dem Grundnetz zugeteilt werden sollen, der GE VI zugeschrieben.

Am 12. Februar 2007 reichte das Baudepartement des Kantons St.Gallen dem ASTRA eine Offerte ein für die Übernahme des betrieblichen Unterhalts in der GE VI mit einem Preis von 21,487 Mio. Franken/Jahr (ohne kostenneutrale Teilprodukte «Unfalldienst» und «Ausseror-

dentlicher Dienst»). In mehreren Verhandlungen wurde das Angebot bereinigt. Am 31. August 2007 konnten die Vertragsparteien die Verhandlungen abschliessen und eine Absichtserklärung zum Abschluss einer Leistungsvereinbarung mit einer Globalentschädigung von 20,842 Mio. Franken/Jahr (inklusive Teuerung) unterzeichnen. Die Globale setzt sich aus den Teilprodukten Winterdienst, Reinigung, Grünpflege, Elektromechanischer Dienst, Technischer Dienst, Teuerung für das Jahr 2007 und bauliche Reparaturen zusammen. Gegenüber der Offerte ergaben sich Änderungen vorab in Bezug auf nicht bestellte Leistungen und den Winterdienst. Die Teilprodukte Dienste und projektfreier baulicher Unterhalt sind zusätzlich im Auftrag zu vergüten. Im Sinn eines Kostendachs wurde dafür eine Entschädigung von 3,9 Mio. Franken/Jahr vereinbart. Insgesamt beträgt das Auftragsvolumen der GE VI 24,742 Mio. Franken/Jahr. Hinzu kommen die gesondert zu vergütenden Aufträge der ASTRA-Filiale Winterthur für den baulichen Unterhalt und weitere Dienste.

Die GE VI hat sich im Sinn der angestrebten Einsparungen verpflichtet, nach zwei Übergangsjahren (2008 und 2009), für die Jahre 2010 bis 2014 einem linearen Kostensenkungsprozess mit jährlich 1,2 Prozent bzw. insgesamt 6 Prozent oder 1,176 Mio. Franken (teuerungsbereinigt) einzuleiten.

Die Vergütungen des Bundes für den betrieblichen und projektfreien baulichen Unterhalt wurden in einer Leistungsvereinbarung festgeschrieben. Die finanziellen Auswirkungen der Leistungsvereinbarung betreffen vollumfänglich die kantonale Strassenrechnung. Die globale Entschädigung wird in monatlichen Akontozahlungen durch das ASTRA vergütet. Die Finanzierung des betrieblichen Unterhaltes ist somit sichergestellt. Die GE VI benötigt jedoch Mittel für Investitionen (Fahrzeuge und Geräte usw.). Diese Mittel werden der GE VI über die Strassenrechnung zur Verfügung gestellt und sind zu verzinsen. Über- oder Unterdeckungen werden über die Strassenrechnung ausgeglichen. Die Strassenrechnung dient als Saldoausgleich, ein allfälliger Gewinn- oder Verlust bleibt als Vortrag auf eine neue Geschäftsperiode stehen.

Die nachfolgende Zusammenstellung basiert auf der vereinbarten Globale.

<b>in Mio. Franken</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Betrieblicher Unterhalt	20,8	20,6	20,4	20,1	19,9
Projektfreier baul. Unterhalt	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9
<b>Total</b>	<b>24,7</b>	<b>24,5</b>	<b>24,3</b>	<b>24,0</b>	<b>23,8</b>

### **3.3. Kantonsstrassen-Vorhaben**

#### *3.3.1. Vorbereitung und Umfrage*

Im Dezember 2006 lud das Baudepartement die interessierten Stellen (Städte/Gemeinden, Regionalplanungsgruppen und Departemente der Kantonsverwaltung) ein, Begehren für das 15. Strassenbauprogramm bis 31. März 2007 einzureichen. Mit der Einladung wurde bekannt gegeben, welche Unterlagen zu jedem Begehren erwartet werden, damit diese untereinander verglichen werden können und das geplante Bewertungsverfahren vernünftige Aussagen ergibt. Ebenfalls wurden die Ziele und Kriterien zur Projektbeurteilung abgegeben, damit – im Sinn eines offenen und transparenten Verfahrens – die Eingaben auf diese Kriterien ausgerichtet werden können.

#### *3.3.2. Bewertung*

Gesamthaft sind 68 Anträge mit 260 Begehren (Doppelnennungen bereinigt) eingegangen. Die Bewertung soll die Begehren gemäss der bewährten Einteilung im 14. Strassenbauprogramm wie folgt klassifizieren:

- A: Bauvorhaben der 1. Priorität (Verwirklichung im 15. Strassenbauprogramm);
- B: Bauvorhaben der 2. Priorität (Ersatzprojekte);
- C: Weitere Begehren.

Je nach Grösse, Art und vorhandener Datenlage der angebehrten Vorhaben wurde ein umfassendes oder vereinfachtes Priorisierungsverfahren angewandt. Nicht priorisiert wurden Strassenraumgestaltungen und Umweltschutzmassnahmen. Diese werden über Sammelpositionen abgedeckt. Das vereinfachte Verfahren fand generell keine Anwendung für Vorhaben mit einem Gesamtinvestitionsbedarf von weniger als 2,5 Mio. Franken und für Geh- und Radwege. Die übrigen Begehren wurden in einem umfassenden Bewertungsverfahren abgehandelt.

#### Übersicht der Eingaben

Eingabe	Priorisierung		
	umfassend	vereinfacht	keine
Umfahrungen (16 <sup>1</sup> )	14	1 <sup>2</sup>	1 <sup>3</sup>
Korrekturen (95)	3	92	-
Kunstabauwerke, Aufhebung Niveauübergänge (14)	2	12	-
Geh- und Radwege (73)	-	73	-
Strassenraumgestaltungen (Sammelposition)	-	-	63
Total	18	178	64

#### a) Umfassendes Bewertungsverfahren

Umfassend bewertet wurden Projekte, die ein gesamthaftes Investitionsvolumen von über 2,5 Mio. Franken erwarten lassen. Um die Vergleichbarkeit der Resultate zu gewährleisten, wurden fünf Geh- und Radwegprojekte mit einem Volumen von über 2,5 Mio. Franken nicht in die umfassende Bewertung miteinbezogen. Diese fünf Projekte wurden nach dem vereinfachten Priorisierungsverfahren dem Anhang A zugeteilt.

Eine weitere Voraussetzung für die Berücksichtigung von Begehren im umfassenden Bewertungsverfahren ist die ausreichende Datenlage zur Ermittlung von Kosten und Wirkung. Dazu sind einerseits verkehrsplanerische und andererseits projektspezifische Daten notwendig. Aufgrund der zum Teil schwachen Datenlage von Begehren können die Resultate nur als grobe Vergleichsgrössen interpretiert werden. Detaillierte Aussagen über Wirkung, Nutzen und Kosten sind im weiteren Projektverlauf zu präzisieren.

<sup>1</sup> Einschliesslich Regionalverbindungsstrasse Wil, die unter dem Titel Verkehrsentlastung Zentrum Wil unter Korrekturen geführt wird.

<sup>2</sup> Oberbüren, Querspange zur Westumfahrung mit Varianten: Vorhaben mit Volumen kleiner als 2.5 Mio. Franken.

<sup>3</sup> St.Gallen, A1 Spange: Nationalstrassenvorhaben.



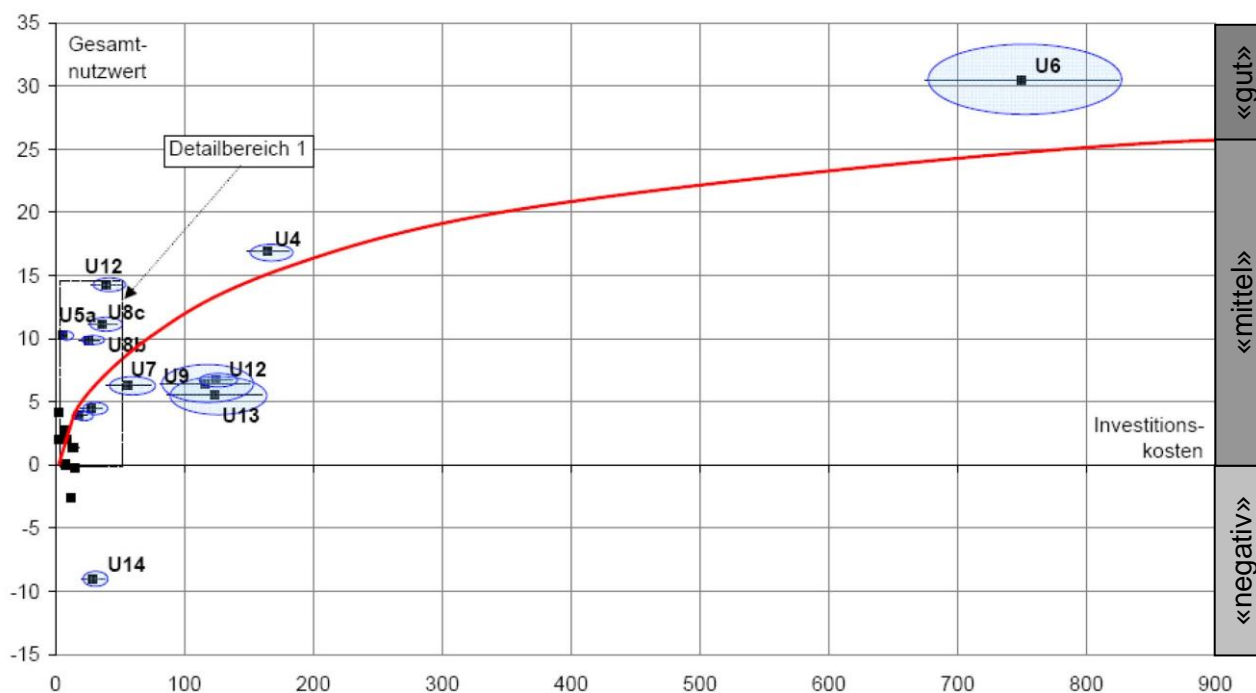
Folgende 14 Varianten und vier Untervarianten für Umfahrungsstrassen wurden bewertet:

<b>14 Umfahrungen</b> (4 Untervarianten)			<b>Kosten</b> [Basis 2007] (in Mio. Franken)
U1	Altstätten	Ostumfahrung (Entlastungsstr. Nord)	6,4
U2a	Bad Ragaz	Dorfkernentlastung kurz	2,2
U2b	Bad Ragaz	Dorfkernentlastung lang	13,7
U3	Balgach	Anbindung Balgacherstrasse an A13	11,9
U4	Bütschwil	Umfahrung Bütschwil – Dietfurt	165,0
U5a	Gossau	Westspange kurz (Verbindung Flawilerstrasse – Wilerstrasse)	6,0
U5b	Gossau	Westspange lang (Verbindung Flawilerstrasse- Wilerstrasse)	28,0
U6	Rapperswil-Jona	Verkehrsentlastung (1., 2. und 3. Etappe)	750,0
U7	Rapperswil-Jona	Kernentlastung Zentrum Jona	56,6
U8a	Goldach / Rorschacherberg / Rorschach	Autobahnzubringer Witen	18,7
U8b	Goldach / Rorschacherberg / Rorschach	Autobahnzubringer Sulzberg	25,9
U8c	Goldach / Rorschacherberg / Rorschach	Autobahnzubringer Neuhus	36,7
U9	Rorschach	Südliche Kernumfahrung	116,3
U10	St.Gallenkappel	Umfahrung	14,6
U11	Kaltbrunn / Uznach / Schmerikon	Regionale Entlastungsstrasse A 53	39,1
U12	Ebnat-Kappel / Wattwil	Umfahrung 2. Etappe	125,0
U13	Wil	Regionalverbindungsstrasse, Verkehrsentlastung Zentrum	123,5
U14	Wittenbach	Entlastung St.Gallerstrasse	29,0

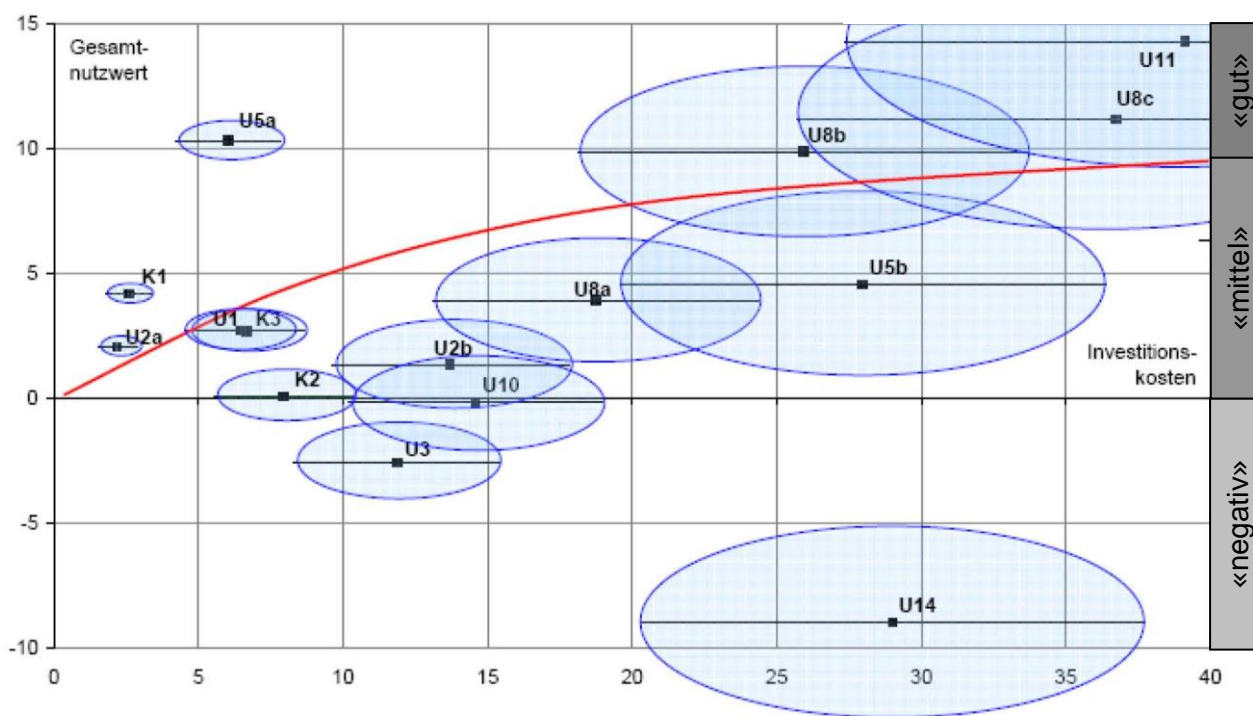
Bewertete Begehren Korrekturen:

<b>3 Korrekturen</b>			<b>Kosten</b> [Basis 2007] (in Mio. Franken)
K1	Mels	Verkehrstechnischer Ausbau K-Standort Riet	2,6
K2	Staad (Thal)	Knoten Löwen / SBB Thal	8,0
K3	Steinach	Bahnunterführung Arbon	6,7

Die Kosten-Nutzen-Betrachtung ergab folgende Resultate:



Detailbereich 1:



Das Bewertungsverfahren hat ganz unterschiedlichen Projektständen gerecht zu werden. So können die Unterlagen von einer bezeichneten Linienführung, vergleichbar mit einem Richtplaneintrag, bis hin zum Reifegrad eines Auflageprojektes reichen. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, wird bewusst auf eine Rangreihenfolge aufgrund der ermittelten Kostenwirksamkeit verzichtet und die Projekte werden vereinfacht in die drei Klassen «gut», «mittel» und «negativ» eingeteilt.

Alle Begehren, die im Bewertungsverfahren eine mittlere bis gute Kosten-Wirksamkeit ausweisen, wurden im 15. Strassenbauprogramm dem Anhang A oder B zugeteilt. Je nach Grösse des Vorhabens und des aktuellen Projektstands wurden die im 15. Strassenbauprogramm möglichen weiteren Bearbeitungsschritte eingestellt. Konkret können diese, je nach Datenlage und Projektstand, von der Vertiefung vorliegender Studien bis zur Realisierung variieren.

Die Priorisierung im 15. Strassenbauprogramm zeigt für die bewerteten Begehren folgende Situation:

Umfahrungen			Bewertung	Priorisierung im 15. Strassenbauprogramm
U1	Altstätten	Ostumfahrung (Entlastungsstr. Nord)	mittel	Priorität A
U2a	Bad Ragaz	Dorfkernentlastung kurz	gut	Priorität A
U2b	Bad Ragaz	Dorfkernentlastung lang	mittel	Priorität A
U3	Balgach	Anbindung Balgacherstrasse an A13	mittel/negativ	Priorität C
U4	Bütschwil	Umfahrung Bütschwil – Dietfurt	gut/mittel	Priorität A
U5a	Gossau	Westspange kurz (Verbindung Flawilerstrasse – Wilerstrasse)	gut	Priorität B
U5b	Gossau	Westspange lang (Verbindung Flawilerstrasse- Wilerstrasse)	mittel	
U6	Rapperswil-Jona	Verkehrsentlastung (1., 2. und 3. Etappe)	gut	Priorität A
U7	Rapperswil-Jona	Kernentlastung Zentrum Jona	mittel	Priorität C <sup>1</sup>
U8a	Goldach / Rorschacherberg / Rorschach	Autobahnzubringer Witen	mittel	Priorität A
U8b	Goldach / Rorschacherberg / Rorschach	Autobahnzubringer Sulzberg	gut/mittel	
U8c	Goldach / Rorschacherberg / Rorschach	Autobahnzubringer Neuhaus	gut/mittel	
U9	Rorschach	Südliche Kernumfahrung	mittel	Priorität A
U10	St.Gallenkappel	Umfahrung	negativ	Priorität C
U11	Kaltbrunn	Regionale Entlastungsstrasse A 53	gut	Priorität B
U12	Ebnat-Kappel / Wattwil	Umfahrung 2. Etappe	mittel	Priorität A
U13	Wil	Regionalverbindungsstrasse, Verkehrsentlastung Zentrum	mittel	Priorität A <sup>2</sup>
U14	Wittenbach	Entlastung St.Gallerstrasse	negativ	Priorität C

<sup>1</sup> Rapperswil-Jona, Kernentlastung Zentrum Jona: Mit Verkehrsentlastung Rapperswil Jona bereits Grossprojekt in Rapperswil-Jona in Priorität A.

<sup>2</sup> Wil: Verkehrsentlastung Zentrum.

Bewertete Begehren Korrekturen:

Umfahrungen			Bewertung	Priorisierung im 15. Strassenbauprogramm
K1	Mels	Verkehrstechnischer Ausbau K-Standort Riet	gut	Priorität C <sup>1</sup>
K2	Staad (Thal)	Knoten Löwen /SBB Thal	mittel/negativ	Priorität C
K3	Steinach	Bahnunterführung Arbon	mittel	Priorität C <sup>2</sup>

### 3.3.3. Umfahrungsstrassen

Kostspielige Umfahrungsstrassen rechtfertigen sich ungeachtet jeder Bewertung von vornherein erst, wenn die Schwelle des DTV von 10'000 Fahrzeugen/Tag überschritten wird (siehe Bericht 40.96.02 «Perspektiven der st.gallischen Strassenbaupolitik» [ABI 1996, 39]). Ausnahmen sind vorstellbar, wenn es um den Schutz einer Innenstadt oder eines Kurorts von kantonalem Interesse geht. In diesen Fällen müssten sich allerdings die politische Gemeinde und/oder Dritte den vertretenen Interessen entsprechend an den Kosten beteiligen. Zudem muss die Verkehrsverlagerung grösser als 50 Prozent ausfallen.

Das 15. Strassenbauprogramm enthält folgende Grossvorhaben:

- Verkehrsentslastung Rapperswil-Jona:  
Die weiteren Schritte wie z.B. Zuständigkeit, Finanzierung, Genehmigungsverfahren werden geklärt respektive eingeleitet.
- Für die Umfahrung Bütschwil ist das Genehmigungsverfahren einzuleiten mit dem Ziel, die Bauarbeiten im Jahr 2011 beginnen zu können.
- Das Genehmigungsverfahren für die Umfahrung Wattwil soll gleichzeitig mit der von Bütschwil vorangetrieben werden, mit dem Ziel eines Baubeginns im Jahr 2011. Da aus finanziellen Gründen nicht beide Umfahrungsstrassen im Toggenburg (Wattwil bzw. Bütschwil) gleichzeitig realisiert werden können, ist derjenigen Umfahrungsstrasse der Vortritt zu gewähren, die als erste Rechtskraft erreicht.
- Pfäfers: Für die Brücke Pfäfers-Valens ist im 14. Strassenbauprogramm der Projektwettbewerb durchgeführt worden. Im 15. Strassenbauprogramm ist das Genehmigungsverfahren für die Erschliessungsstrasse Valens vorgesehen mit dem Ziel, bereits im 15. Strassenbauprogramm mit der Realisierung zu beginnen. Im IV. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan wurde das langjährige Begehren der Politischen Gemeinden Bad Ragaz und Pfäfers, neben der Strasse Bad Ragaz-Pfäfers auch die Strasse Bad Ragaz-Valens ins Kantonsstrassennetz aufzunehmen, abgelehnt. Die Kriterien für eine Aufnahme waren nicht erfüllt. Inzwischen wurden an der Strassenverbindung Bad Ragaz-Valens grossräumige Rutschungen mit entsprechend intensiven Bewegungen im Strassenbereich festgestellt. Die nachfolgenden geologischen Untersuchungen zeigten, dass grosse Rutschgefahr besteht und die Strasse in dieser Lage langfristig nicht gehalten werden kann. In dieser schwierigen Situation wandten sich die betroffenen Gemeinden an das Baudepartement und erbaten im Sinn von Art. 96 des Strassengesetzes um Unterstützung. Am 5. Oktober 2005 sprach das Tiefbauamt einen werkgebundenen Kantonsbeitrag an die Politische Gemeinde Bad Ragaz zur Sanierung der Valenserstrasse im Rutschgebiet des Bachtobels in der Höhe von Fr. 645'000.– (75 Prozent der Gesamtkosten von Fr. 860'000.–). Mit dieser Massnahme kann die gefährdete Strasse nur kurz-

1 Sargans / Vilters-Wangs / Mels, Verkehrstechnischer Ausbau K-Standort Riet: Finanzierung gemäss Verursacherprinzip (Investoren).

2 Steinach, Bahnunterführung Arbon: Teilprojekt der Kernentlastung Arbon, Projekt Kanton Thurgau.

bis mittelfristig in Stand gehalten werden. Es ist offensichtlich, dass es aus Kostengründen, aber auch infolge technischer Erkenntnisse wenig sinnvoll ist, die Gemeindestrasse aufrecht zu erhalten. Als Lösung des Problems bietet sich der Neubau einer Brücke über die Taminaschlucht an. Mit einer Brücke können die Verkehrssicherheit, der Schutz vor Naturereignissen und auch die gemeindeinterne Verbindung (Schulwege) viel besser gewährleistet werden. Es wird vorgeschlagen, die bestehende Kantonsstrasse Nr. 76, Bad Ragaz-Pfäfers im oberen Bereich, d.h. ab dem Valurrank bis Pfäfers, abzutauschen mit der neuen Verbindung Valurrank bis Valens. Dieser Abtausch ist kurzfristig mit Investitionen von gegen 20 Mio. Franken verbunden. Langfristig wird sich diese Investition in mehrfacher Hinsicht auszahlen: Die Kantonsbeiträge (75 Prozent) zur Erhaltung und zum Ausbau der Sicherheit auf der Gemeindestrasse Bad Ragaz-Valens entfallen. Die Klinik Valens kann von Patienten, vom Ärzte- und Pflegepersonal sowie von Besuchern gefahrloser erreicht werden. Zudem können die Schulkinder profitieren, entfallen doch Schulwegfahrten von täglich bis gegen zwei Stunden.

- Für folgende Projekte sind in 1. Priorität (Anhang A) die Grundlagen für den Entscheid über eine Weiterbearbeitung des Genehmigungsprojekts wie z.B. Technische Machbarkeit, Zweckmässigkeit und allenfalls Kostenteiler zu prüfen:
  - Ostumfahrung Altstätten (Entlastungsstrasse Nord): Technische Machbarkeit, Zweckmässigkeitsbeurteilung;
  - Bad Ragaz, Verkehrsentslastung Dorfkern/Kurpark: Zweckmässigkeitsbeurteilung und Kostenteiler;
  - Rorschach, Autobahnanschluss inkl. Zubringer: Genehmigungsprojekt;
  - Rorschach, südliche Kernumfahrung (Bellevue-Bäumlistorkel-Industriestrasse): Genehmigungsprojekt;
  - Wil, Verkehrsentslastung.
- Ferner sind in 2. Priorität (Anhang B) folgende Begehren zu beurteilen:
  - Gossau: Verbindung Flawilerstrasse-Wilerstrasse (Westspange): Projekt, Kostenteiler;
  - Schmerikon, Kaltbrunn: Entlastungsstrasse Uznach (Gasterstrasse), Linienführung und Zweckmässigkeitsbeurteilung;
  - Oberbüren: Querspange zur Westumfahrung, Varianten.

#### 3.3.4. Weitere Kantonsstrassenprojekte

Unter die übrigen mittleren und kleinen Bauvorhaben fallen Geh- und Radwege, Trottoirs, Lichtsignalanlagen, Kreisel, lokale Korrekturen und die Beseitigung von Unfallschwerpunkten. Diese Bauten, die dem Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer, der punktuellen Kapazitätserhöhung, der Busbevorzugung und/oder der Verbesserung der Verkehrssicherheit dienen, haben einen hohen Stellenwert. Insbesondere die Unfallstatistik der Kantonspolizei und die Hinweise der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) sind wichtige Elemente der Beurteilung. Die zur Ausführung vorgesehenen Vorhaben sind in Anhang A aufgeführt.

#### 3.3.5. Kunstbauten

Abgesehen von den Brücken und Tunnels, die Bestandteil der Umfahrungsstrassenprojekte sind, werden im 15. Strassenbauprogramm zehn alte, zu wenig tragfähige Brücken (40 Tonnen Gesamtgewicht für Lastkraftwagen) durch Neubauten ersetzt. Sie sind in Anhang A aufgeführt.

#### 3.3.6. Umweltschutzmassnahmen / Strassenraumgestaltung

Umweltschutzmassnahmen, die unter Umständen erhebliche Kosten verursachen, werden grundsätzlich in Projekte integriert.

#### *a) Lärmschutz*

Die NFA bestimmt massgeblich die Vollzugsgeschwindigkeit bei der Erfüllung der Sanierungsaufgaben. Es werden nicht mehr Projekte finanziert, sondern Programme. Bei den so genannten «Übrigen Strassen», d.h. denjenigen Strassen, die weder dem Grundnetz noch dem Ergänzungsnetz des Bundes zugeordnet sind, wird über eine Programmvereinbarung der Bundesanteil festgelegt. Der Abbau des noch unter der alten Rechtsordnung entstandenen Überhangs führt dazu, dass in der ersten Programmperiode (2009 bis 2013) weniger Geld als bisher zur Verfügung steht. Der Einbau von Schallschutzfenstern bei Strassenzügen mit Alarmwertüberschreitungen ist in folgenden Gemeinden in der ersten Programmvereinbarung enthalten: Diepoldsau, Rebstein, Rheineck, Rorschach, St.Gallen und Wittenbach.

#### *b) Luftreinhaltung*

Der Bund hat im Rahmen der Sparmassnahmen 2003 Beiträge an strassenverkehrsbedingte Massnahmen gemäss Luftreinhalteverordnung gestrichen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass an Kantonsstrassen die Ziele der Luftreinhaltung nicht weiter verfolgt werden, weil diese auch durch strassenbauliche Massnahmen erreicht werden können. Mögliche Massnahmen sind: Verkehrsmanagement/-beeinflussung mit Lichtsignalanlagen, Verkehrskreisel z.B. mit Torfunktion und Ähnliches. Insbesondere in Kernbereichen von Städten und Agglomerationen sind aber Einzelmassnahmen als Teil von integralen Lösungen für den Gesamtverkehr aufeinander abzustimmen.

#### *c) Gewässerschutz*

Die Sanierung von Konfliktstellen zwischen Gewässerschutzzonen und Kantonsstrassen wird weiter vorangetrieben. Dabei bestimmt in erster Linie das Gefährdungspotenzial die Dringlichkeit, soweit nicht die Sanierung im Rahmen eines ohnehin anstehenden Strassenbaus erfolgt.

#### *d) Strassenraumgestaltung*

Zu den Umweltschutzmassnahmen im weiteren Sinn gehören auch die baulichen Massnahmen zur Strassenraumgestaltung. Diese dienen nicht nur der Reduktion von Umweltbelastungen sowie der Durchsetzung des Ortsbildschutzes und der anerkannten Grundsätze eines siedlungsgerechten Strassenbaus, sondern insbesondere auch dem Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.

Im Rahmen des 15. Strassenbauprogramms sollen, wie bereits im 14. Strassenbauprogramm, bauliche Massnahmen zur Strassenraumgestaltung an Kantonsstrassen geplant, projektiert und verwirklicht werden. Die Finanzierung soll nochmals in sachgemässer Anwendung von Art. 69 StrG durch den Kanton, die betroffenen politischen Gemeinden und allfällige Dritte erfolgen. Von den Gesamtkosten werden zunächst die so genannten «Ohnehinkosten» abgezogen. Das sind Kosten, die dem Kanton auf Grund des aktuellen Strassenzustands, unabhängig von den geplanten baulichen Massnahmen zur Strassenraumgestaltung ohnehin entstehen würden. An die verbleibenden Kosten sollen die politischen Gemeinden, nach Abzug allfälliger Bundesbeiträge oder Beiträge Dritter, einen Beitrag von 35 Prozent leisten.

Besondere von der politischen Gemeinde gewünschte Massnahmen bezüglich besondere Ausstattung, Beleuchtung, Bepflanzung, Materialisierung u.ä. gehen zu deren Lasten. Vergleiche mit andern Kantonen zeigen, dass die Kostenteiler im Ergebnis sehr ähnlich sind. Erst auf Grund der gesammelten Erfahrungen soll später geprüft werden, ob und wenn ja, welche Änderungen im Strassengesetz erforderlich sind.

#### *e) Finanzielles*

Die Beiträge des Bundes an Luftreinhaltmassnahmen wurden im Rahmen der Sparmassnahmen ersatzlos gestrichen. Lärmschutzbeiträge des Bundes für übrige Strassen werden künftig mit einer Programmvereinbarung geregelt. Vorläufig ist ein Beitragssatz von 25 Prozent ange-

setzt. Abschliessend wird dieser Ansatz im Rahmen der ersten Programmperiode (2008 bis 2011) aufgrund des Controllings beurteilt und bemessen. Er wird sich innerhalb des Rahmens von 15 bis 32 Prozent bewegen.

Im 15. Strassenbauprogramm wird ein Kantonsanteil von pauschal 10 Mio. Franken eingestellt, was zusammen mit dem Bundesanteil ein Investitionsvolumen zwischen 11 und 12,5 Mio. Franken ergibt. Nicht enthalten in diesem Betrag sind Aufwendungen, die Bestandteil der Strassenprojekte sind.

Zusätzlich wird für bauliche Massnahmen zur Strassenraumgestaltung ein pauschaler Betrag von 8 bis 10 Mio. Franken Kantonsanteil (ohne so genannte Ohnehinkosten) bereitgestellt, was zusammen mit den Gemeindeanteilen einem Investitionsvolumen von rund 12 bis 15 Mio. Franken entspricht.

### 3.3.7. Werkhöfe für den Strassenunterhalt

Mit dem II. bis IV. Nachtrag zum Kantonsstrassenplan wurde das Kantonsstrassennetz um rund 40 km erweitert. Insbesondere im Strassenkreis Buchs erfährt das Kantonsstrassennetz mit der Übernahme der Flumserbergstrasse eine wesentliche Erweiterung. Mit den bestehenden Stützpunkten Mels und Mols ist der Winterdienstesinsatz nur ungenügend gewährleistet und betriebswirtschaftlich durch die langen Anfahrtswege uninteressant. Für einen effizienten Winterdienstesinsatz wird ein neuer Stützpunkt Flums erstellt.

Mit der Übernahme der Nationalstrassen durch den Bund wurde auch der Nationalstrassenunterhalt mit der GE VI neu organisiert. Damit verbunden war auch die örtliche Trennung mit baulichen Anpassungen der beiden Werkhofbetriebe Martinsbrugg für das Strassenkreissinspektorat St.Gallen und Neudorf für den Nationalstrassenunterhalt GE VI.

### 3.3.8. Planung, Projektierung von Grossprojekten, Ersatzprojekten sowie Bau von dringenden kleinen Vorhaben

Die in Anhang A aufgeführten Vorhaben belasten die Strassenrechnung mit rund 138 Mio. Franken. Erfahrungsgemäss ist es aber unerlässlich, für heute noch nicht absehbare, dringende kleinere Vorhaben eine operative Reserve bereit zu halten. Zudem müssen für Ersatzprojekte aus Anhang B, soweit dafür nicht frei werdende Mittel aus Anhang A verwendet werden können, sowie für die allfällige Bearbeitung von Projekten gemäss Anhang C entsprechende Mittel bereit gestellt werden. Das 15. Strassenbauprogramm sieht vor, für die Planungen/Projektierungen von Gross- bzw. Ersatzprojekten je 5 Mio. Franken und für die kleinen Vorhaben 15 Mio. Franken, insgesamt also 25 Mio. Franken, zu reservieren.

### 3.3.9. Aufwand Kantonsstrassenbau

Insgesamt belaufen sich die geplanten Investitionen (Nettoausgaben des Kantons) für den Kantonsstrassenbau auf rund 183 Mio. Franken.

Nettoausgaben des Kantons (in 1'000 Franken)

Kantonsstrassen	2009	2010	2011	2012	2013	Total
Umfahrungsstrassen						
– Bütschwil } – Wattwil }	0	0	5000	20'000	20'000	45'000
– Verkehrsentlastung Rapperswil	0	0	0	22'000	22'000	44'000
Weitere Strassen und Kunstbauten	18'800	18'800	19'800	21'900	24'905	104'205
Umweltschutzmassnahmen / Strassenraumgestaltung	5'000	5'000	5'000	5'000	5'000	25'000

<b>Kantonsstrassen</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>Total</b>
Planung/Projektierung						
– Grossprojekte	1'000	1'000	1'000	1'000	1'000	5'000
– Ersatzvorhaben	1'000	1'000	1'000	1'000	1'000	5'000
Operative Reserve	3'000	3'000	3'000	3'000	3'000	15'000
<b>Gesamtkosten</b>	<b>28'800</b>	<b>28'800</b>	<b>34'800</b>	<b>73'900</b>	<b>76'905</b>	<b>243'205</b>
Anteil Bund	5'800	5'900	7'400	8'400	8'400	35'900
Anteil Gemeinden	4'720	4'720	4'720	4'720	4'724	23'604
Anteil Dritte	200	200	200	200	280	1'080
<b>Nettoanteil Kanton</b>	<b>18'080</b>	<b>17'980</b>	<b>22'480</b>	<b>60'580</b>	<b>63'501</b>	<b>182'621</b>

### 3.4. Langsamverkehr

#### 3.4.1. Kantonales Netz

In den letzten Jahren wurden über den ganzen Kanton umfangreiche Fuss-, Rad-, Mountain-bike- und Skaternetze geplant, gesichert und signalisiert. Ziel war und ist, den Benutzern ein zusammenhängendes Netz sicherer Wege abseits viel befahrener Strassen zur Verfügung zu stellen. Zudem sollen die Nutzer ihre Ziele ohne nennenswerte Umwege erreichen können. Die Zuständigkeit des Kantons liegt bei den regionalen, kantonalen und internationalen Routen. Diese Netze werden laufend optimiert, ergänzt und die Signalisation überwacht, angepasst und wo nötig unterhalten. Zudem sind immer noch Lücken vorhanden, die es zu schliessen gilt.

#### 3.4.2. SchweizMobil

SchweizMobil ist, wie im Kapitel über den Gesamtverkehr erwähnt, ein gemeinsames Projekt von Kantonen, Bundesämtern und Organisationen sowie Unternehmungen aus Verkehr, Tourismus und Sport mit dem Ziel, die nationalen Angebote zur kombinierten Mobilität für Freizeit, Tourismus und Alltag nachhaltig zu verbessern.

Im Kanton St.Gallen wurde diesem Ziel in langjähriger Arbeit nachgelebt. Damit die Routen bereitstehen, wurden mit Gemeinden, Kantonsstellen und Organisationen im Bereich Langsamverkehr die Routen im Detail festgelegt, gesichert und signalisiert. Diese Routen werden schweizweit und speziell auch im Kanton St.Gallen intensiv genutzt.

#### 3.4.3. Schwachstellenanalyse

Damit die Netze für den Langsamverkehr innert nützlicher Frist bereitstanden, wurden bei deren Festsetzung oftmals punktuell nicht optimale oder sogar schlechte Lösungen in Kauf genommen (z.B. eine gefährliche Kreuzung Radweg-Strasse ausserorts).

Das Tiefbauamt hat im Jahr 2007 entschieden, die Wegnetze des rollenden Langsamverkehrs (nur Strecken von kantonaler und regionaler Bedeutung) auf Konflikte zum motorisierten Individualverkehr regionenweise untersuchen zu lassen. Dazu wurden in einer ersten Phase drei Regionen, im Sinn eines Pilotversuchs, ausgewählt und entsprechende Konzepte erarbeitet. Ziel ist, die Schwachstellen zu katalogisieren, zu dokumentieren und dazu konzeptionelle Verbesserungsvorschläge auszuarbeiten. Im Jahr 2008 sollen auch die anderen Regionen überprüft werden. Mit den gewonnen Erkenntnissen können die vorhandenen Mittel wirtschaftlich optimal zur Verbesserung der Situation eingesetzt werden.



### 3.4.4. Finanzierung

Für den Unterhalt der Netze sind nach Strassengesetz die Gemeinden zuständig. Die Signalisation als übergreifende Aufgabe ist Sache des Kantons. Signalisationen müssen laufend unterhalten werden (Alter, Vandalenakte usw.). Dazu hat das Tiefbauamt mit Organisationen und privaten Unternehmungen Leistungsaufträge abgeschlossen. Je Jahr stehen Fr. 400'000.– zur Verfügung.

Im baulichen Bereich haben die letzten Jahre gezeigt, dass die vorhandenen finanziellen Mittel (werkgebundene Beiträge nach Art. 97 StrG) nicht genügen. Bauliche Massnahmen werden von den Gemeinden mit 35 Prozent und vom Kanton mit 65 Prozent finanziert. Kantonsbeiträge gibt es nur an regionale, kantonale oder internationale Routen. Mit den vorhandenen Mitteln werden Lücken geschlossen, Schwachstellen eliminiert, Geh- und Radwege verbreitert oder neu erstellt. In Zukunft wird der Aufwand für solche Massnahmen steigen. So sind mehrere grössere Projekte in Vorbereitung (z.B. Geh- und Radwegbrücke über den Rhein in Buchs). Im Rahmen der Agglomerationsprogramme werden weitere Projekte folgen. Grössere Gemeinden und Städte zeigen einen erheblichen Nachholbedarf für die Erstellung durchgehender Korridore für den Langsamverkehr. Dazu wurden die jährlich zur Verfügung stehenden Mittel von 2 Mio. Franken auf 3 Mio. Franken erhöht.

## 3.5. Mittelbedarf

### 3.5.1. Strassenbau

Das 15. Strassenbauprogramm rechnet für den Kantonsstrassenbau insgesamt mit folgendem Aufwand (in 1'000 Franken, ohne Zinsen):

Aufwand Kantonsstrassen

Kantonsstrassen	Total Kosten	Anteil Kanton
Bauvorhaben 1. Priorität (gemäss Anhang A)	193'205	137'621
Umweltschutzmassnahmen/ Strassenraumgestaltung	25'000	20'000
Projektierung Grossprojekte / Ersatzprojekte / dringende kleine Vorhaben (operative Reserve)	5'000 5'000 15'000	5'000 5'000 15'000
<b>Total Kantonstrassen</b>	<b>243'205</b>	<b>182'621</b>

### 3.5.2. Kantonsbeiträge

#### a) Werkgebundene Kantonsbeiträge

Nach Art. 94 ff. StrG gewährt der Kanton den politischen Gemeinden werkgebundene Kantonsbeiträge an strassenverkehrsbedingte Umweltschutzmassnahmen, an Instandstellungskosten oder Schutzmassnahmen bei Strassen, die durch Naturereignisse beschädigt wurden oder gefährdet sind, sowie an die Baukosten von Fuss-, Wander- und Radwegen von kantonalen oder regionaler Bedeutung. Für die werkgebundenen Kantonsbeiträge werden im 15. Strassenbauprogramm 15 Mio. Franken bereitgestellt.

### b) Pauschalbeiträge

Mit dem neuen Finanzausgleichsgesetz ersetzt ein Pauschalbeitrag sowohl die bisherigen Anteile der politischen Gemeinden an der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) als auch die bisherigen Grundbeiträge des Strassenlastenausgleichs. Nach neuem Art. 87 StrG leistet der Kanton den politischen Gemeinden Pauschalbeiträge für:

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

Die Kantonsbeiträge liegen zwischen acht und zwölf Prozent des Reinertrags der Strassenverkehrsabgaben und werden vom Kantonsrat mit dem Strassenbauprogramm beschlossen. Der Prozentsatz für die Pauschalbeiträge wird im 15. Strassenbauprogramm auf 8,5 Prozent festgelegt, was rund 57 Mio. Franken ausmacht.

### c) Sonderlastenausgleich Weite

Im neuen Finanzausgleichsgesetz wird der Ressourcenausgleich unter anderem über den Sonderlastenausgleich Weite geregelt. Der Sonderlastenausgleich Weite gleicht übermässige Belastungen der Gemeinden mit geringer Bevölkerungsdichte und dementsprechend langen Verbindungswegen unter Berücksichtigung der topographischen Verhältnisse aus. Anspruch auf einen Beitrag haben die Gemeinden mit einer überdurchschnittlich gewichteten Strassenlänge je Einwohnerin und Einwohner. Für den Sonderlastenausgleich Weite werden im 15. Strassenbauprogramm rund 204 Mio. Franken bereitgestellt.

#### 3.5.3. Beiträge aus Mitteln des Strassenverkehrs an den Unterhalt der Kantonsstrassen

Gestützt auf Art. 70 StrG und auf die Finanzplanung des Kantonsstrassenunterhalts wird der Gesamtaufwand des Strassenunterhalts im 15. Strassenbauprogramm rund 242 Mio. Franken betragen.

#### 3.5.4. Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

Aus dem Anteil des Kantons St.Gallen am Reinertrag der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) fliessen dem Strassenfonds im 15. Strassenbauprogramm rund 125 Mio. Franken zu. Aufgrund des neuen Finanzausgleichsgesetzes ersetzt ein pauschaler Beitrag die bisherigen Anteile der politischen Gemeinden an der LSVA.

#### 3.5.5. Beiträge an die Kosten der Verkehrspolizei

Aus den zweckgebundenen Mitteln werden auch Entschädigungen an die Verkehrspolizei (Kanton und Stadt St. Gallen) geleistet. Im 15. Strassenbauprogramm sind Beiträge von rund 166 Mio. Franken vorgesehen.

#### 3.5.6. Gesamtschau

Mit Berücksichtigung der Passivzinsen für die Bevorschussung durch den Kanton ergibt sich für das 15. Strassenbauprogramm folgender Finanzbedarf (in Mio. Franken), der aus zweckgebundenen Mitteln aufzubringen ist:

– Kantonsstrassenbau	183
– Kantonsbeiträge an Gemeinden inkl. Sonderlastenausgleich Weite	276
– Beiträge an die Kosten der Verkehrspolizei	166
– Deckung Kantonsstrassenunterhalt	242
– Passivzinsen	4

---

**Total** **871**

### 3.6. Verfügbare Mittel

#### 3.6.1. Grundlagen

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

#### 3.6.2. Prognose über die Entwicklung der Einnahmen

##### a) Ertrag der Motorfahrzeugsteuer

Die Entwicklung der Erträge aus den Motorfahrzeugsteuern in den Jahren 2009 bis 2013 ist vom Fahrzeugbestand, von den Verschiebungen in der Struktur des Bestands und vom mittleren zu erwartenden Steuerertrag je Fahrzeug abhängig. Alle Zahlen beziehen sich auf den Bestand an steuerpflichtigen Fahrzeugen und enthalten keine Zweitfahrzeuge mit Wechselschildern. Die Prognosen basieren auf den Entwicklungen und Trends der letzten Jahre und auf Voraussagen der Bundesstellen.

##### *Entwicklung des Motorfahrzeugbestands*

Jahr	Bestand	Prognose
2003	286'721	
2004	291'706	
2005	294'604	
2006	302'071	
2007	305'412	
2008		312'000
2009		315'000
2010		319'000
2011		322'000
2012		325'000
2013		328'000

Die Entwicklung des Motorfahrzeugbestands weist eine Korrelation mit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung auf. Im Jahr 2005 ist im Kanton St.Gallen die Motorisierungsdichte von 490 Personenwagen je 1000 Einwohnerinnen und Einwohner im Vergleich zum gesamtschweizerischen Wert von 515 Personenwagen je 1000 Einwohnerinnen und Einwohnern immer noch unterdurchschnittlich. Für die Abschätzung der künftigen Entwicklung wird von einem mittleren absoluten Wachstum von 3'500 Einheiten je Jahr ausgegangen. Die Zusammensetzung des Fahrzeugbestands dürfte sich wie in den vergangenen Jahren weiterhin verschieben. Der Bestand an landwirtschaftlichen Fahrzeugen dürfte stagnieren. Der Bestand an Motorrädern wird weiterhin zunehmen.

##### *Entwicklung des mittleren Steuerertrags*

Weil im Durchschnitt die zugelassenen Fahrzeuge immer schwerer wurden, stieg in den letzten Jahren der mittlere Steuerertrag kontinuierlich an. Gründe für die Gewichtszunahme sind die Nachfrage an immer komfortableren und besser ausgerüsteten Fahrzeugen sowie der Einbau von Elementen, die der passiven Sicherheit dienen.

Nach einem Rückgang des mittleren Steuerertrags je Fahrzeug im Jahr 2006, erhöhte sich dieser im Jahr 2007 markant. Dies deutet darauf hin, dass das durchschnittliche Gesamtgewicht der eingelösten Fahrzeuge zugenommen hat.

#### Mittlerer Steuerertrag

Jahr	mittlerer Steuerertrag	Prognose
2003	400.–	
2004	401.–	
2005	407.–	
2006	406.–	
2007	411.–	
2008		408.–
2009		408.–
2010		408.–
2011		408.–
2012		408.–
2013		408.–

#### Entwicklung des Steuerertrags in den Jahren 2009 bis 2013

Die Regierung sieht vor, emissionsarme Fahrzeuge mit steuerlichen Anreizen zu fördern. Die begünstigten Fahrzeuge werden für das Jahr ab der Erstinverkehrssetzung sowie für weitere drei Kalenderjahre von der Motorfahrzeugsteuer befreit. Die Regierung hat die Botschaft und den entsprechenden Entwurf des Nachtrags zum Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben dem Kantonsrat zugeleitet. Das revidierte Gesetz soll auf 1. Januar 2009 in Kraft treten. Die Einnahmehausfälle von schätzungsweise 5 Mio. Franken sollen mit einer Änderung des Steuertarifs kompensiert werden. Damit dürfte der mittlere Steuerertrag zukünftig längerfristig auf gleichem Niveau verbleiben.

#### Ertrag Motorfahrzeugsteuer 2009 bis 2013

Jahr	Fahrzeugbestand	Mittlerer Steuerertrag	Mittelwertprognose
2009	315'000	408.–	128'520'000
2010	319'000	408.–	130'152'000
2011	322'000	408.–	131'376'000
2012	325'000	408.–	132'600'000
2013	328'000	408.–	133'824'000

#### b) Investitionen

Im Zeitraum des 15. Strassenbauprogramms sind verschiedene Investitionen in die Prüfstellen-Infrastruktur des Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt vorgesehen.

#### c) Gebühren

Grössere Änderungen beim Verkehrsgebührentarif sind nicht geplant.

#### d) Nicht werkgebundene Bundesbeiträge

Die Entwicklung bei den Bundeseinnahmen ist erfahrungsgemäss schwierig zu prognostizieren. Mit der NFA erfahren die nicht werkgebundenen Bundesbeiträge aus den Mineralölsteuern ab 2008 für den Kanton St.Gallen eine Reduktion um rund 6 Mio. Franken/Jahr.

## Bundesbeiträge Mineralölsteuer (in Mio. Franken)

Jahr	Bundesbeiträge	Prognose
2003	23,0	
2004	22,3	
2005	22,5	
2006	24,5	
2007	25,2	
2008		18,8
2009		18,8
2010		18,8
2011		18,8
2012		18,8
2013		18,8

## Ertragsanteile LSVA (in Mio. Franken)

Jahr	LSVA	Prognose
2003	12,2	
2004	12,1	
2005	21,5	
2006	22,8	
2007	23,4	
2008		25,0
2009		25,0
2010		25,0
2011		25,0
2012		25,0
2013		25,0

## e) Globalbeiträge an Hauptstrassen

Aus der Umstellung von den projektbezogenen Beiträgen auf die neuen Globalbeiträge betragen die Einnahmen im 15. Strassenbauprogramm insgesamt 33 Mio. Franken für die Globalbeiträge des Bundes und zusätzlich Fr. 900'000.– für den früher zugesicherten projektbezogenen Bundesbeitrag für den Knoten Gammakreuzung in Wil.

**3.7. Strassenrechnung**

Die nachfolgenden Tabellen geben einen Überblick über die Entwicklung und Verwendung der zweckgebundenen Mittel in den Jahren 2009 bis 2013. Sie basieren auf dem Wissensstand vom April 2008:

**Finanzierung des 15. Strassenbauprogramms (2009 bis 2013)**

	KoA Strafonds	KoA übr. KoSt	Finanzplan 2009	Finanzplan 2010	Finanzplan 2011	Finanzplan 2012	Finanzplan 2013	Total 15. SBP
<b>730900 Strassenfonds</b>								
<b>Ertrag</b>			<b>178 046 000</b>	<b>180 347 000</b>	<b>182 648 000</b>	<b>200 516 200</b>	<b>204 005 600</b>	<b>945 562 800</b>
Motorfahrzeugsteuer	406000		126 600 000	128 200 000	129 400 000	130 700 000	131 900 000	646 800 000
Motorfahrzeugsteuer	406001		146 000	147 000	148 000	149 000	150 000	740 000
Bundesbeitrag Treibstoffzoll	460281		18 800 000	18 800 000	18 800 000	18 800 000	18 800 000	94 000 000
Anteil LSVA	440500		25 000 000	25 000 000	25 000 000	25 000 000	25 000 000	125 000 000
verr. Zinsen	490019	390019	2 500 000	3 200 000	4 300 000	5 000 000	3 900 000	18 900 000
Überdeckung StVA	497800	397800	5 000 000	5 000 000	5 000 000	5 000 000	5 000 000	25 000 000
Defondierung	482000		0	0	0	15 867 200	19 255 600	35 122 800
<b>Aufwand</b>			<b>178 046 000</b>	<b>180 347 000</b>	<b>182 648 000</b>	<b>200 516 200</b>	<b>204 005 600</b>	<b>945 562 800</b>
verr. Vermögensverwaltung	390018	490018	28 000	52 300	78 400	100 400	64 300	323 400
Unterdeckung StVA	397900	497900	0	0	0	0	0	0
Fondierung	382000		25 647 900	26 388 500	22 427 500			74 463 900
Mittelverwendung	39xxxx		152 370 100	153 906 200	160 142 100	200 415 800	203 941 300	870 775 500
<b>verfügbare Mittel</b>			<b>211 686 547</b>	<b>239 611 147</b>	<b>268 274 547</b>	<b>292 681 047</b>	<b>276 950 947</b>	
Bestand 1.1.			33 668 547	59 316 447	85 704 947	108 132 447	92 265 247	
Nettoertrag LR			178 018 000	180 294 700	182 569 600	184 548 600	184 685 700	910 116 600
<b>Verwendung zweckgebundene Mittel</b>			<b>152 370 100</b>	<b>153 906 200</b>	<b>160 142 100</b>	<b>200 415 800</b>	<b>203 941 300</b>	<b>870 775 500</b>
<b>615200 Gemeindestrassen</b>	396900	496900	<b>14 198 400</b>	<b>14 334 500</b>	<b>14 436 600</b>	<b>14 547 200</b>	<b>14 649 300</b>	<b>72 166 000</b>
werkgebundene Beiträge		362782	3 000 000	3 000 000	3 000 000	3 000 000	3 000 000	15 000 000
pauschale Beiträge	8.50%	362282	11 198 400	11 334 500	11 436 600	11 547 200	11 649 300	57 166 000
<b>315000 Finanzausgleich</b>	393905	493905	<b>39 945 000</b>	<b>40 345 000</b>	<b>40 750 000</b>	<b>41 160 000</b>	<b>41 570 000</b>	<b>203 770 000</b>
Sonderlastenausgleich Weite		347211	39 945 000	40 345 000	40 750 000	41 160 000	41 570 000	203 770 000
Limitierung	33.00%		43 476 200	44 004 500	44 400 800	44 830 200	45 226 500	221 938 200
<b>725000 Verkehrspolizei</b>	397901	497901	<b>32 656 900</b>	<b>32 973 300</b>	<b>33 300 500</b>	<b>33 628 600</b>	<b>33 271 000</b>	<b>165 830 300</b>
Beitrag Stadtpolizei		352023	8 640 200	8 726 600	8 813 800	8 901 900	8 991 000	44 073 500
Entschädigung Verkehrspolizei		gem. Kapo	23 330 000	23 560 000	23 800 000	24 040 000	24 280 000	119 010 000
Abschr. Stützpl. Schmerikon		(390010)	686 700	686 700	686 700	686 700	0	2 746 800
<b>615400 Nationalstrassen</b>	396901	496901	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
verr. Zinsen		390019	200 000	200 000	210 000	210 000	210 000	1 030 000
Deckungserfolg Unterhalt		inkl. Zins	0	0	0	0	0	0
<b>615300 Kantonsstrassen</b>	396902	496902	<b>65 569 800</b>	<b>66 253 400</b>	<b>71 655 000</b>	<b>111 080 000</b>	<b>114 451 000</b>	<b>429 009 200</b>
Deckung Unterhalt			47 189 800	47 993 400	48 825 000	49 100 000	49 500 000	242 608 200
verr. Zinsen		390019	300 000	280 000	350 000	1 400 000	1 450 000	3 780 000
Abschreibung Kantonsstrassenbau		390013	18 080 000	17 980 000	22 480 000	60 580 000	63 501 000	182 621 000

**Entwicklung des Strassenfonds**

	Finanzplan 2009	Finanzplan 2010	Finanzplan 2011	Finanzplan 2012	Finanzplan 2013
<b>Bestandesrechnung</b>					
<b>110100 Verwaltungsvermögen Tiefbauten</b>					
Stand 1.1.					
Aktivierung Kantonsstrassenbau	18 080 000	17 980 000	22 480 000	60 580 000	63 501 000
Abschreibung Kantonsstrassenbau	- 18 080 000	- 17 980 000	- 22 480 000	- 60 580 000	- 63 501 000
Stand 31.12.	0	0	0	0	0
<b>280700 Strassenfonds</b>					
Stand 1.1.	33 668 547	59 316 447	85 704 947	108 132 447	92 265 247
Fondierung	25 647 900	26 388 500	22 427 500		
Defondierung				- 15 867 200	- 19 255 600
Stand 31.12.	59 316 447	85 704 947	108 132 447	92 265 247	73 009 647

## Übersicht Aufwand und Finanzierung

<b>Aufwand</b>		<b>Ertrag</b>
Nettoanteil des Kantons an den Investitionen (Kantonsstrassenbau) <b>183 Mio. Franken</b>	Finanzbedarf <b>871 Mio. Franken</b>	zweckgebundene Mittel des Strassenverkehrs <b>691 Mio. Franken</b>
Nationalstrassenunterhalt <b>0 Mio. Franken</b>		
Kantonsbeiträge an politische Gemeinden inkl. Sonderlastenausgleich Weite <b>276 Mio. Franken</b>		Anteil Treibstoffzoll <b>94 Mio. Franken</b>
Verkehrspolizei <b>166 Mio. Franken</b>		Anteil LSVA <b>125 Mio. Franken</b>
Kantonsstrassenunterhalt <b>242 Mio. Franken</b>		
Passivzinsen <b>4 Mio. Franken</b>		
	Fondierung Strassenfonds <b>39 Mio. Franken</b>	

**3.8. Rechtliches**

Nach Art. 70 StrG werden Bau und Unterhalt von Kantonsstrassen aus Mitteln des Strassenverkehrs finanziert, insbesondere aus dem Reinertrag der Strassenverkehrsabgaben, dem Anteil des Kantons am Reinertrag der LSVA, den Beiträgen des Bundes und den werkgebundenen Beiträgen Dritter.

Nach bisherigem Art. 87 Abs. 1 StrG leistete der Kanton nicht werkgebundene Beiträge an die Strassenlasten der politischen Gemeinden. Die Spanne des Anteils betrug 26 bis 31 Prozent des Reinertrags der Strassenverkehrsabgaben und des Anteils am Treibstoffzoll. Der Kantonsrat beschliesst über den Anteil mit dem Strassenbauprogramm. Mit dem vom Kantonsrat am 24. April 2007 erlassenen Finanzausgleichsgesetz ersetzt ein neuer pauschaler Beitrag des Kantons sowohl die bisherigen Anteile der Gemeinden an der LSVA als auch die bisherigen Grundbeiträge des Strassenlastenausgleichs. Die bisherigen Ausgleichsbeiträge des Strassenlastenausgleichs werden künftig über den Sonderlastenausgleich Weite abgegolten (Art. 11 ff. FAG). Während die Grundbeiträge heute ausschliesslich aufgrund der Strassenlas-

ten berechnet werden, werden die Gemeindeanteile an der LSVa zu zwei Dritteln aufgrund der Bevölkerungszahl und zu einem Drittel aufgrund der Strassenlasten ausgerichtet. Der neue pauschale Kantonsbeitrag fasst beide Beitragskategorien zusammen und regelt die Beitragsbemessung einheitlich im Strassengesetz (Art. 87 StrG). Damit sollen neben den Unterhaltskosten des Betriebs der Beleuchtung an Kantonsstrassen innerhalb der Bauzonen, den Kosten für Reinigung und Winterdienst der Geh- und Radwege entlang der Kantonsstrassen und für die Entsorgung des Meteorwassers insbesondere auch die allgemeinen Auswirkungen des Strassenverkehrs innerhalb der Bauzonen abgegolten werden. Die Höhe des Kantonsbeitrags liegt zwischen acht und zwölf Prozent des Reinertrags der Strassenverkehrsabgaben. Der Kantonsrat beschliesst über die Höhe mit dem Strassenbauprogramm.

Nach Art. 36 Abs. 2 StrG erlässt der Kantonsrat ein mehrjähriges Strassenbauprogramm. Dieses gibt Auskunft über die geplanten Bauvorhaben und deren Finanzierung. Nach Art. 70bis StrG beschliesst der Kantonsrat mit dem Strassenbauprogramm über einen Rahmenkredit für den Strassenbau und den Strassenunterhalt. Der Rahmenkredit deckt die geplanten Bauvorhaben ab. Der Kantonsrat beschliesst demgegenüber mit dem Voranschlag über die für Strassenbau und Strassenunterhalt zur Verfügung stehenden Mittel. Ausgabenbeschlüsse werden mit der Gutheissung des Strassenbauprogramms somit nicht gefasst. Die Frage der Unterstellung des Strassenbauprogramms unter das Finanzreferendum stellt sich daher nicht. Das Finanzreferendum kommt nach Art. 7bis Abs. 1 Bst. a des Gesetzes über Referendum und Initiative (sGS 125.1) nur für Beschlüsse des Kantonsrats über Projekte für den Bau von Kantonsstrassen in Betracht, die zu Lasten des Kantons eine einmalige neue Ausgabe von mehr als 6 Mio. Franken zur Folge haben. Im Übrigen beschliesst nach Art. 37 StrG die Regierung über Kantonsstrassenprojekte mit einer einmaligen neuen Ausgabe zu Lasten des Kantons, die den für das fakultative Referendum massgeblichen Betrag (6 Mio. Franken) nicht erreicht. Für Kantonsstrassenprojekte mit Nettokosten zu Lasten des Kantons bis zu 1 Mio. Franken hat die Regierung die Zuständigkeit zur Projektgenehmigung an das Baudepartement delegiert (RRB 2002/679).

## **4. V. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan**

### **4.1. Anpassungsbedarf**

Mit dem IV. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan vom 25. September 2006 wurde die Verbindungsstrasse von der Kantonsstrasse Nr. 1, Neuseeland, bis Seebleichestrasse/Wilenstrasse in der politischen Gemeinde Rorschacherberg als Kantonsstrasse zweiter Klasse Bestandteil des Kantonsstrassennetzes (Ziffer 5). Gleichzeitig wurde die Rampe Waldau der Kantonsstrasse Nr. 63 in der politischen Gemeinde Rorschacherberg aus dem Kantonsstrassennetz gestrichen (Ziffer 23). Mit diesem Abtausch sollte die Grundlage geschaffen werden für einen Ausbau der Kantonsstrasse im Bereich der Überführung über die Gleise der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) im Rahmen des Ausbaus der Bahnstrecke beim Bahnhof Rorschach. Aufgrund der Verhandlungen zwischen den SBB, dem Kanton sowie den beiden politischen Gemeinden Rorschach und Rorschacherberg konnte keine Einigung über die geplante Überführung Bahnhofstrasse gefunden werden. Vielmehr verlangten die politischen Gemeinden mit Nachdruck, dass der mit dem IV. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan vollzogene Abtausch rückgängig gemacht werde und dass der Ausbau des Überführungsbauwerks über die SBB-Gleise bei der Rampe Waldau als Teil des Kantonsstrassennetzes erfolge. Begründet wurde dies vor allem damit, dass der geplante Brückenneubau Bahnhofstrasse massiv ein Grundstück tangieren würde, auf welchem Privatinvestoren eine Grossüberbauung planen.

Nachdem die politischen Gemeinden einen Widerruf des Abtausches beantragen und die Sanierung des Überführungsbauwerks bei der Rampe Waldau, auch in Berücksichtigung der Interessen und Bedürfnisse des Kantons und der SBB, technisch möglich ist und im finanziellen



Rahmen des ursprünglichen Projekts liegt, ist auf den Beschluss mit dem Abtausch von Kantons- und Gemeindestrasse aus dem Jahr 2006 zurückzukommen. Damit wird es Aufgabe der politischen Gemeinden Rorschach und Rorschacherberg sein, mit den SBB den Brückenneubau Bahnhofstrasse zu planen, zu realisieren und auch zu finanzieren.

#### **4.2. Rechtliches**

Nach Art. 12 Abs. 1 StrG führt der Kanton einen Plan (Kantonsstrassenplan) über die unter seiner Hoheit stehenden Strassen (Kantonsstrassen) mit Angabe der Einteilung. Der Kantonsstrassenplan legt nach Art. 4 StrG den Umfang des Kantonsstrassennetzes abschliessend fest. Er hat die gleiche Rechtswirkung wie der Zonenplan. Er ist für jedermann verbindlich und gilt unmittelbar sowohl für den Grundeigentümer, seine Rechtsnachfolger, die Inhaber von dinglichen und obligatorischen Rechten an einem Grundstück als auch für die rechtsanwendenden Organe. Der Kantonsstrassenplan hat damit konstitutive Wirkung. Die konstitutive Wirkung des Kantonsstrassenplans ergibt sich unmittelbar aus Art. 4 Abs. 1 StrG, wonach der Kantonsstrassenplan den Umfang des Strassennetzes festlegt. Die Widmung einer Kantonsstrasse zum Gemeingebrauch erfolgt mit dem Kantonsstrassenplan. Art. 5 StrG regelt abschliessend, welche Strassen Kantonsstrassen sind.

Nach Art. 14 Abs. 1 und 2 StrG wird die Einteilung von Strassen, auch von Kantonsstrassen, geändert, wenn die Bedeutung oder die Zweckbestimmung es erfordert. Strassen werden aufgehoben, sofern sie ihre Bedeutung verloren haben. Kantonsstrassen werden aus dem Kantonsstrassenplan entlassen, wenn die Bedeutung als Kantonsstrasse nicht mehr gegeben ist.

Für Erlass und Änderung des Kantonsstrassenplans ist nach Art. 13 Abs. 1 StrG der Kantonsrat abschliessend zuständig. Der Kantonsstrassenplan untersteht nicht dem Referendum. Für Erlass und Änderung ist lediglich ein einfacher Kantonsratsbeschluss nötig. Für die Beratung im Kantonsrat braucht es deshalb nur eine Lesung (Art. 98 Abs. 1 des Kantonsratsreglements, sGS 131.11).

#### **5. Antrag**

Wir beantragen Ihnen, Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, auf den Kantonsratsbeschluss über das 15. Strassenbauprogramm (2009 bis 2013) und den V. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan einzutreten.

Im Namen der Regierung,  
Die Präsidentin:  
Kathrin Hilber

Der Staatssekretär:  
Martin Gehrer

**Anhang A**

**Bauvorhaben der 1. Priorität (Verwirklichung im 15. Strassenbauprogramm)**

(Angaben in 1000 Franken)

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Geschätzter Aufwand 2009-2013	Geschätzter Aufwand nach 2013	Bemerkungen
<b>Umfahrungsstrassen</b>					
	St.Gallen	A1-Spange .....	500		Vertiefung Studien (Anschlüsse) Vorgabe aus dem Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon – Rorschach
17	Goldach / Rorschach / Rorschacherberg	A1; Zubringer Region Rorschach .....	1000	29000	Vorgabe aus dem Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon – Rorschach; Genehmigungsprojekt und Kostenteiler
1	Rorschach	Südliche Kernumfahrung (Bellevue-Bäumlistorkel-Industriestrasse) .....	1000	115000	Vorgabe aus dem Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon – Rorschach; Genehmigungsprojekt und Kostenteiler
1	Altstätten	Ostumfahrung Altstätten (Entlastungsstrasse Nord) .....	300		ZMB
76	Bad Ragaz	Verkehrsentlastung Dorfkern / Kurpark .....	300		ZMB/Kostenteiler
17	Rapperswil-Jona	Verkehrsentlastung Rapperswil – Jona .....	44000	706000	Etaprierung, Klärung Bundesbeteiligung
13	Bütschwil	Umfahrung Bütschwil – Dietfurt .....	45000	245000	Genehmigungsprojekt im 14. Strassen- bauprogramm erstellt
13/4	Ebnat-Kappel / Wattwil	Umfahrung Wattwil – 2. Etappe: Brendi – Umfahrung Ebnat-Kappel .....			
<b>Strassenkorrekturen</b>					
4	St.Gallen	St.Leonhardstrasse: zusätzlicher Fahrstreifen Bogen- bis Geltenwilenstrasse .....	1500		

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben		Geschätzter Aufwand 2009-2013	Geschätzter Aufwand nach 2013	Bemerkungen
2	St.Gallen	Rosenbergstrasse: zusätzliche Rechtsabbiegespur.....		400		
			G	335		
3	Wittenbach	Sanierung Kronenverzweigung .....		1500		
			G	100		
1	Goldach	Linksabbieger St.Gallerstrasse / Bruggmühlestrasse.....		270		
			G	50		
	Berneck	Obereggerstrasse – Lochrank – Rötibergstrasse.....		1000		
			G	200		
	Berneck	Obereggerstrasse – Rötibergstrasse – Sackrank .....		1000		
			G	200		
1	Altstätten	Kreisel Rorschacherstrasse (Verlegung der Churerstrasse) .....		5200		
			G	3800		
1	Oberriet	Fussgängerquerung Moos .....		300		
			G	60		
13	Gams	Aggerbachrank und Bachdurchlass.....		2050		
35	Grabs	Verbesserung Verkehrssicherheit im Dorfzentrum (Werdenstrassen) ...		1350		
			G	675		
1/53	Wartau	Kreisel OC Oerlikon.....		800		14. Strassenbauprogramm
			G	100		
	Flums	Korrektion Flumserbergstrasse .....		4000		
			G	500		
7	Walenstadt	Linksabbiegespur Haggengass / Engenmoosstrasse .....		500		
			G	250		
17	Schänis	Einfahrt Chastlistrasse, Mittelinsel.....		110		
			G	10		

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben		Geschätzter Aufwand 2009-2013	Geschätzter Aufwand nach 2013	Bemerkungen
17	Kaltbrunn	Korrektion Kreuzung Uznacher- / Rickenstrasse .....		130		
			G	50		
84	Ernetschwil	Strassensan. Dorf-Hofmühle-Abzweiger Häblingen, Brücke Hofmühle- bach .....	G	4800		Beinhaltend Ersatz Brücke Hofmülibach
				300		
17	Schmerikon	Erschliessung Ziegelhof .....		900		
			G	75		
			D	750		
37	Eschenbach	Korrektion Kantonsstrasse Bürg – Schwärzi .....		1400		
13	Wattwil	Linksabbiegespur Ebnaterstrasse, Knoten Industriestrasse .....		700		
			G	170		
			D	330		
36	Wattwil	Korrektion Dicken bis Chrummbach .....		4800		
8	Jonschwil	Sanierung Knoten Thurbrücke .....		1500		
			G	500		
2	Wil	Verkehrsentlastung Zentrum Wil .....		2500		
			G	1250		
2	Wil	Zürcherstrasse: Busspur sowie Geh- und Radweg .....		3100		
			G	600		
2	Wil	Knoten Fürstenland-St.Gallerstrasse sowie Gehweg St.Gallerstrasse ..		2500		
			G	850		
2	Wil	Knoten Gammakreuzung .....		1000		
			G	50		
			B	900		
13	Wil	Ausbau Rössliplatz .....		1700		
			G	900		

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben		Geschätzter Aufwand 2009-2013	Geschätzter Aufwand nach 2013	Bemerkungen
2	Zuzwil	Sanierung Knoten St.Galler-, Herberg-, Henauerstrasse .....		2300		
			G	1300		
78	Zuzwil	KS Nr. 2 bis Maillardbrücke: Abbruch Betonfahrbahn und Einbau Be- läge .....		1200		
48	Waldkirch	Sanierung Kochplatz.....		400		
			G	240		
56	Gaiserwald	Verlegung der Kantonsstrasse Spiessegg bis Rest. Schützen .....		4300		
			G	260		
<b><i>Geh- und Radwege</i></b>						
6	St.Gallen	Radwegverbindung Schönbühlstrasse; Martinsbruggstrasse bis Ror- schacher Strasse .....		400		
			G	140		
31	Wittenbach	Radweg Romanshorerstrasse .....		1400		
			G	500		
39	Wittenbach	Geh- und Radweg Leebrücke bis Romanshorerstrasse .....		3300		
			G	1150		
N	Häggenschwil	Trottoir Entlang Dorfstrasse, Beckenhalde/Dorfstrasse – Schöntal .....		450		
			G	150		
3	Häggenschwil	Gehweg Schöntal – Blumenau .....		350		
			G	125		
41	Diepoldsau	Fuss- und Radweg beim Zollübergang Diepoldsau, Ersatz Brücke .....		350		
			G	50		
1	Altstätten	Neubau Trottoir Rorschacherstrasse / Bohl in Lüchingen .....		150		
			G	50		
13	Gams	Ausbau mit Geh- und Radweg Haagerstrasse im Bereich Golfanlage...		1800		
			G	200		

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben		Geschätzter Aufwand 2009-2013	Geschätzter Aufwand nach 2013	Bemerkungen
74	Vilters – Wangs	Fuss- und Radweg Sarganserstrasse: Elcotherm-Kreisel Baltschana ...		850		
			G	300		
17	Schänis	Sanierung Unterdorf (Fussgängerschutz).....		360		
			G	125		
50	Benken	Trottoir ab Rest. Eisenbahn bis Bahnübergang .....		350		
			G	94		
50	Benken	Verlängerung Trottoir Tobelröten .....		100		
			G	35		
17	Uznach	Trottoirergänzung Rotfarb bis Gasterweg.....		145		
			G	50		
37	Goldingen	Trottoir Dorf bis Riederer südlicher Abschnitt.....		1000		
			G	320		
55	Nesslau-Krummenau	Fussgängerschutz Nüsslibühl, Ennetbühl.....		350		
			G	120		
11	St.Peterzell	Geh-und Radweg Ortseingang Wald / Schöngengrund bis Stofel .....		1800		
			G	250		
45	Kirchberg	Radweg Kirchberg-Gähwil .....		2900		
			G	650		
8	Oberuzwil	Geh- und Radweg Oberuzwil – Schützenhaus (GS-Zone Schoren) .....		1900		
			G	595		
33	Bronschhofen	Rossrüti; Trottoir Altersheim – Denner (Konstanzerstrasse) .....		400		
			G	140		
33	Bronschhofen	Rossrüti; Geh- und Radweg Rislen (Konstanzerstrasse) .....		750		
			G	260		

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Geschätzter Aufwand 2009-2013	Geschätzter Aufwand nach 2013	Bemerkungen
33	Bronschhofen	Konstanzerstrasse Rossrüti; Trottoir Schiben.....	400	G 140	
2	Oberbüren	Radwegverbindung Oberbüren – Sonnental – Brübach.....	2300	G 850	
67	Altstätten / Eichberg	Geh- und Radweg Altstätten – Eichberg, letzte (1.) Etappe .....	2700	G 945	
74	Vilters – Wangs / Mels	Geh- und Radweg Wolfriet bis Baltschana .....	1990	G 540	
<b><i>Kunstbauten / Aufhebung Niveauübergänge</i></b>					
4	St.Gallen	Durchmesserlinie Trogen-St.Gallen-Appenzell .....	5000		Vorgabe aus dem Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon – Rorschach
63	Rorschacherberg	Brücke SBB Waldau, Ersatz .....	300		
1	Thal	Ersatz Unterführung Buriel.....	900		Im Zusammenhang mit der Neukonstruktion der SBB Brücke
1	Sennwald	Brücke Steinenbach, Ersatz.....	500		
76	Pfäfers	Brücke Pfäfers-Valens, inkl. Erschliessungsstrasse Valur .....	10000		Projektwettbewerb im Frühjahr 2008 abgeschlossen
7	Walenstadt	Brücke Seez .....	1050		
17	Amden	Sanierung der Brücke über den Fallenbach.....	800		Wird im Rahmen des 14. Strassenbauprogramms umgesetzt
	Wattwil	Brücke Gerenbach.....	450		
26	Flawil	Brücke Lehmbach Böden, Ersatz.....	350		
	Degersheim	Brücke Magdenauerbach, Ersatz .....	400		

Str. Nr.	Gemeinde	Bauvorhaben	Geschätzter Aufwand 2009-2013	Geschätzter Aufwand nach 2013	Bemerkungen
	Balgach / Diepoldsau	Ausbau Brücken Rietstrasse .....	1650		Balgach, Brücke Länderenaach / Diepoldsau, Brücke Rheintaler Binnenkanal / Strasse dazwischen?
		Globalbeiträge Bund .....	B -33000		NFA, nicht Projekten zuzuordnen
Gesamtkosten .....			193205		
		- Anteil Gemeinden .....	20604		
		- Anteil Bund .....	900		
		- Globalbeiträge Bund .....	33000		
		- Anteil Dritte .....	1080		
Gesamtkosten netto (Anteil Kanton St.Gallen) .....			137621	1095000	

Zusammenfassung 15. Strassenbauprogramm

	Gesamtkosten (in 1000 Fr.)	Anteil Bund	Anteil Gemeinden	Anteil Dritte	Nettoanteil Kanton
Vorhaben der 1. Priorität gemäss vorstehender Liste .....	193205	33900	20604	1080	137621
Umweltschutzmassnahmen / Strassenraumgestaltung .....	25000	2000	3000		20000
Projektierung Grossprojekte .....	5000				5000
Projektierung Ersatzprojekte .....	5000				5000
Dringende kleine Vorhaben (operative Reserve) .....	15000				15000
<b>TOTAL .....</b>	<b>243205</b>	<b>35900</b>	<b>23604</b>	<b>1080</b>	<b>182621</b>



**Anhang B**

**Bauvorhaben der 2. Priorität (Ersatzprojekte)**

(Angaben in 1000 Franken)

<b>Nr.</b>	<b>Gemeinde</b>	<b>Projekt</b>	<b>Geschätzter Aufwand 2009-2013</b>	<b>Bemerkungen</b>
<b><i>Umfahrungsstrassen</i></b>				
	Kaltbrunn	Entlastungsstrasse Uznach (Gasterstrasse).....	500	Überprüfung Linienführung
	Oberbüren	Querspange zur Westumfahrung mit Varianten.....	100	
			G 50	
	Gossau	Verbindung Flawilerstrasse – Wilerstrasse (Westspange) .....	700	Varianteentscheid, Kostenteiler
<b><i>Strassenkorrekturen</i></b>				
5	St.Gallen	Speicherstrasse Notkersegg bis Kurzeck und Landscheide.....	2900	Kostenteiler Bahn/Strasse
			G 470	
			D 250	
5	St.Gallen	Burggraben – Linsebühlstrasse; Umbau Knoten Spisertor, Fahrbahn- verbreiterung Burggraben .....	800	
			G 267	
90	St.Gallen	Verkehrsknoten Appenzellerstrasse / Biderstrasse.....	1800	
			G 600	
31	Wittenbach	Sanierung Knoten Romanshorner-, Bahnhof-, Bauholzstrasse .....	1800	
			G 700	
1	Goldach	Lichtsignalanlage Florastrasse / St.Gallerstrasse .....	350	
			G 120	
1	Thal	Sanierung Knoten Burieterstrasse westlich Anschluss A 1 .....	3000	Abhängig von Flugplatzprojekt
			G 1200	
			B 1200	

Nr.	Gemeinde	Projekt	Geschätzter Aufwand 2009-2013	Bemerkungen
1/41	Balgach	Sanierung Knoten Entenbad .....	850 G 60	
1/22	Altstätten	Sanierung Knoten Trogenerstrasse, Umbau Kreuzung.....	500 G 165	
1/67	Altstätten	Sanierung Knoten Oberrieterstrasse / Eichbergerstrasse .....	900 50	
1	Altstätten	Strassenaufweitung mit Inselbau auf der Oberrieterstrasse .....	300	
13/3 5/11 3	Gams	Sanierung Rathauskreuzung .....	1500 G 200	Abhängig von Abbruch Rathaus
1	Buchs	Sicherer Übergang auf Höhe Acker- / Frohlweg .....	150 G 50	
1/71	Buchs	Sanierung Knoten Churerstrasse / Rheinaustrasse .....	900	
1	Sevelen	Sanierung Knoten Hauptstrasse / Schildstrasse .....	650 G 220	
74	Vilters – Wangs	Knoten Härtistrasse / Sarganserstrasse .....	1500 G 1035	
1	Bad Ragaz	Trottoir West und Kernfahrbahn Sarganserstrasse .....	650 G 225	
73	Mels	Verzweigung Walche: Definitivum .....	650 G 220	
7	Quarten	Einspurstrecke Walenseestrasse beim SBB-Übergang Unterterzen .....	200 G 150	
82	Schänis	Knotensanierung Feld.....	850 G 425	

Nr.	Gemeinde	Projekt	Geschätzter Aufwand 2009-2013	Bemerkungen
17	Kaltbrunn	Massnahmen Knoten Gasterstrasse / Benknerstrasse .....	880 G 220	
15	Ernetschwil	Rickenstrasse Gebertingen: Einmündung Schulstrasse.....	520 G 70	
17	Rapperswil-Jona	Anpassung Kantonsstrasse beim neuen Bushof Jona .....	520 G 250	
17	Rapperswil-Jona	Busbevorzugungen.....	240 G 120	
17	Rapperswil-Jona	Neugestaltung Neue Jonastrasse (inkl. Busspur Kunst(zeug)haus) .....	470 G 215	
13	Wildhaus	Sanierung Knoten bei der Schönenbodenstrasse.....	900 G 450	
8	Jonschwil	Sanierung Knoten Dorf Schwarzenbach.....	1200 G 400	
	Uzwil	Kapazitätserweiterung Augartenkreuzung .....	1750	
33	Wil	Knoten Scheidweg.....	800 G 350	
42	Niederhelfenschwil	Buswendeplatz Neudorf Niederhelfenschwil, Teilausbau Wisental- Neuberg .....	150 G 75	
2	Gossau	St.Gallerstrasse: Einmündung Industriestrasse (Kühlhaus) .....	300	
92	Gossau	Eingangstor Andwilerstrasse (Mettendorf).....	250	Durch Tiefbauamt des Kantons St.Gallen auf mündliche Anmeldung hin ergänzt
39	Waldkirch	Bernhardzell- Wittenbach: Einlenker Schöntalstrasse.....	900 G 300	

Nr.	Gemeinde	Projekt	Geschätzter Aufwand 2009-2013	Bemerkungen
63	Rorschacherberg / Rorschach	Sanierung Knoten Sonnenhof zwischen Goldacher- und Thalestrasse ..	1400 G 700	
8	Jonschwil/Wil	Achse Schwarzenbach-Wil ab Thurbrücke: Bevorzugung des ÖV, Verbesserung der Zugänglichkeit zum Bahnhof Wil.....		Begehren nicht konkretisiert; darum keine Kosten ableitbar
4	St.Gallen	Verkehrsknoten Riethüsli .....	600	Abhängig von DML
<b><i>Geh- und Radwege</i></b>				
1	Sennwald	Rad- und Gehweg Knoten Scharastrasse bis Knoten Werdenstrasse....	2000 G 700	
15	St.Gallenkappel	Gehweg zwischen Altersheim Berg und Spycher .....	480 G 170	
15	St.Gallenkappel	Geh- und Radweg Betzikon – Waldegg, Eingangstor Betzikon.....	610 G 215	
10	Flawil	Geh- und Radweg Scheidweg bis Maestrani AG.....	1050 G 370	
2	Zuzwil	Sicherung Fussgängerübergang St.Galler- / Schulstrasse in Züerwangen.....	200 G 100	
9	Gossau	Geh- und Radweg Bischofszellerstrasse vom Obstgarten Gossau bis Arnegg.....	2400 G 840	nachträglich eingereicht
Gesamtkosten		.....	34470	
		- Anteil Gemeinden .....	11082	
		- Anteil Bund .....	1200	
		- Anteil Dritte .....	0	
Gesamtkosten netto (Anteil Kanton St.Gallen)		.....	22188	

**Anhang C**

**Weitere Begehren**

<b>Str. Nr.</b>	<b>Gemeinde</b>	<b>Projekt</b>	<b>Bemerkungen</b>
<b><i>Umfahrungsstrassen</i></b>			
3	Wittenbach	Entlastung St.Gallerstrasse .....	Vorgabe aus dem Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon – Rorschach
17	Rapperswil-Jona	Kernentlastung Zentrum Jona .....	
	Balgach / Diepoldsau	Anbindung Balgacherstrasse an A 13.....	
15	St.Gallenkappel	Umfahrung St.Gallenkappel .....	
<b><i>Strassenkorrekturen</i></b>			
N	Goldach	Neue Verkehrsführung Neumühlestrasse – Metzgergasse .....	
1	Rorschach	Knotensanierung St.Gallerstrasse/Löwenstrasse.....	
1/10 7	Thal	Staad, Knoten Mosti, Thalerstrasse.....	
65	St.Margrethen	Anpassung des Kleinkreisels Grenzstrasse / Rheinstrasse.....	
66	St.Margrethen	Neugestaltung des Verkehrsknoten Autobahnanschluss (S18) .....	
	Balgach	Sanierung Knoten Sportanlage .....	
1	Balgach	Traubenkreuzung Rietstrasse .....	
	Oberriet	Verbindung Zoll Montlingen-Kantonsstrasse Oberriet, prov. Kreisel Bhf/Neufeldstrasse .....	
N	Sennwald	Rad- und Gehweg, Ausbau Gams – Sennwald: Frümsen Holengass – Dornen .....	

Str. Nr.	Gemeinde	Projekt	Bemerkungen
1	Grabs	Sanierung Knoten St.Galler- / Werdenstrasse .....	
1	Buchs	Anbindung Altendorfer- / Unterstüdtlistrasse an St.Gallerstrasse verbessern .....	
1	Sevelen	Sanierung Knoten Bahnhofstrasse / Hauptstrasse.....	
1	Sevelen	Pförtner Süd / Weite.....	
74	Vilters – Wangs	Kreisel Wolfriet: Ausbau Kreisel, Erhöhung Kapazität.....	
7	Walenstadt	Westumfahrung Platzriet.....	Beschränkung auf Anschlussknoten
50	Benken	Giessenstrasse: Fussgängerübergang (Mittelinsel) bei der Firma Haka Gerodur AG .....	
14	Gommiswald	Sanierung Strassenbeleuchtung im Raum Uetliburg.....	
17/1 8	Uznach	Knoten Ochsenplatz, Stauspur Grynaustrasse mit Rad- und Gehweg bis Entenseestrasse .....	
17	Rapperswil-Jona	Knoten-/Abschnittsprobleme: Rütistrasse, St.Galler- /Feldlistrasse .....	Abhängig von Projekt VE
19	Eschenbach	Ochsen Neuhaus bis Siessen (km 2,450 bis 3,000).....	
19	Eschenbach	Riet bis Letzi (km 4,200 bis 5,000) .....	
36	Wattwil	Hembergerstrasse: Verkehrsberuhigung Abschnitt Obere Wanne .....	
87	Wattwil	Krinauerstrasse: Strassenverbreiterung Gurtberg.....	
14	Wattwil	Rickenstrasse Kriechspur für Lastwagen Brendi – Hummelwald.....	
11	Lichtensteig	Burg (Wasserfluhstrasse): Ausbau Rosshimmelrank .....	
26	Mogelsberg	Kantonsstrasse Aachboden – Degersheim: Sanierung Einmündung Aachboden .....	

Str. Nr.	Gemeinde	Projekt	Bemerkungen
26	Mogelsberg	Kantonsstrasse Degersheim – Gantereschwil: Sanierung Kurve Horn .....	
52	Oberuzwil	Sanierung Einlenker Jonschwilerstrasse in die Wilerstrasse .....	
8	Flawil	Knoten Isny – Platz .....	
8	Flawil	Sicherung Fussgänger- und Radfahrerquerung St.Galler-/Lindenstrasse/Eschenhof .....	
27	Degersheim	Korrektion Kantonsstrasse Bleimoos bis Kt. Grenze Appenzell A.Rh. ....	
39	Waldkirch	Kurvensanierung Bisitobel / Sonnental .....	
	Sargans / Vilters- Wangs / Mels	Verkehrstechnischer Ausbau K-Standort Riet .....	
<b><i>Geh- und Radwege</i></b>			
2	St.Gallen	Radwegverbindung Rosenbergstrasse; Zürcher Strasse (Stahl) bis St.Leonhard-Strasse .....	
2/44	St.Gallen	Radwegverbindung Zürcherstrasse/Hafnersbergstrasse/Gründenmoos/Abtwil .....	
25	Häggeneschwil	Geh- und Radweg Atzenholzweiher bis Ballen .....	
3	Häggeneschwil	Radweg Wittenbach – Häggeneschwil (Teilstrecke Häggeneschwil) .....	
63	Rorschacherberg	Geh- und Radweg entlang der Thalerstrasse .....	
1	St.Margrethen	Südlicher Rad- und Gehweg Romenschwandenkurve (Gallenbrunnen-a.Kirche) .....	nicht nötig, da bereits erschlossen
1	Au	Trottoir an Hauptstrasse .....	
	Berneck	Auerstrasse – Rössligabelung – Kropfackerstrasse .....	
N	Gams	Trottoir Saxerstrasse im Bereich «Gamschol» .....	

Str. Nr.	Gemeinde	Projekt	Bemerkungen
74	Vilters – Wangs	Trottoir Sarganserstrasse: Fussgängererschliessung Härti/Alvierstrasse .....	
74	Vilters – Wangs	Kreisel Wolfriet: neue Fuss- und Radwegführung .....	
7	Quarten	Trottoir / Fussweg mit Strassenbeleuchtung Walenseestrasse, Unterterzen .....	
14	Gommiswald	Fortsetzung Korrektur, Rad- und Gehweg Brunnacker bis Dorf Ricken .....	
14	Ernetschwil	Trottoir Uznacherstrasse Ricken-Kreuzung bis Fichtenweg .....	Fahrbahnränder korrigiert durch SKI
14	Ernetschwil	Geh- und Radweg Brunnacker (Gommiswald)-Bildhaus-Dorf Ricken .....	
17	Rapperswil-Jona	Radwegführung Neue Jonastrasse .....	
17	Rapperswil-Jona	Radweg St.Galler- / Neue Jonastrasse.....	
19	Eschenbach	Geh- und Radweg Neuhaus-Bürg bis Siessenhöhe .....	
19	Eschenbach	Trottoir Diemberg, Ausserorts Richtung Wald – ZH .....	
19	Eschenbach	Trottoir Siessenhöhe – Bürg bis Ortsausfahrt Nord (Trampelpfad erstellt).....	
15	Eschenbach	Gehweg Garage Büsser – Restaurant Kreuz.....	
89	Ebnat-Kappel	Rad- und Gehweg Stegrüti – Kapplerhof .....	
13	Wattwil	Ebnaterstrasse: Trottoir Ostseite, Rest. Toggenburg – Rest. Löwen .....	
87	Wattwil	Floozstrasse: Neubau Trottoir Brücke Flooz – Schiess AG .....	



Str. Nr.	Gemeinde	Projekt	Bemerkungen
14	Wattwil	Rickenstrasse Geh- und Radweg Ricken – Brendi .....	
88	Oberhelfenschwil	Geh- und Radweg Weiler Wigetshof – Dorf Oberhelfenschwil.....	
11	Brunnadern	Geh- und Radweg Chrüzweg – Furt .....	
11	Brunnadern	Geh- und Radweg Chrüzweg – Steig .....	
13	Bütschwil	Trottoir Ganterschwilerstrasse bis Garage Brander (östl. Seite).....	
10	Lütisburg	Geh- und Radweg Breite (Rindal) bis Flawil .....	
45	Kirchberg	Ergänzung Radweg Kirchberg – Rickenbach, Abschnitt Weierstrasse-Fetzhof .....	
30	Mogelsberg	Geh- und Radwegverbindung Ganterschwil – Brunnadern.....	
30	Mogelsberg	Ergänzung Radwegnetz Ganterschwil bis Mogelsberg .....	
10	Lütisburg / Jonschwil	Geh- und Radweg Oberrindal – Flawil.....	
8	Flawil	Radwegverbindung Oberuzwil.....	
	Wil	Geh- und Radweg Georg Rennerstrasse.....	Geh- und Radweg auf Gemein- destrassennetz
93	Zuzwil	Sicherung Fussgängerübergang Unterdorf- / Sternenstrasse in Zuzwil.....	14. Strassenbauprogramm; Strassenrandsanierung durch SKIG
39	Waldkirch	Geh- und Radweg Edlischwil – Bernhardzell .....	
39	Waldkirch	Radfahrer und Fussgängerschutz Arnegg – Waldkirch .....	
9	Waldkirch	Radfahrer und Fussgängerschutz Arnegg – Hauptwil .....	

<b>Str. Nr.</b>	<b>Gemeinde</b>	<b>Projekt</b>	<b>Bemerkungen</b>
<b><i>Kunstabauten / Aufhebung Niveauübergänge</i></b>			
24	Goldach	Sanierung Bahnübergang Rietli.....	
24	Steinach	Bahnunterführung bei der Gemeindegrenze Arbon / Steinach .....	Vorgabe aus dem Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon – Rorschach

---

## **Kantonsratsbeschluss über das 15. Strassenbauprogramm für die Jahre 2009 bis 2013**

Entwurf der Regierung vom 22. April 2008

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 22. April 2008<sup>1</sup> Kenntnis genommen

und

beschliesst:

### **I. Bau und Unterhalt von Kantonsstrassen**

1. Vorhaben im Kantonsstrassennetz werden in den Jahren 2009 bis 2013 nach dem im Anhang A zu diesem Beschluss enthaltenen Programm mit einer Kostensumme von rund 243 Mio. Franken verwirklicht.  
Der Anteil des Kantons an diesen Aufwendungen beträgt rund 183 Mio. Franken.
2. Bei Projekten zur Strassenraumgestaltung leisten die politischen Gemeinden in sachgemässer Anwendung von Art. 69 des Strassengesetzes vom 12. Juni 1988<sup>2</sup> 35 Prozent der anrechenbaren Kosten.
3. Verzögern sich Vorhaben nach dem Anhang A zu diesem Beschluss, fallen sie weg oder wird der Kreditrahmen nicht ausgeschöpft, beschliesst die Regierung, welche Projekte nach dem Anhang B zu diesem Beschluss vorgezogen werden. Sie berücksichtigt die Dringlichkeit der Projekte.
4. Der Kantonsrat nimmt Kenntnis, dass das 15. Strassenbauprogramm von Unterhaltskosten der Kantonsstrassen von insgesamt 242 Mio. Franken ausgeht. Diese werden aus Mitteln des Strassenverkehrs finanziert.
5. Dem Strassenfonds werden belastet:
  - a) die Unterhaltskosten der Kantonsstrassen nach Ziff. 4 dieses Beschlusses;
  - b) der Nettoaufwand für den Kantonsstrassenbau nach Ziff. 1 dieses Beschlusses;
  - c) die allfällige Unterdeckung der Rechnung des Strassenverkehrsamtes;
  - d) die Beiträge an die politischen Gemeinden (werkgebundene Beiträge<sup>3</sup>, Pauschalbeiträge<sup>4</sup> und Ausgleichsbeiträge gemäss Sonderlastenausgleich Weite<sup>5</sup>), an die Verkehrspolizei und für die Verkehrserziehung.

---

1 ABI 2008, ...

2 sGS 732.1.

3 Art. 94 ff. StrG.

4 Art. 87 Abs. 1 StrG.

5 Art. 11 ff. des Finanzausgleichsgesetzes, sGS 813.1.

6. Dem Strassenfonds werden gutgeschrieben:
  - a) der Ertrag der Motorfahrzeug- und Motorfahrradsteuer;
  - b) die nicht werkgebundenen ordentlichen und ausserordentlichen Bundesbeiträge aus der Mineralölsteuer;
  - c) die allfällige Überdeckung der Rechnung des Strassenverkehrsamtes;
  - d) der Anteil des Kantons am Reinertrag der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe;
  - e) die werkgebundenen Beiträge Dritter.
7. Die finanzielle Abwicklung des Leistungsauftrags der Nationalstrassen Gebietseinheit VI mit dem Bund erfolgt über den Strassenfonds.
8. Die Verschuldung übersteigt während der Dauer des 15. Strassenbauprogramms den Betrag von 70 Mio. Franken und bei dessen Ablauf den Betrag von 50 Mio. Franken nicht.
9. Die Staatskasse gewährt dem Strassenfonds die erforderlichen, zu verzinsenden Vorschüsse.

## **II. Werkgebundene Beiträge an die politischen Gemeinden**

10. Aus den Mitteln des Strassenfonds werden dem Konto «Werkgebundene Kantonsbeiträge an die politischen Gemeinden für Umweltschutzmassnahmen, Fuss, Wander- und Radwege sowie bei Naturereignissen an Strassen»<sup>1</sup> in den Jahren 2009 bis 2013 insgesamt 15 Mio. Franken gutgeschrieben.
11. Das Baudepartement teilt die werkgebundenen Beiträge<sup>2</sup> nach sachlicher und zeitlicher Dringlichkeit zu.

## **III. Pauschale Kantonsbeiträge an die politischen Gemeinden**

12. Aus den Mitteln des Strassenfonds werden dem Konto «Pauschale Beiträge an die politischen Gemeinden»<sup>3</sup> in den Jahren 2009 bis 2013 8,5 Prozent des Reinertrags der Strassenverkehrsabgaben<sup>4</sup> gutgeschrieben.

## **IV. Ausgleichsbeiträge gemäss Sonderlastenausgleich Weite**

13. Aus den Mitteln des Strassenfonds werden dem Konto «Ausgleichsbeiträge gemäss Sonderlastenausgleich Weite»<sup>5</sup> in den Jahren 2009 bis 2013 insgesamt 203 Mio. Franken gutgeschrieben.

## **V. Motorfahrzeug-Steuerfuss**

14. Dieser Beschluss basiert auf einem Motorfahrzeug-Steuerfuss von 100 Prozent der einfachen Steuer.

---

<sup>1</sup> Art. 94 ff. StrG.

<sup>2</sup> Art. 99 StrG.

<sup>3</sup> Art. 87 Abs. 1 StrG.

<sup>4</sup> Art. 87 Abs. 2 und 3 StrG.

<sup>5</sup> Art. 11 ff. FAG.

## **VI. Schlussbestimmungen**

15. Ändern sich die Grundlagen dieses Beschlusses erheblich, erstattet die Regierung Bericht und stellt Antrag.
16. Dieser Beschluss wird ab 1. Januar 2009 angewendet.

---

## **V. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan**

Entwurf der Regierung vom 22. April 2008

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 22. April 2008<sup>1</sup> Kenntnis genommen und beschliesst:

I.

Der Kantonsstrassenplan vom 28. September 1987<sup>2</sup> wird wie folgt geändert:

1. Die Rampe Waldau in der politischen Gemeinde Rorschacherberg wird als Bestandteil der Kantonsstrasse zweiter Klasse Nr. 63 ins Kantonsstrassennetz aufgenommen.
2. Die Verbindungsstrasse von der Kantonsstrasse Nr. 1, Neuseeland, bis Seebleichestrasse / Wilenstrasse in der politischen Gemeinde Rorschacherberg wird aus dem Kantonsstrassenplan gestrichen.

II.

Dieser Erlass wird ab 1. Janaur 2009 angewendet.

---

<sup>1</sup> ABI 2008.

<sup>2</sup> sGS 732.15.

Rorschacherberg / Neuseeland

