

## IV. Nachtrag zum Grossratsbeschluss über den Staatsstrassenplan

Botschaft und Entwurf der Regierung vom 14. Februar 2006

Zusammenfassung.....	2
1. Ausgangslage.....	2
1.1. Grossratsbeschluss über den Staatsstrassenplan vom 28. September 1987.....	2
1.2. Bisherige Änderungen des Kantonsstrassenplans.....	3
1.2.1. Kantonsratsbeschluss über den Bau der Umfahrungsstrasse Wagen– Eschenbach–Schmerikon (T 8/A 8) vom 8. Dezember 1991 .....	3
1.2.2. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan vom 17. Februar 1993 .....	3
1.2.3. Kantonsratsbeschluss über den Bau einer Thurbrücke bei Lütisburg samt Geh- und Radweg entlang der Toggenburger Strasse vom 7. April 1994 .....	3
1.2.4. I. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan vom 28. September 1995 .....	3
1.2.5. II. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan vom 24. September 1997 .....	4
1.2.6. III. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan vom 29. November 2001 .....	4
1.3. Motion «Kriterien zur Festlegung des Kantonsstrassennetzes» (42.01.19).....	4
1.4. Bezug zum 15. Strassenbauprogramm 2009 bis 2013.....	4
2. Kriterien zur Festlegung des Kantonsstrassennetzes .....	4
2.1. Bisherige Kriterien .....	4
2.2. Zusätzliche Überprüfungs-kriterien .....	5
2.3. Kriterienkatalog.....	6
2.4. Teilrevision des Kantonsstrassenplans als Ergebnis der Motion 42.01.19 .....	7
3. Untersuchte Strecken.....	7
4. Vernehmlassungsverfahren.....	9
4.1. Formale Begehren.....	9
4.2. Kriterienkatalog.....	9
4.3. Strassenzüge.....	9
4.4. Finanzierung.....	10
5. Bewertung der untersuchten Strecken.....	10
6. Anträge zur Änderung des Kantonsstrassenplans .....	13
6.1. Aufnahme in den Kantonsstrassenplan.....	13
6.2. Entlassung aus dem Kantonsstrassennetz .....	15
7. Auswirkungen auf das Kantonsstrassennetz und auf die Gemeindestrassenpläne.....	17
8. Finanzielle und personelle Auswirkungen.....	20
8.1. Finanzielle Rahmenbedingungen.....	20
8.2. Finanzielle Auswirkungen .....	21
8.2.1. Investitionskosten.....	21
8.2.2. Betriebs- und Unterhaltskosten .....	21
8.2.3. Finanzierung des Mehrbedarfs.....	21
8.3. Personelle Auswirkungen .....	22
9. Rechtliches.....	22
10. Antrag .....	23

Entwurf (IV. Nachtrag zum Grossratsbeschluss über den Staatsstrassenplan) ..... 24

Beilagen:

- 1: Liste mit Detailangaben zu den zur Aufnahme geprüften Strassenzügen
- 2: Liste mit Detailangaben zu den zur Entlassung geprüften Strassenzügen
- 3: Kartenausschnitte der zur Aufnahme vorgeschlagenen Strassenzüge
- 4: Kartenausschnitte der zur Entlassung vorgeschlagenen Strassenzüge
- 5: Kartenausschnitte der geprüften, nicht zur Aufnahme vorgeschlagenen Strassenzüge

## Zusammenfassung

*Der Kanton führt nach dem Strassengesetz einen Plan über die unter seiner Hoheit stehenden Strassen mit Angabe der Einteilung (Kantonsstrassenplan). Die Kantonsstrassen sind im Grossratsbeschluss über den Staatsstrassenplan vom 28. September 1987 (sGS 732.15; im Folgenden: Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan) festgehalten, der seit 1. Januar 1989 zusammen mit dem Strassengesetz in Vollzug ist. In den Jahren 1991, 1994, 1995, 1997 und 2001 wurde der Beschluss ergänzt. Im Rahmen des III. Nachtrags zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan vom 29. November 2001 hiess der Kantonsrat die Motion «Kriterien zur Festlegung des Kantonsstrassennetzes» (42.01.19) gut. Mit der Motion sollen die Kriterien zur Festlegung des Kantonsstrassennetzes mit dem Ziel einer verursachergerechteren Finanzierungsregelung für Strassen überarbeitet werden. Aufgrund der Überprüfung und Neubeurteilung des Kantonsstrassenplans werden Änderungen, die Aufnahme von Strassen, aber auch die Entlassung von Strassen aus dem Kantonsstrassenplan in den Städten St.Gallen und Altstätten, sowie den politischen Gemeinden Häggenschwil, Muolen, Goldach, Tübach, Rorschacherberg, Thal, Au, Balgach, Diepoldsau, Widnau, Oberriet, Sennwald, Gams, Grabs, Buchs, Wartau, Sargans, Vilters-Wangs, Flums, Goldingen, Nesslau-Krummenau, Mosnang, Kirchberg, Uzwil, Zuzwil und Waldkirch vorgeschlagen. Eine Änderung des Strassengesetzes ist nicht erforderlich.*

*Gegenüber dem III. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan (2001) sollen gesamthaft 48,3 km Strassen in das Kantonsstrassennetz zweiter Klasse aufgenommen und 14,9 km aus dem Kantonsstrassennetz zweiter Klasse entlassen werden. Der finanzielle Mehrbedarf des Kantons für Betrieb und Unterhalt von netto 2 Mio. Franken je Jahr sowie für den Ausbau der aufzunehmenden Strassen von insgesamt 29,1 Mio. Franken soll aus dem kantonalen Anteil aus Mineralölsteuer, Leistungsabhängiger Schwerverkehrsabgabe und Strassenverkehrsabgaben gedeckt werden. Die politischen Gemeinden werden im gleichen Umfang entlastet. Damit werden sich die für den Strassenbau zur Verfügung stehenden Mittel weiter verringern. Betrieb und Unterhalt des um 33,4 km erweiterten Kantonsstrassennetzes zweiter Klasse erfordern zusätzliche personelle Ressourcen.*

Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Vorlage Botschaft und Entwurf eines IV. Nachtrags zum Grossratsbeschluss über den Staatsstrassenplan.

## 1. Ausgangslage

### 1.1. Grossratsbeschluss über den Staatsstrassenplan vom 28. September 1987

Nach Art. 12 Abs. 1 des Strassengesetzes (sGS 732.1; abgekürzt StrG) führt der Kanton einen Plan über die unter seiner Hoheit stehenden Strassen mit Angabe der Einteilung. Die Kantonsstrassen sind im Grossratsbeschluss über den Staatsstrassenplan festgehalten, der am

28. September 1987 vom Kantonsrat erlassen wurde und seit 1. Januar 1989 in Vollzug ist. Der Plan ist massgebend für die Abgrenzung des Kantonsstrassennetzes. Die Zuständigkeit für Erlass und Änderung liegt abschliessend beim Kantonsrat.

## **1.2. Bisherige Änderungen des Kantonsstrassenplans**

### *1.2.1. Kantonsratsbeschluss über den Bau der Umfahrungsstrasse Wagen–Eschenbach–Schmerikon (T 8/A 8) vom 8. Dezember 1991*

Mit dem Kantonsratsbeschluss über den Bau der Umfahrungsstrasse Wagen–Eschenbach–Schmerikon (T 8/A 8) vom 8. Dezember 1991 (sGS 732.41) wurde die Umfahrungsstrasse als Kantonsstrasse erster Klasse eingeteilt. Die Änderung ist seit Inbetriebnahme der Neubaustrecke anwendbar.

### *1.2.2. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan vom 17. Februar 1993*

Gegen den vom Kantonsrat am 28. September 1987 erlassenen Kantonsstrassenplan erhoben die politischen Gemeinden Thal und Altstätten staatsrechtliche Beschwerden beim Bundesgericht, mit dem Begehren, die mit Erlass des Kantonsstrassenplans im Jahr 1987 aus dem Kantonsstrassennetz entlassenen Strassen Staad–Buechen–Thal–Kantonsgrenze St.Gallen/Appenzell A.Rh. bzw. Altstätten–Kantonsgrenze Landmarch (Trogenstrasse) seien im Kantonsstrassennetz zu belassen. Die staatsrechtlichen Beschwerden wurden aus formellen Gründen (Nichtgewährung des rechtlichen Gehörs) gutgeheissen. Mit dem Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan vom 17. Februar 1993 (36.92.02) verzichtete der Kantonsrat nach Gewährung des rechtlichen Gehörs auf eine Aufnahme der beiden Strassenzüge in das Kantonsstrassennetz.

Ebenfalls behandelt wurde das Wiedererwägungsbegehren der politischen Gemeinde Flums, die Flumserbergstrasse und die Stationsstrasse seien in das Kantonsstrassennetz aufzunehmen. Die Regierung hielt dazu fest, dass ein Anspruch der Gemeinden auf Überprüfung des Kantonsstrassenplans in sachgemässer Anwendung von Art. 14 StrG frühestens nach zehn Jahren seit der rechtsgültigen Aufnahme bzw. Nichtaufnahme einer Strasse in den Kantonsstrassenplan bestehe, also frühestens ab 1. Januar 1999. Auf das Wiedererwägungsbegehren wurde daher nicht eingetreten.

### *1.2.3. Kantonsratsbeschluss über den Bau einer Thurbrücke bei Lütisburg samt Geh- und Radweg entlang der Toggenburger Strasse vom 7. April 1994*

Mit dem Kantonsratsbeschluss über den Bau einer Thurbrücke bei Lütisburg samt Geh- und Radweg entlang der Toggenburger Strasse vom 7. April 1994 (sGS 732.43) wurde festgelegt, dass die neue Verbindung ab Mesmerhaus, Lütisburg, zur Kantonsstrasse Nr. 13 (Wil–Wattwil) mit der Inbetriebnahme der neuen Brücke Bestandteil der Kantonsstrasse Nr. 10 (Flawil–Lütisburg) wird. Das bisherige Teilstück Mesmerhaus bis und mit alte Holzbrücke der Kantonsstrasse Nr. 10 wurde auf den gleichen Zeitpunkt aus dem Kantonsstrassenplan entlassen. Mit Beschluss vom 1. Juli 1997 hat die Regierung den Zeitpunkt der Änderung des Kantonsstrassenplans auf 28. Juli 1997 (Inbetriebnahme der neuen Brücke) festgelegt.

### *1.2.4. I. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan vom 28. September 1995*

Mit dem I. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan vom 28. September 1995 (36.95.02) wurde der Kantonsstrassenplan aufgrund von zwischenzeitlich verwirklichten Bauvorhaben bezüglich der Nationalstrasse A 1, Zubringer Meggenhus–Arbon, Abschnitt Meggenhus–Kantonsgrenze, der Umfahrungsstrasse Wattwil, Abschnitt Flooz–Brendi, und der Kantonsstrassen Nrn. 1, 29 und 96 in den Dorfteilen Fahr, Rheineck, und Brüggershof, St.Margrethen, geändert.

### *1.2.5. II. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan vom 24. September 1997*

Mit dem II. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan vom 24. September 1997 (36.96.03) wurde die Umfahrungsstrasse Bazenheid als Kantonsstrasse erster Klasse eingeteilt und die bestehende Kantonsstrasse Nr. 13, Teilstück Cholberg–Brägg, Bazenheid, aus dem Kantonsstrassennetz entlassen. Die Änderungen werden mit Inbetriebnahme der Umfahrungsstrasse Bazenheid angewendet.

### *1.2.6. III. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan vom 29. November 2001*

Mit dem III. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan vom 29. November 2001 (36.01.01) wurden erstens mehrere Strassenabschnitte in den politischen Gemeinden St.Gallen, Rheineck, St.Margrethen, Oberriet, Flums, Wattwil, Wil und Gaiserwald in den Kantonsstrassenplan aufgenommen, zweitens mehrere Strassenabschnitte in den politischen Gemeinden Rheineck, Oberriet, Uznach, Schmerikon, Eschenbach und Wattwil aus dem Kantonsstrassenplan entlassen und drittens die Verzweigung Neuhaus bis Rickenstrasse der Hauptstrasse H 8 in der politischen Gemeinde Eschenbach von einer Kantonsstrasse erster Klasse in eine Kantonsstrasse zweiter Klasse umgeteilt. Diese Änderungen des Kantonsstrassenplans waren teilweise sofort anwendbar, teilweise erfolgte die Anwendung mit der Inbetriebnahme der Entlastungsstrasse Kriessern bzw. der Umfahrungsstrasse Wagen–Eschenbach–Schmerikon samt Anschluss an die Rickenstrasse. Bei weiteren Strassenabschnitten ist die Anwendung abhängig von der Erstellung des ergänzten Autobahnanschlusses St.Gallen–Winkeln der A 1 bzw. vom Abschluss der Ausbau- und Instandstellungsarbeiten an bisherigen Gemeindestrassen in den politischen Gemeinden St.Gallen und Wattwil.

## **1.3. Motion «Kriterien zur Festlegung des Kantonsstrassennetzes» (42.01.19)**

Im Rahmen des III. Nachtrags zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan vom 29. November 2001 hiess der Kantonsrat die Motion «Kriterien zur Festlegung des Kantonsstrassennetzes» (42.01.19) gut und lud die Regierung ein, die Kriterien zur Festlegung des Kantonsstrassennetzes zu überprüfen mit dem Ziel einer verursachergerechteren Finanzierungsregelung für Strassen mit überörtlicher Bedeutung oder mit besonderer Bedeutung für die Erschliessung einer Randregion und allenfalls Antrag zu stellen für eine entsprechende Änderung des Strassengesetzes.

## **1.4. Bezug zum 15. Strassenbauprogramm 2009 bis 2013**

Nach Art. 36 StrG erlässt der Kantonsrat ein mehrjähriges Strassenbauprogramm. Dieses gibt Auskunft über die geplanten Bauvorhaben, den dafür erforderlichen Rahmenkredit und dessen Finanzierung. Das 14. Strassenbauprogramm (2004 bis 2008) basiert auf dem Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan vom 28. September 1987 samt Nachträgen. Im Jahr 2007 wird mit den Umfragen, Abklärungen und verwaltungsinternen Beratungen zum 15. Strassenbauprogramm (2009 bis 2013) begonnen werden. Es ist vorgesehen, das 15. Strassenbauprogramm dem Kantonsrat im Jahr 2008 zur Beschlussfassung zu unterbreiten. Es ist sinnvoll, wenn bei den Vorarbeiten für das nächste Strassenbauprogramm der IV. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan rechtsgültig ist. Er soll deshalb grundsätzlich ab 1. Januar 2009 (Beginn des 15. Strassenbauprogramms) angewendet werden.

## **2. Kriterien zur Festlegung des Kantonsstrassennetzes**

### **2.1. Bisherige Kriterien**

Gemäss Botschaft und Entwürfen der Regierung zum Strassengesetz und zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan vom 28. Mai 1986 (ABI 1986, 1585 ff., 1706 ff.) hätten die Kantonsstrassen in drei Klassen (Kantonsstrassen erster Klasse: Autobahnen und Autostrassen / Kantonsstrassen zweiter Klasse: Hauptverkehrsstrassen / Kantonsstrassen dritter

Klasse: Zubringerstrassen) eingeteilt werden sollen. Für die Einteilung der einzelnen Kantonsstrassen und die Abgrenzung der Kantons- von den Gemeindestrassen sollte grundsätzlich – wie im Gesetz über das Strassenwesen vom 17. März 1930 (nGS 19-45) – auf die Verkehrsbedeutung abgestellt werden (Art. 5 des Entwurfs zum Strassengesetz). Autobahnen und Autostrassen, die dem überregionalen Verkehr dienen, sollten zu den Kantonsstrassen erster Klasse gehören. Hauptverkehrsstrassen, die dem regionalen Verkehr dienen, sollten als Kantonsstrassen zweiter Klasse eingeteilt werden. Bereits nach dem Gesetz über das Strassenwesen waren diejenigen Strassen als Hauptverkehrsstrassen bezeichnet, die für den Durchgangsverkehr ganzer Landesteile oder von Regionen notwendig sind. Nach Ansicht der Regierung sollte das bestehende Kantonsstrassennetz insgesamt beibehalten werden; es wurde grundsätzlich weder eine Ausdehnung noch eine Verminderung des Kantonsstrassennetzes angestrebt.

Während die Regierung vom Grundsatz des Erhalts des Kantonsstrassennetzes ausging, nahm die vorberatende Kommission des Kantonsrates und in der Folge auch der Kantonsrat bei der Beschlussfassung über den Kantonsstrassenplan Abstand vom Grundsatz der Bestandswahrung und strich diesen aus dem Katalog der für die Aufnahme in den Kantonsstrassenplan zu berücksichtigenden Kriterien. Nach Art. 5 Abs. 1 StrG werden Autobahnen und Autostrassen als Kantonsstrassen erster Klasse eingeteilt. Nach den Kriterien des Kantonsrates gehören dazu auch die Umfahrungsstrassen. Zu den Kantonsstrassen zweiter Klasse gehören erstens die Hauptverkehrsstrassen (Art. 5 Abs. 2 Bst. a StrG). Zweitens gehören dazu auch diejenigen Strassen, die dem Anschluss der politischen Gemeinde an Kantonsstrassen erster Klasse oder an Hauptverkehrsstrassen dienen (Art. 5 Abs. 2 Bst. b StrG).

Bei der Klassierung als Kantonsstrassen ist somit das Verkehrsaufkommen allein nicht massgebend. Folgende Kriterien werden ergänzend angewendet:

- Kantonsstrassen – mit Ausnahme solcher entlang von Nationalstrassen – werden grundsätzlich nicht doppelt geführt;
- es werden keine «Kreise» geschlossen, wenn sich dies aufgrund anderer Kriterien nicht aufdrängt;
- es gibt grundsätzlich nur einen Anschluss je politische Gemeinde und der Anschluss ist vom Hauptsiedlungsgebiet über die kürzeste Entfernung auf einer bestehenden Strasse zum übergeordneten Kantonsstrassennetz zu führen;
- die direkten Verbindungen zwischen Kantonsstrassen erster und zweiter Klasse sind ebenfalls als Kantonsstrassen einzuteilen;
- die Kantonsstrassen sollen grundsätzlich ein zusammenhängendes Netz bilden.

Im Rahmen des III. Nachtrags zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan 2001 vom 29. November 2001 wurden zusätzlich folgende Kriterien festgelegt:

- Aufnahme in der Liste der Hauptstrassen gemäss Anhang 2 der eidgenössischen Durchgangsstrassenverordnung (SR 741.272);
- Abtausch bestehender Kantonsstrassen mit neu erstellten Strassen, die ins Kantonsstrassennetz aufgenommen wurden bzw. nach Bauvollendung aufgenommen werden;
- Strassen als kurze Verbindungsstücke zu Nationalstrassen.

Weitere mögliche Kriterien wurden aufgrund der Beurteilung der Konsequenzen damals nicht weiter verfolgt.

## **2.2. Zusätzliche Überprüfungskriterien**

Die Klassierung der Strassen richtet sich gemäss sankt-gallischem Strassenrecht primär nach der Funktion und der Intensität der Nutzung. Diesem Umstand wurden die bisherigen Kriterien, die bei der Erarbeitung des Kantonsstrassenplans und bei den Nachträgen zur Anwendung gelangten, weitestgehend gerecht.

Mit der Motion «Kriterien zur Festlegung des Kantonstrassennetzes» (42.01.19) lädt der Kantonsrat die Regierung ein, das Kantonstrassennetz zu erweitern. Dies erfordert sowohl eine Überprüfung des Kantons- als auch des Gemeindestrassennetzes aufgrund von zusätzlichen Kriterien. Diese sollen nachvollziehbar und zweckmässig sein, eine angemessene Ergänzung des Kantonstrassennetzes zulassen und den Ansprüchen der Objektivität und der Vollzugstauglichkeit Rechnung tragen. Grenze der Erweiterung muss in jedem Fall die finanzielle Tragbarkeit sein, soll das Kantonstrassennetz auch in Zukunft dem Stand der Technik und den Anforderungen des Verkehrs entsprechend unterhalten und ausgebaut werden. Vor diesem Hintergrund ergeben sich folgende zusätzliche Kriterien:

- A Strassen mit überörtlicher Bedeutung
- B Strassen mit besonderer Bedeutung für Randregionen/Wirtschaftsstruktur
- C Erschliessung von Dörfern mit über 750 Einwohnern
- D Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) grösser als 3'000 Fahrzeuge
- E Hinterfragung des bisherigen Kantonstrassennetzes (keine Besitzstandswahrung)
- F Abtausch mit bestehenden Kantonstrassen in der gleichen Gemeinde.

### 2.3. Kriterienkatalog

Das Kriterium «Abtausch bestehender Kantonstrassen mit neu erstellten Strassen, die ins Kantonstrassennetz aufgenommen wurden bzw. nach Bauvollendung aufgenommen werden» sowie die beiden neuen Überprüfungs-kriterien «Hinterfragung des bisherigen Kantonstrassennetzes (keine Besitzstandswahrung)» und «Abtausch mit bestehenden Kantonstrassen in der gleichen Gemeinde» bilden keine eigentlichen Bewertungskriterien in dem Sinn, ob ein Strassenzug den Charakter einer Kantonstrasse aufweist oder nicht. Der Abtausch einer Kantonstrasse mit einer Gemeindestrasse wird unter der Annahme geprüft, dass die bestehende Kantonstrasse als bereits ins Gemeindestrassennetz zurückklassiert betrachtet wird. Das Kriterium E «Hinterfragung des bisherigen Kantonstrassennetzes (keine Besitzstandswahrung)» ist Voraussetzung für die Liste der zur Rückklassierung geprüften Strassenzüge. Für die Beurteilung, ob eine Strasse die Voraussetzung für die Aufnahme in den Kantonstrassenplan erfüllt, stehen damit insgesamt die folgenden 11 Kriterien zur Verfügung:

<b>Bisherige Kriterien</b>	
<b>1</b>	Aufnahme in der Liste der Hauptstrassen nach Anhang 2 der eidgenössischen Durchgangsstrassenverordnung
<b>2</b>	Strassen als kurze Verbindungsstücke zu Nationalstrassen
<b>3</b>	Kriterien Kantonstrassenplan 1987 <ul style="list-style-type: none"> <li><b>a)</b> Autobahnen, Autostrassen, einschliesslich Umfahrungsstrassen (Kantonstrassen erster Klasse)</li> <li><b>b)</b> Hauptverkehrsstrassen (Kantonstrassen zweiter Klasse) <ul style="list-style-type: none"> <li>– Verkehrsaufkommen nicht allein massgeblich</li> <li>– keine Doppelführung</li> <li>– keine «Kreise» schliessen</li> </ul> </li> <li><b>c)</b> jede Gemeinde hat Anschluss an das Kantonstrassennetz (Kantonstrassen zweiter Klasse) <ul style="list-style-type: none"> <li>– nur einen Anschluss</li> <li>– vom Hauptsiedlungsgebiet über die kürzeste Verbindung</li> </ul> </li> <li><b>d)</b> direkte Verbindungen zwischen Kantonstrassen erster und Kantonstrassen zweiter Klasse (Kantonstrassen zweiter Klasse)</li> <li><b>e)</b> Kantonstrassen bilden zusammenhängendes Netz</li> </ul>
<b>Neue Kriterien</b>	
<b>A</b>	Strassen mit überörtlicher Bedeutung
<b>B</b>	Strassen mit besonderer Bedeutung für Randregionen/Wirtschaftsstruktur

<b>C</b>	Erschliessung von Dörfern (über 750 Einwohner)
<b>D</b>	DTV über 3'000 Fahrzeuge

## 2.4. Teilrevision des Kantonsstrassenplans als Ergebnis der Motion 42.01.19

Aufgrund der Überprüfung und Ergänzung der Kriterien ist eine Änderung des Kantonsstrassenplans angezeigt. Die Verhältnisse auf dem sankt-gallischen Strassennetz haben sich seit Erlass des Kantonsstrassenplans im Jahr 1987 nicht derart verändert, als dass eine Totalrevision des Kantonsstrassenplans angezeigt wäre. Eine Totalrevision wäre schon deshalb unzweckmässig, weil die damaligen Beurteilungskriterien nach wie vor Gültigkeit haben sollen. Mit der vorgeschlagenen Teilrevision sollen somit die Strassenzüge des sankt-gallischen Strassennetzes (Kantons- und Gemeindestrassen) einerseits aufgrund der bisherigen, andererseits aufgrund der neuen Kriterien überprüft werden. Wesentlich ist dabei, dass sich Kantonsstrassen auch weiterhin deutlich von den Gemeindestrassen abheben sollen. Diesem Grundsatz kann nur Rechnung getragen werden, wenn eine Strasse mehrere Kriterien erfüllen muss, um eine Einteilung als Kantonsstrasse zu rechtfertigen. Die Beurteilung hat gezeigt, dass eine klare Trennung zwischen Strassen, die nur ein Kriterium und solchen die mindestens drei erfüllen, gegeben ist. Die Regierung beantragt deshalb, alle Strassen, die drei und mehr Kriterien erfüllen, in den Kantonsstrassenplan aufzunehmen bzw. im Kantonsstrassenplan zu belassen. Eine Änderung des Strassengesetzes ist aufgrund der ergänzten Kriterien für die Aufnahme ins Kantonsstrassennetz nicht erforderlich.

## 3. Untersuchte Strecken

Aufgrund der Kriterien wurden folgende Strassen und -abschnitte bezüglich Aufnahme in den Kantonsstrassenplan geprüft (Kartenausschnitte Beilagen 3 und 5):

Index	Gemeinde	Nr.	Strassenzug
N01	St. Gallen	01	Steinachstrasse von Kantonsstrasse (KS) Nr. 57 – KS Nr. 1
N02	Häggenschwil	03	Lömmenschwil ab KS Nr. 3 – Häggenschwil
N03	Goldach	06	Goldach Bruggmühle ab
	Rorschacherberg	12	KS Nr. 1 – Rorschacherberg KS Nr. 63
N04	Goldach	06	Kreisel Bahnhof Goldach – Vorderhof
	Untereggen	10	
N05	Tübach	09	Waldegg KS Nr. 1 – Tübach – Kantonsgrenze TG (– Horn)
N06	Eggersriet	11	Rorschacherberg KS Nr. 63 – Grub SG – Kantonsgrenze AR
	Rorschacherberg	12	
N07	Rorschacherberg	12	KS Nr. 1 – Rorschacherberg / Neuseeland
N08	Thal	14	Staad – Buechen
N09	Au	17	Ostumfahrung parallel zur A 13
	Diepoldsau	20	
	Widnau	21	
N10	Balgach	19	Balgach ab KS Nr. 1 – KS Nr. 41 (Rietstrasse)
	Diepoldsau	20	
N11	Altstätten	24	Zollstrasse Lienz
N12	Altstätten	24	Heidenerstrasse
N13	Altstätten	24	Trogenerstrasse
N14	Altstätten	24	Entlastungsstrasse Süd ab KS Nr. 1 Fleuben – KS Nr. 68
N15	Oberriet	26	Oberriet – Kobelwald
N16	Oberriet	26	Oberriet – Montlingen – Zoll Koblach
N17	Sennwald	28	Sennwald – Frümser – Sax – Gams
	Gams	29	
N18	Grabs	30	Nordumfahrung Buchs
	Buchs	31	

Index	Gemeinde	Nr.	Strassenzug
N19	Wartau	33	Trübbach ab KS Nr. 1 – Azmoos
N20	Wartau	33	Azmoos – Malans – Oberschan
N21	Wartau	33	Weite – Fontnas – Gretschins – Oberschan
N22	Sargans	34	Grossfeldstrasse
N23	Vilters–Wangs	35	Verbindung nach Wangs, ab KS Nr. 74 – Kreuzung Melserstrasse
N24	Bad Ragaz	36	Valenserstrasse ab KS Nr. 76 – Klinik Valens
	Pfäfers	37	
N25	Mels	38	Mels – Weisstannen
N26	Flums	39	Flumserbergstrasse – Tannenboden
	Quarten	41	
N27	Walenstadt	40	Walenstadt – Walenstadtberg
N28	Quarten	41	Untertenzen – Quarten – Oberterzen
N29	Benken	45	Uznacher bzw. Benknerstrasse
	Uznach	50	
N30	Gommiswald	48	Gommiswald – Ernetschwil
	Ernetschwil	49	
N31	Hemberg	67	Hemberg – Bächli – Kantonsgrenze AR (– Schönengrund)
N32	Ebnat–Kappel	62	Hauptstrasse (Bahnhof – Gieselbach)
N33	Oberhelfenschwil	65	Oberhelfenschwil ab KS Nr. 88 – Necker KS Nr. 30
N34	Lütisburg	71	Unterrindal – Dorfplatz Jonschwil
	Jonschwil	76	
N35	Kirchberg	73	Zubringer Umfahrungsstrasse Bazenhaid
N36	Mogelsberg	74	Abzweiger Necker KS Nr. 30 – Dorf Mogelsberg KS Nr. 95
N37	Uzwil	78	Henau – Brübach (KS Nr. 2)
	Oberbüren	84	
N38	Bronschhofen	82	Braunauerstrasse Rossrüti – Kantonsgrenze TG
N39	Niederbüren	85	Sorntalstrasse ab KS Nr. 38 – Kantonsgrenze TG / Hauptwil
	Waldkirch	89	
N40	Niederhelfenschwil	86	Sproochbrugg ab KS Nr. 42 – Zuckenriet
N41	Niederhelfenschwil	86	Zuckenriet – Kantonsgrenze TG (Sonnenhof)
N42	Niederhelfenschwil	86	Neudorf ab KS Nr. 42 – Kantonsgrenze TG
N43	Gossau (Arnegg)	87	Weidegg– bzw. Arneggerstrasse
	Andwil	88	
N44	Waldkirch	89	Waldkirch Dorf – Engelburg Dorfplatz
	Gaiserwald	90	

Überprüfte Strassenzüge bezüglich Entlassung aus dem Kantonsstrassenplan (Kartenausschnitte Beilage 4)

Index	Gemeinde	Nr.	Strassenzug
R01	Häggeschwil	03	Lömmenschwil – Kantonsgrenze TG (Kantonsstrasse [KS] Nr. 3)
R02	Häggeschwil	03	Lömmenschwil – Kantonsgrenze TG / Oberegg (KS Nr. 43)
	Muolen	04	
R03	Häggeschwil	03	Waldkirch – Pelagiberg – Atzenholz (KS Nr. 48)
	Waldkirch	89	
R04	Rorschacherberg	12	Rampe Waldau (KS Nr. 63)
R05	Altstätten	24	Kriessenerstrasse ab KS Nr. 1 – Entlastungsstrasse Süd (KS Nr. 68)
R06	Buchs	31	KS Nr. 1 – Kreisel Mühleäuli
R07	Sargans	34	Schwefelbadplatz – Unterführung Zil – Ragazerstrasse (KS Nr. 1)



Index	Gemeinde	Nr.	Strassenzug
R08	Goldingen	55	Goldingen – Eglingen (KS Nr. 37)
R09	Nesslau-Krummenau	61	Umfahrungsstrasse Chesseltobel tunnel (KS Nr. 13)
R10	Mosnang	72	Bennenmoos – Kantonsgrenze TG (KS Nr. 40)
	Kirchberg	73	

#### 4. Vernehmlassungsverfahren

Entwurf und Erläuternder Bericht des Baudepartements zu einem IV. Nachtrag zum Grossratsbeschluss über den Staatsstrassenplan wurden den im Kantonsrat in Fraktionsstärke vertretenen politischen Parteien, der Vereinigung St.Galler Gemeindepräsidentinnen und Gemeindepräsidenten, den politischen Gemeinden des Kantons St.Gallen sowie der betroffenen internen Stellen zugestellt. Die Vernehmlassungsfrist dauerte bis Ende Oktober 2005. Eingegangen sind 54 Stellungnahmen, wovon 47 von politischen Gemeinden (St.Gallen, Häggenschwil, Muolen, Goldach, Tübach, Eggersriet, Rorschacherberg, Rorschach, Thal, Rheineck, St.Margrethen, Berneck, Balgach, Altstätten, Rüthi, Buchs, Wartau, Bad Ragaz, Pfäfers, Flums, Quarten, Amden, Kaltbrunn, Ernetschwil, Uznach, Jona und Rapperswil (gemeinsam), Goldingen, Nesslau-Krummenau, Ebnat-Kappel, Lichtensteig, Lütisburg, Mosnang, Kirchberg, Jonschwil, Oberuzwil, Uzwil, Flawil, Degersheim, Wil, Bronschhofen, Zuzwil, Oberbüren, Niederhelfenschwil, Gossau, Andwil, Waldkirch), vier von den in Fraktionsstärke vertretenen politischen Parteien (CVP, FDP, SP, SVP), drei von Departementen (Departement des Innern, Finanzdepartement, Justiz- und Polizeidepartement) und eine von der Interkantonalen Regionalplanungsgruppe Rheintal.

##### 4.1. Formale Begehren

Änderungen der Bezeichnung von Strassenzügen sowie nicht richtige oder fehlende Gemeindezuständigkeiten wurden korrigiert und in die vorliegende Botschaft übernommen. In Frage gestellte Verkehrsdaten wurden nachträglich durch eine Stundenzählung erhoben beziehungsweise verifiziert. Rechtliche Vorbehalte, insbesondere zur Rückklassierung von Strassenzügen, wurden juristisch abgeklärt (vgl. 9. Rechtliches).

##### 4.2. Kriterienkatalog

Der Kriterienkatalog wurde mehrheitlich begrüsst. Einzig die Interpretierbarkeit zweier Kriterien (Strassen mit überörtlicher Bedeutung und Strassen mit besonderer Bedeutung für Randregionen/Wirtschaftsstruktur) und die Grenzwerte für die Kriterien «DTV» und «Erschliessung von Dörfern» wurde vereinzelt in Frage gestellt. Kein Vernehmlassungsadressat stellt konkrete Änderungsbegehren zu den angewandten Kriterien oder schlägt die Aufnahme weiterer Kriterien vor.

##### 4.3. Strassenzüge

Von den Gemeinden wurden zwölf weitere Strassenzüge zur Prüfung vorgeschlagen, die in das Bewertungsverfahren integriert wurden:

V01	Thal	14	Dorfstrasse Altenrhein
V02	Thal	14	Buechen – Buechberg – Thal – Kantonsgrenze Appenzell AR (- Lutzenberg)
V03	St.Margrethen	16	Walzenhausenstrasse
V04	Berneck	18	Tigelbergstrasse
V05	Berneck	18	Hostetstrasse
V06	Amden	42	Arvenbuelstrasse
V07	Rapperswil	52	Alte Jonastrasse

V08	Goldingen	55	Laupen-, Hintergoldinger- und Atzmännigstrasse
V09	Uzwil	78	Niederuzwil – Henau
V10	Uzwil Zuzwil	78 83	Zuzwil – Henau
V11	Oberbüren Niederhelfenschwil	84 86	Staubhuserstrasse
V12	Waldkirch Gaiserwald	89 90	Schöntalstrasse

#### 4.4. Finanzierung

Die vom Baudepartement vorgeschlagene Finanzierung der Mehraufwendungen für Investition und Unterhalt, bedingt durch die Erweiterung des Kantonsstrassennetzes um 33,4 km, über die Reduktion der nicht werkgebundenen Beiträge an die Strassenlasten der Gemeinden um 3 Prozentpunkte wurde scharf kritisiert. Die Regierung schlägt deshalb vor, die Mehrkosten über den Kantonsanteil der zweckgebundenen Mittel aus Mineralölsteuer, Leistungsabhängiger Schwerverkehrsabgabe und Strassenverkehrsabgaben zu finanzieren.

### 5. Bewertung der untersuchten Strecken

Neuklassierung (x = Kriterium erfüllt / o = Kriterium nicht erfüllt)

Index	Gemeinde	Nr.	Strassenzug	Ab-tausch	1	2	3					A	B	C	D	Antr. Aufn.
							a	b	c	d	e					
N01	St. Gallen	01	Steinachstrasse von Kantonsstrasse (KS) Nr. 57 – KS Nr. 1	Nein	o	o	o	o	o	x	o	x	o	o	x	Ja
N02	Häggenchwil	03	Lömmenschwil ab KS Nr. 3 – Häggenchwil	Ja R01	o	o	o	o	x	o	o	o	x	x	o	Ja
N03	Goldach	06	Goldach Bruggmühle	Nein	o	o	o	o	o	o	o	x	x	o	x	Ja
	Rorschacherberg	12	ab KS Nr. 1 – Rorschacherberg KS Nr. 63													
N04	Goldach	06	Kreisel Bahnhof Goldach –	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	x	Nein
	Untereggen	10	Vorderhof													
N05	Tübach	09	Waldegg KS Nr. 1 – Tübach – Kantonsgrenze TG (– Horn)	Nein	o	x	o	o	o	o	o	o	x	o	x	Ja
N06	Eggersriet	11	Rorschacherberg KS Nr. 63 –	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	x	o	o	Nein
	Rorschacherberg	12	Grub SG – Kantonsgrenze AR													
N07	Rorschacherberg	12	KS Nr. 1 – Rorschacherberg / Neuseeland	Ja R04	o	o	o	o	o	o	x	x	o	o	x	Ja
N08	Thal	14	Staad – Buechen	Nein	o	o	o	o	o	o	o	x	o	x	x	Ja
V01	Thal	14	Dorfstrasse Altenrhein	Nein	o	o	o	o	o	o	o	x	o	x	x	Ja
V02	Thal	14	Buechen – Buechberg – Thal – Kantonsgrenze AR (- Lutzenberg)	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	Nein
V03	St.Margrethen	16	Walzenhausenstrasse	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	Nein
V04	Berneck	18	Tigelbergstrasse	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	Nein
V05	Berneck	18	Hostetstrasse	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	Nein
N09	Au	17	Ostumfahrung parallel zur A 13	Nein	o	o	o	o	o	o	o	x	x	o	x	Ja
	Diepoldsau	20														
	Widnau	21														
N10	Balgach	19	Balgach ab KS Nr. 1 –	Nein	o	x	o	o	o	o	o	x	x	o	o	Ja
	Diepoldsau	20	KS Nr. 41 (Rietstrasse)													
N11	Altstätten	24	Zollstrasse Lienz	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	Nein

Index	Gemeinde	Nr.	Strassenzug	Ab- tausch	1	2	3					A	B	C	D	Antr. Aufn.
							a	b	c	d	e					
N12	Altstätten	24	Heidenerstrasse	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	Nein
N13	Altstätten	24	Trogenerstrasse	Nein	o	o	o	o	o	o	o	x	o	o	o	Nein
N14	Altstätten	24	Entlastungsstrasse Süd ab KS Nr. 1 Fleuben – KS Nr. 68	Ja R05	o	o	o	x	o	o	x	x	o	o	-	Ja
N15	Oberriet	26	Oberriet – Kobelwald	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	x	o	o	Nein
N16	Oberriet	26	Oberriet – Montlingen – Zoll Koblach	Nein	o	o	o	o	o	o	o	x	x	x	o	Ja
N17	Sennwald	28	Sennwald – Frümsen – Sax –	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	x	x	x	Ja
	Gams	29	Gams													
N18	Grabs	30	Nordumfahrung Buchs	Ja	o	o	o	o	o	o	o	x	x	o	x	Ja
	Buchs	31		R06												
N19	Wartau	33	Trübbach ab KS Nr. 1 – Azmoos	Nein	o	o	o	o	x	o	o	o	x	x	o	Ja
N20	Wartau	33	Azmoos – Malans – Ober- schan	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	x	o	o	Nein
N21	Wartau	33	Weite – Fontnas – Gretschins – Oberschan	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	Nein
N22	Sargans	34	Grossfeldstrasse	Ja R07	x	o	o	o	o	o	x	x	o	o	o	Ja
N23	Vilters–Wangs	35	Verbindung nach Wangs, ab KS Nr. 74 – Kreuzung Melserstrasse	Nein	o	x	o	o	o	o	o	x	x	x	x	Ja
N24	Bad Ragaz	36	Valenserstrasse ab KS Nr. 76 – Klinik Valens	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	x	o	o	Nein
	Pfäfers	37														
N25	Mels	38	Mels – Weisstannen	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	x	o	o	Nein
N26	Flums	39	Flumserbergstrasse – Tannen- boden	Nein	x	o	o	o	o	o	o	x	x	o	o	Ja
	Quarten	41														
N27	Walenstadt	40	Walenstadt – Walenstadtberg	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	x	o	o	Nein
N28	Quarten	41	Untererzen – Quarten – Oberterzen	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	x	o	o	Nein
V06	Amden	42	Arvenbüelstrasse	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	x	o	o	Nein
N29	Benken	45	Uznacher bzw.	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	Nein
	Uznach	50	Benknerstrasse													
N30	Gommiswald	48	Gommiswald – Ernetschwil	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	Nein
	Ernetschwil	49														
V07	Rapperswil	52	Alte Jonastrasse	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	x	Nein
V08	Goldingen	55	Laupen-, Hintergoldinger- und Atzmännigstrasse	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	x	o	o	Nein
N31	Hemberg	67	Hemberg – Bächli – Kantons- grenze AR (– Schönengrund)	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	x	o	o	Nein
N32	Ebnat–Kappel	62	Hauptstrasse (Bahnhof – Gieselbach)	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	x	Nein
N33	Oberhelfenschwil	65	Oberhelfenschwil ab KS Nr. 88 – Necker KS Nr. 30	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	x	o	o	Nein
N34	Lütisburg	71	Unterrindal – Dorfplatz Jonschwil	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	x	Nein
	Jonschwil	76														
N35	Kirchberg	73	Zubringer Umfahrungsstrasse Bazenheid	Nein	o	o	o	o	o	o	x	x	x	-	Ja	
N36	Mogelsberg	74	Abzweiger Necker KS Nr. 30 – Dorf Mogelsberg KS Nr. 95	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	Nein
V09	Uzwil	78	Niederuzwil – Henau	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	o	x	Nein	

Index	Gemeinde	Nr.	Strassenzug	Ab-tausch	1	2	3					A	B	C	D	Antr. Aufn.
							a	b	c	d	e					
V10	Uzwil	78	Zuzwil – Henau	Nein	o	o	o	o	o	o	o	x	o	x	x	Ja
	Zuzwil	83														
N37	Uzwil	78	Henau – Brübach (KS Nr. 2)	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	x	Nein
	Oberbüren	84														
N38	Bronschhofen	82	Braunauerstrasse Rossrüti – Kantonsgrenze TG	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	Nein
V11	Oberbüren	84	Staubhuserstrasse	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	x	Nein
	Niederhel-fenschwil	86														
N39	Niederbüren	85	Sorntalstrasse ab KS Nr. 38 – Kantonsgrenze TG / Hauptwil	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	x	Nein
	Waldkirch	89														
N40	Niederhel-fenschwil	86	Sproochbrugg ab KS Nr. 42 – Zuckenriet	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	o	x	o	Nein
N41	Niederhel-fenschwil	86	Zuckenriet – Kantonsgrenze TG (Sonnenhof)	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	Nein
N42	Niederhel-fenschwil	86	Neudorf ab KS Nr. 42 – Kantonsgrenze TG	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	Nein
N43	Gossau (Arnegg)	87	Weidegg– bzw. Arneggerstrasse	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	x	Nein
	Andwil	88														
N44	Waldkirch	89	Waldkirch Dorf – Engelburg Dorfplatz	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	Nein
	Gaiserwald	90														
V12	Waldkirch	89	Schöntalstrasse	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	x	Nein
	Gaiserwald	90														

Entlassung aus dem Kantonsstrassennetz (x ≡ Kriterium erfüllt / o ≡ Kriterium nicht erfüllt)

Index	Gemeinde	Nr.	Strassenzug	Ab-tausch	1	2	3					A	B	C	D	Empf. Rück-kl.
							a	b	c	d	e					
R01	Häggeschwil	03	Lömmenschwil – Kantonsgrenze TG (Kantonsstrasse [KS] Nr. 3)	Ja N02	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	Ja
R02	Häggeschwil	03	Lömmenschwil – Kantonsgrenze TG / Oberegg (KS Nr. 43)	Ja	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	x	Ja
	Muolen	04		N02												
R03	Häggeschwil	03	Waldkirch – Pelagiberg – Atzenholz (KS Nr. 48)	Ja	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	Ja
	Waldkirch	89		N02												
R04	Rorschacherberg	12	Rampe Waldau (KS Nr. 63)	Ja N07	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	x	Ja
R05	Altstätten	24	Kriessenerstrasse ab KS Nr. 1 – Entlastungsstrasse Süd (KS Nr. 68)	Ja N14	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	x	Ja
R06	Buchs	31	KS Nr. 1 – Kreisel Mühleäuli	Ja N18	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	x	Ja
R07	Sargans	34	Schwefelbadplatz – Unterführung Zil – Ragazerstrasse (KS Nr. 1)	Ja N22	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	x	Ja
R08	Goldingen	55	Goldingen – Eglingen (KS Nr. 37)	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	Ja
R09	Nesslau-Krummenau	61	Umfahrungsstrasse Chesseltobel-tunnel (KS Nr. 13)	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	Ja

Index	Gemeinde	Nr.	Strassenzug	Ab- tausch	1	2	3					A	B	C	D	Empf. Rück- kl.
							a	b	c	d	e					
R10	Mosnang	72	Bennenmoos – Kantonsgrenze	Nein	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	Ja
	Kirchberg	73	TG (KS Nr. 40)													

## 6. Anträge zur Änderung des Kantonsstrassenplans

### 6.1. Aufnahme in den Kantonsstrassenplan

(N bedeutet Neuklassierung)

#### **N01 St.Gallen: Steinachstrasse von Kantonsstrasse Nr. 57 – Kantonsstrasse Nr. 1**

Das Strassenstück verbindet die Rorschacherstrasse, Kantonsstrasse Nr. 1, mit dem Autobahnanschluss A 1, St.Fiden. Der DTV von gut 6'700 Fahrzeugen rechtfertigt die Aufnahme dieses Strassenstücks von 500 m Länge in den Kantonsstrassenplan.

#### **N02 Häggenschwil: Lömmenschwil ab Kantonsstrasse Nr. 25 – Häggenschwil**

Nach den vom Kantonsrat festgelegten Kriterien für die Aufnahme in den Kantonsstrassenplan soll jede Gemeinde einen Anschluss an das übergeordnete Kantonsstrassennetz erhalten. Vom Hauptsiedlungsgebiet ist der Abschnitt Lömmenschwil ab Kantonsstrasse Nr. 25 – Häggenschwil die kürzeste Verbindung zur Kantonsstrasse Nr. 25. Die Aufnahme erfolgt im Abtausch mit bestehenden Kantonsstrassen in der gleichen Gemeinde. Die Länge der Strasse beträgt rund 800 m.

#### **N03 Goldach / Rorschacherberg: Goldach Bruggmühle ab Kantonsstrasse Nr. 1 - Rorschacherberg Kantonsstrasse Nr. 63**

Dieser Strassenabschnitt von überörtlicher Bedeutung weist einen DTV von rund 7'800 Fahrzeugen und eine Länge von rund 3'000 m auf. Das Strassenstück auf dem Gebiet der politischen Gemeinden Goldach und Rorschacherberg ist in den Strassenplan aufzunehmen.

#### **N05 Tübach: Waldegg Kantonsstrasse Nr. 1 – Tübach – Kantonsgrenze TG (–Horn)**

Für den Wirtschaftsstandort Seeregion ist dieses Strassenstück als kürzeste Verbindung zur Nationalstrasse A 1 von hoher Bedeutung. Die Länge der Strasse beträgt 1'300 m bei einem DTV von etwa 5'600 Fahrzeugen. Der Abschnitt erfüllt damit die Kriterien zur Aufnahme in den Kantonsstrassenplan.

#### **N07 Rorschacherberg: KS Nr. 1 – Rorschacherberg / Neuseeland**

Der heutige Anschluss von Rorschacherberg an die Kantonsstrasse Nr. 1 über die Rampe Waldau ist unübersichtlich und stellt in der Folge ein erhöhtes Verkehrssicherheitsrisiko dar. Die örtliche Situation zwischen See und den Bahnlinien der SBB lässt keinen zweckmässigen Ausbau zu. Der Abtausch der Rampe Waldau mit dem erwähnten Strassenzug ist zweckmässig, kann aber erst nach dem Brückenneubau über die Bahnlinien erfolgen.

#### **N08 Thal: Staad – Buechen**

Die Grösse von Buechen mit rund 1'200 Einwohnern und der DTV von fast 5'000 Fahrzeugen rechtfertigen die Übernahme dieses Strassenabschnitts in das Kantonsstrassennetz. Die Länge beträgt 1'100 m.

#### **V01 Thal: Dorfstrasse Altenrhein**

Mit einem DTV von über 5'000 Fahrzeugen erschliesst die Dorfstrasse Altenrhein das Dorf Altenrhein mit rund 800 Einwohnern und den Flugplatz Altenrhein. Durch den Flugplatz erhält die Strasse eine übergeordnete Bedeutung. Die drei Kriterien rechtfertigen die Aufnahme des Strassenzugs von der Kantonsstrasse Nr. 1 bis zum Parkplatz des Flugplatzes Altenrhein.

**N09 Au / Diepoldsau / Widnau: Ostumfahrung parallel zur A 13**

Die 4'700 m lange Umfahrungsstrasse dient der Verkehrsentslastung und gleichzeitig der Industrieerschliessung. Die Strasse ist von besonderer Bedeutung für die Wirtschaftsstruktur der Region. Die erst kürzlich in Betrieb genommene Strasse wurde von der politischen Gemeinde Widnau zusammen mit der Industrie realisiert. Der abgeschätzte DTV beträgt rund 4'300 Fahrzeuge. Die Umfahrungsstrasse entspricht den Anforderungen an eine Kantonsstrasse.

**N10 Balgach / Diepoldsau: Balgach ab Kantonsstrasse Nr. 1 – Kantonsstrasse Nr. 41 (Rietstrasse)**

Die Rietstrasse ist die direkte Verbindung von Marbach, Rebstein und Balgach zur Autobahn A 13, Anschluss Widnau. Die 5'400 m lange Strasse ist von überörtlicher Bedeutung; sie soll deshalb in den Kantonsstrassenplan aufgenommen werden.

**N14 Altstätten: Entlastungsstrasse Süd ab Kantonsstrasse Nr. 1 Fleuben – Kantonsstrasse Nr. 68**

Die Strasse wird von der Stadt Altstätten ab 2005 etappenweise realisiert und soll erst dann Aufnahme ins Kantonsstrassennetz finden, wenn die Entlastungsstrasse durchgehend von der Kriessern Strasse bis zur Oberrieter Strasse gebaut bzw. ausgebaut ist. Gleichzeitig soll die Kriessern Strasse ab Kantonsstrasse Nr. 1 bis zur Entlastungsstrasse Süd in das Gemeindestrassennetz entlassen werden. Die Strassenlänge beträgt rund 1'300 m. Mit dem Abtausch der Strassenabschnitte sind die Kriterien für eine Aufnahme in den Kantonsstrassenplan erfüllt.

**N16 Oberriet: Oberriet – Montlingen – Zoll Koblach**

Dieses Strassenstück von überörtlicher Bedeutung soll der Grenznähe zu Österreich Rechnung tragen und das Dorf Montlingen mit fast 1'800 Einwohnern mit einer Kantonsstrasse erschliessen. Die Strassenlänge beträgt rund 2'800 m. Die Kriterien für die Aufnahme in den Kantonsstrassenplan sind erfüllt.

**N17 Sennwald / Gams: Sennwald – Frümisen – Sax – Gams**

Das Strassenstück erschliesst die Dörfer Frümisen und Sax mit rund 1'400 Einwohnern. Der DTV beträgt rund 3'200 Fahrzeuge und die Strassenlänge 8'200 m. Es ist die kürzeste Verbindung zwischen den Dörfern Sennwald und Gams. Die Aufnahme dieses Strassenzugs in den Kantonsstrassenplan ist damit ausgewiesen.

**N18 Grabs / Buchs: Nordumfahrung Buchs**

Die von der politischen Gemeinde Buchs gebaute Umfahrungsstrasse wurde im Jahr 2003 dem Verkehr übergeben. Sie übernimmt den Durchgangsverkehr vom Rheintal Richtung Industrie und Autobahnanschluss Buchs. Dadurch wurde eine erhebliche Verkehrsberuhigung in der Innenstadt von Buchs erzielt. In vergleichbaren Fällen sind Umfahrungsstrassen als Kantonsstrassen zweiter Klasse anerkannt worden. Im Interesse der Gleichbehandlung ist deshalb dieses 2'100 m lange Strassenstück in den Kantonsstrassenplan aufzunehmen. Der DTV beträgt über 7'000 Fahrzeuge.

**N19 Wartau: Trübbach ab Kantonsstrasse Nr. 1 – Azmoos**

Azmoos mit rund 1'500 Einwohnern ist Verwaltungssitz der Gemeinde Wartau. Vom Hauptsiedlungsgebiet ist dieses Strassenstück die kürzeste Verbindung zur Kantonsstrasse Nr. 1. Die Strassenlänge beträgt rund 1'000 m. Die Aufnahmebedingungen für den Kantonsstrassenplan sind erfüllt.

**N22 Sargans: Grossfeldstrasse**

Das Kantonsstrassenstück vom Schwefelbadplatz zur Unterführung Zil und bis zur Ragazerstrasse entspricht bezüglich Durchfahrtshöhen nicht den Anforderungen an eine eidgenössische Durchgangsstrasse. Deshalb soll es im Abtausch mit der Grossfeldstrasse aus dem Kantonsstrassenplan gestrichen werden. Neu ist die Grossfeldstrasse mit rund 600 m Länge in den Kantonsstrassenplan aufzunehmen.

**N23 Vilters–Wangs: Verbindung nach Wangs, ab Kantonsstrasse Nr. 74 – Kreuzung Melserstrasse**

Das rund 800 m lange Strassenstück vom Zentrum in Wangs zur Kantonsstrasse Nr. 74 ist die kürzeste Verbindung zum Autobahnanschluss A 1. Sowohl die Bevölkerungszahl von rund 2'200 Einwohnern wie auch der DTV von fast 4'900 Fahrzeugen sprechen für eine Aufnahme in den Kantonsstrassenplan.

**N26 Flums / Quarten: Flumserbergstrasse – Tannenboden**

Der Gemeinderat Flums beantragte schon mehr, die gesamte Flumserbergstrasse bis Tannenboden, eventuell bis Kabinenbahn, in den Kantonsstrassenplan aufzunehmen. Die Flumserbergstrasse ist in der eidgenössischen Durchgangsstrassenverordnung als Hauptstrasse aufgeführt. Die Aufnahme in die eidgenössische Durchgangsstrassenverordnung erfolgte aufgrund der Tatsache, dass dieser Strassenzug damals als Nebenstrasse signalisiert war. Aufgrund dieser Signalisation durften nur Cars mit einer Fahrzeugbreite von 2,3 m in das grösste Skigebiet des Kantons St.Gallen fahren. Für breitere Cars waren jeweils Ausnahmegewilligungen erforderlich. Mit der Aufnahme in die eidgenössische Durchgangsstrassenverordnung konnte die Flumserbergstrasse als Hauptstrasse signalisiert werden. Die Zufahrt für 2,5 m breite Cars war somit sichergestellt. Weil die Flumserbergstrasse als Sackgasse keinen Durchgangsverkehr aufweist, waren für die Aufnahme in die eidgenössische Durchgangsstrassenverordnung allein signalisationstechnische Gründe massgebend. Das 9'700 m lange Strassenstück ist sowohl von überörtlicher Bedeutung (grosses Tourismusgebiet im Kanton) als auch für die Wirtschaftsstruktur einer Randregion von Wichtigkeit. Die Verkehrsbelastung während der Saison überschreitet in Spitzenzeiten den für die Aufnahme erforderlichen DTV von 3'000 Fahrzeugen erheblich. Deshalb soll die Strasse in den Strassenplan aufgenommen werden.

**N35 Kirchberg: Zubringer Umfahrungsstrasse Bazenheid**

Die neue Industriestrasse von Bazenheid ist als Zubringer zum Anschluss Zwizach der Umfahrungsstrasse durch die Politische Gemeinde Kirchberg bereits realisiert. Sie dient künftig der Verkehrsentslastung der beiden Dörfer Kirchberg und Bazenheid. Gleichzeitig mit der Verkehrsübergabe der Umfahrungsstrasse Bazenheid im Jahr 2006 soll der Zubringer mit einer Länge von 1'100 m in den Kantonsstrassenplan aufgenommen werden.

**V10 Uzwil / Zuzwil: Zuzwil – Henau**

Das Strassenstück führt ab Kantonsstrasse Nr. 2 in Zuzwil über die Thur nach Henau. Das 2,1 km lange Strassenstück mit einem DTV von über 5'000 Fahrzeugen erschliesst Henau mit ca. 1'200 Einwohnern und erfüllt damit die Anforderungen für die Aufnahme in den Kantonsstrassenplan.

**6.2. Entlassung aus dem Kantonsstrassennetz**

Kantonsstrassen sind vorab dann aus dem Kantonsstrassenplan zu entlassen, wenn ein Abtausch erfolgt und eine Gemeindestrasse in den Kantonsstrassenplan aufgenommen werden soll. Weiter sollen Strassen im Kantonsstrassenplan gestrichen werden, wenn sie weder gemäss den bisherigen noch nach den neuen Kriterien als Kantonsstrasse einzuteilen sind. (R bedeutet Entlassung).

**R01/R02 Häggenschwil / Muolen: Rückklassierung des Strassenstücks Lömmenschwil – Kantonsgrenze TG**

Mit der neuen Kantonsstrasse von Kantonsstrasse Nr. 3 ins Zentrum von Häggenschwil sollen folgende Kantonsstrassenteile rückklassiert werden:

- Kantonsstrasse Nr. 3 Lömmenschwil – Kantonsgrenze TG mit einer Länge von 900 m
- Kantonsstrasse Nr. 43 Atzenholz (ab Kantonsstrasse Nr. 25) – Kantonsgrenze TG mit einer Länge von 2'400 m und Kantonsgrenze TG – Oberegg – Kantonsgrenze TG mit einer Länge von 1'400 m (total 3'800 m).

Die Teilstücke der Strasse erfüllen die Kriterien für sich selbst nicht und sind aus dem Kantonsstrassennetz zu entlassen.

**R03 Hägenschwil / Waldkirch: Waldkirch – Pelagiberg – Atzenholz (Kantonsstrasse Nr. 48); Rückklassierung der Strassenteilstücke Waldkirch ab Kantonsstrasse Nr. 39 – Kantonsgrenze TG und Kantonsgrenze TG – Rorenmoos (Kantonsstrasse Nr. 43)**

Die Kriterien für die Aufrechterhaltung einer Kantonsstrasse sind nicht gegeben. Beide Strassenstücke sind verkehrstechnisch mit einem DTV von nur rund 2'090 nicht stark belastet. Die Länge beträgt total 2'400 m.

**R04 Rorschacherberg: Rampe Waldau (Kantonsstrasse Nr. 63)**

Die Rückklassierung der Rampe Waldau erfolgt im Abtausch mit dem Strassenzug Kantonsstrasse Nr. 1 – Rorschacherberg / Neuseeland (siehe N07).

**R05 Altstätten: Kriessern Strasse ab Kantonsstrasse Nr. 1 – Entlastungsstrasse Süd (Kantonsstrasse Nr. 68)**

Der Stadtrat von Altstätten hat sich bereit erklärt, nach der Übernahme der Entlastungsstrasse Süd durch den Kanton und der Aufnahme in den Kantonsstrassenplan das Strassenstück der Kriessern Strasse in den Gemeindestrassenplan zu übernehmen. Die Länge beträgt 1'500 m. Der Vollzug ist auf den Termin der Fertigstellung der Entlastungsstrasse zwischen der Kriessern Strasse und der Oberrieter Strasse vorgesehen.

**R06 Buchs: Kantonsstrasse Nr. 1 – Kreisel Mühleäuli**

Mit der Aufnahme der Nordumfahrung Buchs in den Kantonsstrassenplan werden die Anforderungen für Kantonsstrassen auf diesem Teilstück nicht mehr erfüllt. Das 800 m lange Strassenstück der heutigen Kantonsstrasse Nr. 71 ist, gemäss Antrag des Gemeinderates Buchs, im Abtausch aus dem Kantonsstrassenplan zu entlassen.

**R07 Sargans: Schwefelbadplatz – Unterführung Zil – Ragazerstrasse (Kantonsstrasse Nr. 1)**

Mit der Aufnahme der Grossfeldstrasse in den Kantonsstrassenplan kann auf das 600 m lange Strassenstück verzichtet werden. Der Abtausch erfolgt, weil die heutige Strasse dem Kantonsstrassenstandard, insbesondere den geforderten Durchfahrtshöhen, nicht entspricht.

**R08 Goldingen: Goldingen – Eglingen (Kantonsstrasse Nr. 37)**

Dieses Strassenstück der Kantonsstrasse Nr. 37 entspricht nicht den Kriterien für eine Kantonsstrasse und ist deshalb im Kantonsstrassenplan zu streichen. Die Länge beträgt 600 m, der DTV weniger als 1'000 Fahrzeuge.

**R09 Nesslau-Krummenau: Umfahrungsstrasse Chesseltobeltunnel (Kantonsstrasse Nr. 13)**

Seit dem Bau der Umfahrungsstrasse Nr. 13 in Richtung Obertoggenburg wird die alte Kantonsstrasse im Bereich Chesseltobeltunnel kaum mehr befahren. Das 500 m lange Strassenstück ist nachträglich im Abtausch mit der Umfahrungsstrasse in das Gemeindestrassennetz zu entlassen. Der DTV beträgt rund 80 Fahrzeuge.

**R10 Mosnang / Kirchberg: Bennenmoos – Kantonsgrenze TG (Kantonsstrasse Nr. 40)**

Das Teilstück der Kantonsstrasse Nr. 40 von Bennenmoos bis zur Kantonsgrenze TG entspricht nicht den Anforderungen für die Belassung im Kantonsstrassenplan. Der DTV beträgt 710 Fahrzeuge. Der Strassenzug mit einer Länge von 3'400 m ist aus dem Kantonsstrassenplan zu entlassen.



## 7. Auswirkungen auf das Kantonsstrassennetz und auf die Gemeindestrassenpläne

Entwicklung aufgrund bisheriger Erlasse:

Objekte	Kantonsstrassen 1. Klasse		Kantonsstrassen 2. Klasse		Veränderungen Gemeindestrassenpläne	
	Nationalstrassen	kant. Autobahnen und -strassen				
	Km	Km	Km		Km	
Stand nach Erlass des Kantonsstrassenplans vom 28. September 1987	144,7	10,6	617,3			
Kantonsratsbeschluss über den Bau der Umfahrung Wagen–Eschenbach–Schmerikon (T8/A8) inkl. Verbindung Neuhaus – Rickenstrasse vom 8. Dezember 1991		+ 8,0 + 0,5	+ 0,4			
Kantonsratsbeschluss über den Bau einer Thurbrücke bei Lütisburg samt Geh- und Radweg entlang der Togggenburger Strasse Thurbrücke bei Lütisburg Entlassung Mesmerhaus bis und mit alte Holzbrücke			+0,1	-0,3	+0,3	
I. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan vom 28. September 1995 – Zubringer Arbon A 1 – Umfahrung Wattwil – Änderung der Kantonsstrassen Nrn. 1, 29 und 96 in Rheineck / St.Margrethen	+ 3,8	+ 2,6	+ 0,3			- 0,3
II. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan vom 24. September 1997 – Umfahrung Bazenheid – Rückklassierung Kantonsstrasse Nr. 13		+ 4,0		- 3,8	+ 3,6	
III. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan vom 29. November 2001 – <i>Flums:</i> Flumserbergstrasse – <i>Oberriet:</i> Entlastungsstrasse Kriessern Rückklassierung Dorfstrasse – <i>Rheineck:</i> Grünau-/Bahnhofstrasse Rückklassierung Hauptstrasse – <i>St.Margrethen:</i> Neudorfstrasse – <i>St.Gallen:</i> Geissbergstrasse Bildstrasse Hafnersbergstrasse Rehetobelstrasse			+ 0,8 + 1,6 + 0,5 + 1,1 + 0,9 + 0,3 + 0,2 + 3,1	- 1,8 - 0,4	+ 1,8 + 0,4	- 0,8 - 1,6 - 0,5 - 1,1 - 0,9 - 0,3 - 0,2 - 3,1

Objekte	Kantonsstrassen 1. Klasse		Kantonsstrassen 2. Klasse		Veränderungen Gemeindestrassenpläne	
	Nationalstrassen	kant. Autobahnen und -strassen				
	Km	Km	Km		Km	
– <i>Gaiserwald:</i> Bildstrasse			+ 0,6			- 0,6
– <i>Wattwil:</i> Abtausch Bahnhofstrasse Poststrasse			+ 0,5	- 0,4	+ 0,4	- 0,5
– <i>Wil:</i> Rainstrasse			+ 0,3			- 0,3
– <i>Eschenbach:</i> Rickenstrasse, Rückklassierung Uznabergstrasse, Rückklassierung				-2,0 - 0,3	+2,0 +0,3	
– <i>Eschenbach/Schmerikon:</i> Schmerikoner- bzw. Eschenbacherstrasse, Rückklassierung				- 2,6	+ 2,6	
– <i>Uznach/Eschenbach:</i> Uznabergstrasse, Rückklassierung				- 1,9	+ 1,9	
Änderungen insgesamt	+ 3,8	+ 15,1	+ 10,7	- 13,5	+ 13,3	- 10,2
Stand nach Erlass des III. Nachtrags zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan	148,5	25,7	614,5			

## Entwicklung aufgrund der vorgeschlagenen Änderungen:

Objekte	Kantonsstrassen 1. Klasse		Kantonsstrassen 2. Klasse		Veränderungen Gemeindestrassenpläne	
	Nationalstrassen	kant. Autobahnen und -strassen				
	Km	Km	Km		Km	
– <i>St. Gallen:</i> Steinachstrasse von KS Nr. 57 – KS Nr. 1			+ 0,5			- 0,5
– <i>Häggenchwil:</i> Lömmenschwil ab KS Nr. 3 – Häggenchwil			+ 0,8			- 0,8
– <i>Goldach / Rorschacherberg:</i> Goldach Bruggmühle ab KS Nr. 1 – Rorschacherberg KS Nr. 63			+ 3,8			- 3,8
– <i>Tübach:</i> Waldegg KS Nr. 1 – Tübach – Kantonsgrenze TG (– Horn)			+ 1,3			- 1,3
– <i>Rorschacherberg:</i> KS Nr. 1 – Rorschacherberg / Neuseeland			+ 0,6			- 0,6
– <i>Thal:</i> Staad – Buechen			+ 1,1			- 1,1
– <i>Thal:</i> Dorfstrasse Altenrhein			+ 0,4			- 0,4
– <i>Au / Diepoldsau / Widnau:</i> Ostumfahrung parallel zur A 13			+ 4,7			- 4,7
– <i>Balgach / Diepoldsau:</i> Balgach ab KS Nr. 1 – KS Nr. 41 (Rietstrasse)			+ 5,4			- 5,4

Objekte	Kantonsstrassen 1. Klasse		Kantonsstrassen 2. Klasse		Veränderungen Gemeindestrassenpläne	
	Nationalstrassen	kant. Autobahnen und -strassen				
	Km	Km	Km		Km	
– <i>Altstätten:</i> Entlastungsstrasse Süd ab KS Nr. 1 Fleuben – KS Nr. 68			+ 1,3			- 1,3
– <i>Oberriet:</i> Oberriet – Montlingen – Zoll Koblach			+ 2,8			- 2,8
– <i>Sennwald / Gams:</i> Sennwald – Frümsen – Sax – Gams			+ 8,2			- 8,2
– <i>Grabs / Buchs:</i> Nordumfahrung Buchs			+ 2,1			- 2,1
– <i>Wartau:</i> Trübbach ab KS Nr. 1 – Azmoos			+ 1,0			- 1,0
– <i>Sargans:</i> Grossfeldstrasse			+ 0,6			- 0,6
– <i>Vilters–Wangs:</i> Verbindung nach Wangs, ab KS Nr. 74 – Kreuzung Melserstrasse			+ 0,8			- 0,8
– <i>Flums / Quarten:</i> Flumserbergstrasse – Tannenboden			+ 9,7			- 9,7
– <i>Kirchberg:</i> Zubringer Umfahrungsstrasse Bazenheid			+ 1,1			- 1,1
– <i>Uzwil / Zuzwil:</i> Zuzwil – Henau			+ 2,1			- 2,1
– <i>Häggeschwil:</i> Lömmenschwil – Kantonsgrenze TG (KS Nr. 3)				- 0,9	+ 0,9	
– <i>Häggeschwil / Muolen:</i> Lömmenschwil – Kantonsgrenze TG / Oberegg (KS Nr. 43)				- 3,8	+ 3,8	
– <i>Häggeschwil / Waldkirch:</i> Waldkirch – Pelagiberg – Atzenholz (KS Nr. 48)				- 2,4	+ 2,4	
– <i>Rorschacherberg</i> Rampe Waldau (KS Nr. 63)				- 0,4	+ 0,4	
– <i>Altstätten:</i> Kriessenerstrasse ab KS Nr. 1 – Entlastungsstrasse Süd (KS Nr. 68)				- 1,5	+ 1,5	
– <i>Buchs:</i> KS Nr. 1 – Kreisel Mühleäuli				- 0,8	+ 0,8	
– <i>Sargans:</i> Schwefelbadplatz – Unterführung Zil – Ragazerstrasse (KS Nr. 1)				- 0,6	+ 0,6	
– <i>Goldingen:</i> Goldingen – Eglingen (KS Nr. 37)				- 0,6	+ 0,6	
– <i>Nesslau-Krummenau:</i> Umfahrungsstrasse Chesseltobelunnel (KS Nr. 13)				- 0,5	+ 0,5	

Objekte	Kantonsstrassen 1. Klasse		Kantonsstrassen 2. Klasse		Veränderungen Gemeindestrassenpläne	
	Nationalstrassen	kant. Autobahnen und -strassen				
	Km	Km	Km		Km	
– <i>Mosnang / Kirchberg:</i> Bennenmoos – Kantonsgrenze TG (KS Nr. 40)				-3,4	+ 3,4	
Total Änderungen IV. Nachtrag zum Kantonsstrassenplan	0	0	+ 48,3	- 14,9	+ 14,9	- 48,3
Total Änderungen seit Erlass 1987	+ 3,8	+ 15,1	+ 59,0	- 28,4	+ 28,2	- 58,5
Neuer Stand Kantonsstrassennetz	148,5	25,7	647,9			

Seit dem Erlass des Kantonsstrassenplans im Jahr 1987 hat der Kantonsrat in den Jahren 1991, 1994, 1995, 1997 und 2001 mehrere Strassen in den Kantonsstrassenplan aufgenommen. Mit dem IV. Nachtrag zum Grossratsbeschluss über den Staatsstrassenplan sollen gegenüber dem heutigen Stand 48,3 km Strassen in das Kantonsstrassennetz aufgenommen, 14,9 km sollen aus dem Kantonsstrassenplan entlassen werden.

Im Vergleich mit dem Kantonsstrassenplan aus dem Jahr 1987 beträgt der Zuwachs des Kantonsstrassennetzes somit insgesamt 77,9 km, wovon 18,9 km Kantonsstrassen erster Klasse und 59,0 km Kantonsstrassen zweiter Klasse. Im Gegenzug wurden bzw. werden 28,4 km Kantonsstrassen zweiter Klasse aus dem Kantonsstrassenplan entlassen. Die Gemeinden haben diese Strassen – soweit sie nicht aufgehoben werden können – in ihr Gemeindestrassennetz aufzunehmen.

## 8. Finanzielle und personelle Auswirkungen

### 8.1. Finanzielle Rahmenbedingungen

Nach Art. 70 StrG werden Strassenbau und Strassenunterhalt aus Mitteln des Strassenverkehrs finanziert, insbesondere aus:

- a) dem Reinertrag der Strassenverkehrsabgaben;
- b) dem Anteil des Kantons am Reinertrag der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe;
- c) Beiträgen des Bundes;
- d) werkgebundenen Beiträgen Dritter.

Die finanziellen Rahmenbedingungen erfuhren in den letzten Jahren mehrere Änderungen:

Im Rahmen des Kantonsratsbeschlusses zum 14. Strassenbauprogramm für die Jahre 2004 bis 2008 (36.03.01) und des III. und IV. Nachtrags zum Strassengesetz wurde – als Ausfluss des Kantonsratsbeschlusses zum Massnahmenpaket 2004 zur dauerhaften Entlastung des Staatshaushalts (33.03.09; im Folgenden: Massnahmenpaket 04) – festgelegt, dass:

- keine allgemeinen Mittel zur Finanzierung des Strassenunterhalts mehr bezogen werden (rund 11 Mio. Franken/Jahr);
- die Verkehrserziehung der Kantonspolizei mit zweckgebundenen Mitteln finanziert wird (1 Mio. Franken/Jahr);
- die Kosten für die Reinigung des aus den Strassenentwässerungen anfallenden Meteorwassers durch den Kanton getragen werden (1,3 Mio. Franken/Jahr);
- ein Beitrag an die Fachstelle Langsamverkehr und an den Signalunterhalt des Langsamverkehrsnetzes (rund 0,5 Mio. Franken/Jahr) geleistet wird.

Eine weitere Einbusse ist zu erwarten, weil der Bundesrat ab dem Jahr 2006 auf die Ausschüttung des ausserordentlichen Mineralölsteueranteils an die Kantone verzichten will. Für die Strassenrechnung bedeutet dies einen jährlichen Minderertrag von rund 3 Mio. Franken.

Die nach dem Erlass des Kantonsstrassenplans im Jahr 1987 neu erstellten bzw. kurz vor dem Bauabschluss stehenden Umfahrungsstrassen (Umfahrung Wagen-Eschenbach-Schmerikon [8,9 km]; Umfahrung Wattwil [2,6 km]; Umfahrung Bazenheid [4,0 km]) weisen eine Strassenlänge von 15,5 km auf. Davon sind rund 4,3 km Tunnelstrecken. Die betrieblichen Unterhaltskosten betragen rund Fr. 200'000.– je km und Jahr für Tunnels und Fr. 23'000.– je km und Jahr für offene Strecken bzw. insgesamt rund 1,12 Millionen Franken.

Lediglich im Bereich des Kantonsanteils an der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ergeben sich voraussichtlich Mehreinnahmen (rund 7 bis 9 Mio. Franken/Jahr, abhängig von der Entwicklung im Schwerverkehr).

Im Vergleich mit dem Jahr 2003 wird die Strassenrechnung somit mit rund 10 Mio. Franken je Jahr zusätzlich belastet. Weil primär der Unterhalt sicherzustellen ist, die Unterhaltskosten indessen nur unbedeutend beeinflusst werden können, zumal der Kanton St.Gallen im Vergleich mit anderen Kantonen schon heute tiefe Kosten ausweist, sind primär bei den Ausbautvorhaben Abstriche hinzunehmen. Eine übermässige Ausdehnung des Kantonsstrassennetzes würde weitere Einschränkungen bringen.

## **8.2. Finanzielle Auswirkungen**

### *8.2.1. Investitionskosten*

Die zur Übernahme in den Kantonsstrassenplan vorgeschlagenen Gemeindestrassen weisen teilweise einen für Kantonsstrassen ungenügenden Ausbaustandard betreffend Strassenbreite, Tauglichkeit für 40 bzw. 44 Tonnen Fahrzeuge usw. auf. Die notwendigen Investitionen betragen gemäss Schätzung für die einzelnen Abschnitte (Tabelle Beilage 1) insgesamt rund 29,1 Mio. Franken. Den politischen Gemeinden werden für die zu übernehmenden Strassen keine Ausbaukosten erwachsen.

Die Infrastruktur der Strassenkreise (Werkhöfe und Stützpunkte) genügt für die vorgeschlagene Netzerweiterung. Hinsichtlich Ausrüstung (Maschinen und Fahrzeuge) muss davon ausgegangen werden, dass diese anteilmässig entsprechend der Mehrlänge des Netzes zu erweitern ist. Die Kosten sind in den Betriebs- und Unterhaltskosten enthalten.

### *8.2.2. Betriebs- und Unterhaltskosten*

Für den betrieblichen Unterhalt der Kantonsstrassen (offene Strecken) ist mit rund Fr. 23'000.– je km und Jahr (Preisbasis für sämtliche Zahlen zum Unterhalt: Betriebsrechnung 1999 bis 2003) und für den baulichen Unterhalt zur Substanzerhaltung mit rund Fr. 37'000.– je Kilometer und Jahr zu rechnen. Die betrieblichen Unterhaltskosten sind stark von den jeweiligen Winterdienstaufwendungen abhängig und können deshalb von Jahr zu Jahr beträchtlich schwanken. Insgesamt ergeben sich damit für die neu in den Kantonsstrassenplan aufzunehmenden Strassenzüge zusätzlich jährlich Betriebs- und Unterhaltskosten von 2,9 Mio. Franken (Tabelle Beilage 1). Für die Gemeinden ergeben sich jährlich Mehraufwendungen infolge der Entlassung von Strassen aus dem Kantonsstrassenplan von rund 894'000 Franken (Tabelle Beilage 2). Insgesamt ergeben sich damit für den Kanton Mehrkosten von 2 Mio. Franken und für die politischen Gemeinden eine entsprechende Entlastung.

### *8.2.3. Finanzierung des Mehrbedarfs*

Der finanzielle Mehrbedarf setzt sich zusammen aus den Investitionskosten und den Betriebs- und Unterhaltskosten. Der Mehrbedarf für die Ausbaukosten ist als Investition zu betrachten. Er soll im 15. und 16. Strassenbauprogramm (2009 bis 2013 bzw. 2014 bis 2018) abgewickelt werden, während die Betriebs- und Unterhaltskosten jährlich anfallen werden.

Die jährlichen Mehrkosten aus Betrieb und Unterhalt betragen für den Kanton 2 Mio. Franken. Dazu ist über das 15. und 16. Strassenbauprogramm ein zusätzlicher Investitionsbedarf von 2,9 Mio. Franken jährlich vorzusehen.

Für die Deckung des Mehrbedarfs können grundsätzlich folgende Massnahmen in Erwägung gezogen werden:

- Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer;
- Reduktion der Ausschüttung der LSVA an die Gemeinden;
- Reduktion der nicht werkgebundenen Beiträge an die Strassenlasten der Gemeinden;
- Belastung des kantonalen Anteils der zweckgebundenen Mittel für die Strasse;
- Belastung des allgemeinen Finanzhaushalts mit Betriebs- und Unterhaltskosten.

Eine Erhöhung der Strassenverkehrssteuern fällt aufgrund des schweizerischen Vergleichs ausser Betracht. Ebenso ist es aus Sicht der Regierung nicht vertretbar, die im Zusammenhang mit dem Massnahmenpaket 04 erlassenen Beschlüsse des Kantonsrates bezüglich LSVA und Belastung des allgemeinen Haushalts durch Betriebs- und Unterhaltskosten wieder in Frage zu stellen.

Das Strassengesetz (Art. 87 StrG) sieht für die nicht werkgebundenen Beiträge einen Satz von 26 bis 31 Prozent des Reinertrags der Strassenverkehrsabgaben und des Anteils am Treibstoffzoll vor. Der Beitragssatz ist abhängig vom Finanzbedarf der Strassenbauprogramme. Für das 14. Strassenbauprogramm (2004 bis 2008) liegt er bei 31 Prozent. Eine Reduktion dieser Beiträge um drei Prozentpunkte hätte bezogen auf das Jahr 2005 zur Folge, dass jährlich 4,32 Mio. Franken mehr im Strassenfonds verbleiben würden. Dieser Betrag würde in etwa den zu erwartenden Mehrbedarf des Kantons von 4,9 Mio. Franken je Jahr für das 15. und 16. Strassenbauprogramm decken.

Aufgrund der Vernehmlassung schlägt die Regierung nunmehr vor, den Mehrbedarf aus dem kantonalen Anteil der zweckgebundenen Mittel für die Strasse zu decken. Infolge des Umstands, dass der Kanton St. Gallen im Vergleich mit andern Kantonen schon heute tiefe Betriebs- und Unterhaltskosten ausweist und deshalb davon auszugehen ist, dass die Betriebs- und Unterhaltskosten nur unbedeutend beeinflusst werden können, werden die zusätzlichen Unterhaltskosten von 2 Mio. Franken jährlich hauptsächlich das Volumen des kantonalen Strassenbaus vermindern. Die Investitionskosten von 29,1 Mio. Franken, die im 15. und 16. Strassenbauprogramm anfallen, konkurrenzieren zusätzlich die in den Programmen aufgeführten Strassenbauvorhaben.

### **8.3. Personelle Auswirkungen**

Die Erweiterung des Kantonsstrassennetzes beeinflusst ausschliesslich den Personalbestand für den Betrieb und Unterhalt der Kantonsstrassen zweiter Klasse, der von den fünf Strassenkreisen St. Gallen, Buchs, Schmerikon, Wattwil und Gossau ausgeführt wird. Die Strassenkreise beschäftigten im Jahr 2005 insgesamt 115 Mitarbeitende oder 0,18 Mitarbeiter je Kilometer Kantonsstrasse. Sofern der Standard für Betrieb und Unterhalt beibehalten werden soll, ist grundsätzlich davon auszugehen, dass für die Erweiterung um 33,4 km zusätzliche Stellen notwendig sein werden. Die zusätzlichen Personalkosten sind in den Kosten für Betrieb und Unterhalt bereits enthalten.

## **9. 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 dingli-

chen 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 Kantonsstrassennetzes 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.

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 Kantonsratsreglemente, sGS 131.11).

## **10. Antrag**

Wir beantragen Ihnen, Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, auf den Entwurf eines IV. Nachtrags zum Grossratsbeschluss über den Staatsstrassenplan einzutreten.

Im Namen der Regierung

Der Präsident:

Willi Haag

Der Staatssekretär:

Martin Gehrer

## IV. Nachtrag zum Grossratsbeschluss über den Staatsstrassenplan

Entwurf der Regierung vom 14. Februar 2006

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 14. Februar 2006<sup>1</sup> Kenntnis genommen und beschliesst:

I.

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

1. Die Steinachstrasse in der politischen Gemeinde St.Gallen wird auf der Teilstrecke zwischen der Rorschacherstrasse, Kantonsstrasse Nr. 1, und dem Autobahnanschluss A 1, St.Fiden als Kantonsstrasse zweiter Klasse Bestandteil des Kantonsstrassennetzes.
2. Die Verbindungsstrasse zwischen der Kantonsstrasse Nr. 3 in Lömmenschwil und dem Dorfzentrum von Häggenschwil in der politischen Gemeinde Häggenschwil wird als Kantonsstrasse zweiter Klasse Bestandteil des Kantonsstrassennetzes.
3. Die Verbindungsstrasse zwischen der Kantonsstrasse Nr. 1, Bruggmühle, in der politischen Gemeinde Goldach und der Kantonsstrasse Nr. 63 in der politischen Gemeinde Rorschacherberg wird als Kantonsstrasse zweiter Klasse Bestandteil des Kantonsstrassennetzes.
4. Die Verbindungsstrasse zwischen der Kantonsstrasse Nr. 1, Waldeggkreisel, und der Kantonsgrenze Thurgau in der politischen Gemeinde Tübach wird als Kantonsstrasse zweiter Klasse Bestandteil des Kantonsstrassennetzes.
5. Die Verbindungsstrasse von der Kantonsstrasse Nr. 1, Neuseeland bis Seebleichestrasse / Wilenstrasse in der politischen Gemeinde Rorschacherberg wird als Kantonsstrasse zweiter Klasse Bestandteil des Kantonsstrassennetzes.
6. Die Buechenstrasse zwischen der Kantonsstrasse Nr. 1 in Staad und dem Dorfzentrum Buechen in der politischen Gemeinde Thal wird als Kantonsstrasse zweiter Klasse Bestandteil des Kantonsstrassennetzes.
7. Die Dorfstrasse Altenrhein von der Kantonsstrasse Nr. 1 bis zum Parkplatz Flugplatz Altenrhein in der politischen Gemeinde Thal wird als Kantonsstrasse zweiter Klasse Bestandteil des Kantonsstrassennetzes.
8. Die Ostumfahrung Widnau in den politischen Gemeinden Au, Widnau und Diepoldsau wird als Kantonsstrasse zweiter Klasse Bestandteil des Kantonsstrassennetzes.

---

<sup>1</sup> ABI 2005.

<sup>2</sup> sGS 732.15.



9. Die Rietstrasse in den politischen Gemeinden Balgach und Diepoldsau zwischen der Kantonsstrasse Nr. 1, Balgach und der Kantonsstrasse Nr. 41, Diepoldsau, wird als Kantonsstrasse zweiter Klasse Bestandteil des Kantonsstrassennetzes.
10. Die Entlastungsstrasse Altstätten-Süd zwischen der Kantonsstrasse Nr. 1, Fleuben-Oberrietstrasse, bis zur Kantonsstrasse Nr. 68, Kriessern Strasse, in der politischen Gemeinde Altstätten wird als Kantonsstrasse zweiter Klasse Bestandteil des Kantonsstrassennetzes.
11. Die Verbindungsstrasse Oberriet – Montlingen zwischen der Kantonsstrasse Nr. 1 und dem Zollamt Koblach in der politischen Gemeinde Oberriet wird als Kantonsstrasse zweiter Klasse Bestandteil des Kantonsstrassennetzes.
12. Die Strasse Sennwald – Frümsen – Sax – Gams in den politischen Gemeinden Sennwald und Gams zwischen der Kantonsstrasse Nr. 1 und der Kantonsstrasse Nr. 13 / Nr. 35 wird als Kantonsstrasse zweiter Klasse Bestandteil des Kantonsstrassennetzes.
13. Die Nordumfahrung Buchs in den politischen Gemeinden Grabs und Buchs zwischen der Kantonsstrasse Nr. 1 und dem Autobahnanschluss Buchs wird als Kantonsstrasse zweiter Klasse Bestandteil des Kantonsstrassennetzes.
14. Die Verbindungsstrasse zwischen der Kantonsstrasse Nr. 1 in Trübbach und dem Dorfzentrum in Azmoos in der politischen Gemeinde Wartau wird als Kantonsstrasse zweiter Klasse Bestandteil des Kantonsstrassennetzes.
15. Die Grossfeldstrasse in der politischen Gemeinde Sargans zwischen der Kantonsstrasse Nr. 73, Neue Wangserstrasse, und der Kantonsstrasse Nr. 1, Ragazerstrasse, wird als Kantonsstrasse zweiter Klasse Bestandteil des Kantonsstrassennetzes.
16. Die Wangserstrasse zwischen der Kantonsstrasse Nr. 74, Kreisel Riet und dem Dorfzentrum von Wangs, Kreuzung Melserstrasse, in der politischen Gemeinde Vilters-Wangs wird als Kantonsstrasse zweiter Klasse Bestandteil des Kantonsstrassennetzes.
17. Die Flumserbergstrasse als Verlängerung der Kantonsstrasse Nr. 78 vom Dorf Flums bis Tannenboden in den politischen Gemeinden Flums und Quarten wird als Kantonsstrasse zweiter Klasse Bestandteil des Kantonsstrassennetzes.
18. Die Industriestrasse zwischen dem Dorf Bazenheid (Kantonsstrasse Nr. 13) und dem neuen Anschluss Zwizach der Umfahrungsstrasse Bazenheid in der politischen Gemeinde Kirchberg wird als Kantonsstrasse zweiter Klasse Bestandteil des Kantonsstrassennetzes.
19. Die Verbindungsstrasse zwischen der Kantonsstrasse Nr. 2 in Zuzwil und dem Dorfzentrum von Henau in den politischen Gemeinden Uzwil und Zuzwil wird als Kantonsstrasse zweiter Klasse Bestandteil des Kantonsstrassennetzes.
20. Die Kantonsstrasse Nr. 3 zwischen Lömmenschwil und der Kantonsgrenze Thurgau in den politischen Gemeinden Häggenschwil und Muolen wird aus dem Kantonsstrassenplan gestrichen.
21. Die Kantonsstrasse Nr. 43 zwischen Atzenholz, ab der Kantonsstrasse Nr. 25, und der Kantonsgrenze Thurgau sowie im Gebiet Oberegg zwischen den beiden Kantonsgrenzen Thurgau in den politischen Gemeinden Häggenschwil und Muolen wird aus dem Kantonsstrassenplan gestrichen.

22. Die Teilstrecken Waldkirch, ab Kantonsstrasse Nr. 39, bis Kantongrenze Thurgau, und Kantongrenze Thurgau bis Rorenmoos, Kantonsstrasse Nr. 43, der Kantonsstrasse Nr. 48, Waldkirch – Pelagiberg – Atzenholz in den politischen Gemeinden Häggenschwil und Waldkirch werden aus dem Kantonsstrassenplan gestrichen.
23. Die Rampe Waldau der Kantonsstrasse 63 in der politischen Gemeinde Rorschacherberg wird aus dem Kantonsstrassenplan gestrichen.
24. Die Teilstrecke der Kriessern Strasse zwischen der Kantonsstrasse Nr. 1 und der neuen Entlastungsstrasse Altstätten-Süd in der politischen Gemeinde Altstätten wird aus dem Kantonsstrassenplan gestrichen.
25. Die Kantonsstrasse Nr. 71 zwischen der Kantonsstrasse Nr. 1 und dem Kreisel Mühleäuli in der politischen Gemeinde Buchs wird aus dem Kantonsstrassenplan gestrichen.
26. Die Teilstrecke Schwefelbadplatz-Unterführung Zil – Ragazerstrasse der Kantonsstrasse Nr. 1 in der politischen Gemeinde Sargans wird aus dem Kantonsstrassenplan gestrichen.
27. Die Teilstrecke Goldingen – Eglingen der Kantonsstrasse Nr. 37 in der politischen Gemeinde Goldingen wird aus dem Kantonsstrassenplan gestrichen.
28. Die Teilstrecke Umfahrungsstrasse Chesseltobeltunnel der Kantonsstrasse Nr. 13 in der politischen Gemeinde Nesslau-Krummenau wird aus dem Kantonsstrassenplan gestrichen.
29. Die Teilstrecke Bennenmoos bis Kantongrenze Thurgau der Kantonsstrasse Nr. 40 in der politischen Gemeinde Mosnang wird aus dem Kantonsstrassenplan gestrichen.

## II.

Im Grosratsbeschluss über den Staatsstrassenplan vom 28. September 1987 werden unter Anpassung an den Text ersetzt:

- a) «Staat» durch «Kanton»;
- b) «Grosser Rat» durch «Kantonsrat»;
- c) «Regierungsrat» durch «Regierung».

## III.

Dieser Erlass wird wie folgt angewendet:

1. Abschnitt I Ziff. 5 nach Abschluss des Neubaus der Brücke über die SBB- und RHB-Bahnlinien;
2. Abschnitt I Ziff. 9 und 23 ab Inbetriebnahme der Entlastungsstrasse Altstätten-Süd;
3. Abschnitt I Ziff. 17 ab Inbetriebnahme der Umfahrungsstrasse Bazenheid;
4. die weiteren Ziffern von Abschnitt I mit Beginn des 15. Strassenbauprogramms (2009 bis 2013);
5. die übrigen Bestimmungen dieses Erlasses am Tag nach der Veröffentlichung dieses Erlasses.