

III. Nachtrag zum Grossratsbeschluss über den Staatsstrassenplan

Botschaft und Entwurf der Regierung vom 14. August 2001

Inhaltsübersicht	Seite
Zusammenfassung.....	2
1. Ausgangslage.....	3
1.1. Grossratsbeschluss über den Staatsstrassenplan vom 28. September 1987	3
1.2. Änderungen und Ergänzungen des Staatsstrassenplans	3
1.3. Auftrag 1999 zur Überprüfung des Staatsstrassenplans	4
1.4. Bezug zum 14. Strassenbauprogramm 2004 bis 2008	4
2. Änderungs- und Ergänzungsbegehren	5
2.1. Begehren	5
2.2. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	5
2.3. Beurteilungskriterien	5
2.4. Wertung und Beurteilung der einzelnen Begehren aufgrund der Kriterien	7
3. Änderungsanträge.....	9
3.1. Flums: Flumserbergstrasse, Kreisel Unterdorfstrasse bis Brücke über die Schils....	9
3.2. Oberriet: Kriessern Entlastungsstrasse (1. und 2. Etappe) / Rückklassierung Dorfstrasse.....	10
3.3. Rheineck: Grünau-, Bahnhof- und Poststrasse/Rückklassierung Hauptstrasse durchs Dorf	10
3.4. St.Margrethen: Neudorfstrasse, Teilstrecke Baumgarten bis Autobahn- anschluss A 1.....	10
3.5. St.Gallen: - Geissbergstrasse, Teilstrecke Russen bis Gemeindegrenze Gaiserwald - Bildstrasse, Teilstrecke Autobahnanschluss A 1 bis Kreuzung Geissbergstrasse - Hafnersbergstrasse, Teilstrecke Autobahnüberführung bis Zürcherstrasse	11
3.6. Gaiserwald: Bildstrasse, Gemeindegrenze St.Gallen bis Einmündung Alleestrasse, Abwil	11
3.7. Wil: Rainstrasse	11
3.8. Eschenbach: Rickenstrasse, Rückklassierung der Teilstrecke Sternen Eschenbach bis Ochsenplatz Neuhaus / Uznabergstrasse, Rückklassierung der Teilstrecke Ochsenplatz Neuhaus bis Hauptstrasse H 8	11
3.9. Eschenbach/Schmerikon: Rückklassierung der Staatsstrasse Nr. 46 (Schmerikoner- bzw. Eschenbacherstrasse)	11
3.10. Uznach/Eschenbach: Uznabergstrasse, Rückklassierung der Teilstrecke Uznach bis Anschluss Neuhaus (H 8)	12
3.11. Eschenbach: Umklassierung der Verzweigung Neuhaus bis Rickenstrasse der Hauptstrasse H 8.....	12
3.12. Auswirkungen der Änderungen auf das Staatsstrassennetz bzw. auf die Gemeindestrassenpläne	12
4. Finanzielle und personelle Auswirkungen.....	14
5. Rechtliches.....	15
6. Anhörung der betroffenen politischen Gemeinden	16
7. Antrag	16

Beilage:.....	17
Übersicht über die beantragten Änderungen und Ergänzungen	
Entwurf (III. Nachtrag zum Grossratsbeschluss über den Staatsstrassenplan).....	21
Anhänge:.....	23
- Anhang 1: Plan Flums	
- Anhang 2: Plan Oberriet	
- Anhang 3: Plan Rheineck	
- Anhang 4: Plan St.Margrethen	
- Anhang 5: Plan St.Gallen	
- Anhang 6: Plan Gaiserwald	
- Anhang 7: Plan Wil	
- Anhang 8: Plan Eschenbach(-Neuhaus), Rickenstrasse	
- Anhang 9: Plan Eschenbach(-Neuhaus), Uznachbergstrasse	
- Anhang 10: Plan Eschenbach-Schmerikon	
- Anhang 11: Plan Uznach / Eschenbach(-Neuhaus)	
- Anhang 12: Plan Eschenbach(-Neuhaus), Umklassierung	

Zusammenfassung

Der Staat führt nach Art. 12 Abs. 1 des Strassengesetzes einen Plan über die unter seiner Hoheit stehenden Strassen mit Angabe der Einteilung (Staatsstrassenplan). Die Staatsstrassen sind im Grossratsbeschluss über den Staatsstrassenplan vom 28. September 1987 festgehalten, der seit 1. Januar 1989 zusammen mit dem Strassengesetz in Vollzug ist. Der Grossratsbeschluss über den Staatsstrassenplan wurde in den Jahren 1991, 1995 und 1997 durch Nachträge ergänzt. Im Jahr 1993 trat der Grosse Rat auf Antrag der Regierung auf ein Wiedererwägungsbegehren einer politischen Gemeinde um Aufnahme von Strassen in das Staatsstrassennetz mit der Begründung nicht ein, dass frühestens nach 10 Jahren seit der rechtsgültigen Aufnahme oder Nichtaufnahme ein Anspruch der politischen Gemeinden auf Überprüfung des Staatsstrassenplans besteht. Nach Ablauf der Zehnjahresfrist wurden die politischen Gemeinden im Jahr 1999 aufgefordert, allfällige Änderungsbegehren anzumelden. Diese wurden in der Folge anhand von Kriterien beurteilt.

Aufgrund der Überprüfung und Neubeurteilung des Staatsstrassenplans werden verschiedene Änderungen, die Aufnahme neuer Staatsstrassen, aber auch die Streichung von Strassen aus dem Staatsstrassenplan in den politischen Gemeinden St.Gallen, Rheineck, St.Margrethen, Oberriet, Flums, Uznach, Schmerikon, Eschenbach, Wil und Gaiserwald vorgeschlagen.

Diese Anträge ergeben zusammen mit den bereits in den Jahren 1991, 1995 und 1997 vorgenommenen Änderungen gegenüber dem am 1. Januar 1989 in Vollzug getretenen Staatsstrassenplan eine Zunahme der Nationalstrassen (Staatsstrassen erster Klasse) um 3,8 km, eine Zunahme der kantonalen Autobahnen und Autostrassen (Staatsstrassen erster Klasse) um 15,1 km und eine Abnahme der Staatsstrassen zweiter Klasse um 5,9 km. Das Gemeindestrassennetz wird insgesamt um rund 6,1 km vergrössert. Die Änderungen des Staatsstrassennetzes wirken sich in finanzieller Hinsicht sowohl bezüglich der Instandstellungs- als auch bezüglich der Unterhaltskosten für den Staat und die politischen Gemeinden aus, wobei die Mehrbelastung für den Staat wesentlich höher liegt als für die politischen Gemeinden. Personelle Auswirkungen sind für den Staat nicht zu erwarten.

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Vorlage Botschaft und Entwurf eines III. 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 Staat einen Plan über die unter seiner Hoheit stehenden Strassen mit Angabe der Einteilung (Staatsstrassenplan). Die Staatsstrassen sind im Grossratsbeschluss über den Staatsstrassenplan (sGS 732.15) festgehalten, der am 28. September 1987 vom Grossen Rat erlassen wurde und am 1. Januar 1989 in Vollzug trat. Dieser ist für die Abgrenzung des Staatsstrassennetzes massgebend. Der Grosse Rat ist für den Erlass und die Änderung des Staatsstrassenplans abschliessend zuständig.

1.2. Änderungen und Ergänzungen des Staatsstrassenplans

a) Grossratsbeschluss über den Bau der Umfahrungsstrasse Wagen–Eschenbach–Schmerikon (T 8/A 8, neu H 8) vom 8. Dezember 1991 (sGS 732.41)

Mit dem Grossratsbeschluss über den Bau der Umfahrungsstrasse Wagen–Eschenbach–Schmerikon (T 8/A 8, neu H 8) vom 8. Dezember 1991 wurde der Staatsstrassenplan dahingehend geändert, dass die Umfahrungsstrasse Wagen–Eschenbach–Schmerikon und die Verzweigung Neuhaus–Rickenstrasse als Staatsstrassen erster Klasse eingeteilt wurden. Die Änderungen sind ab Inbetriebnahme der Neubaustrecken anwendbar.

b) Grossratsbeschluss über den Staatsstrassenplan vom 17. Februar 1993 (Verzicht auf Klassierungen)

Gegen den vom Grossen Rat am 28. September 1987 erlassenen Staatsstrassenplan erhoben die politischen Gemeinden Thal und Altstätten staatsrechtliche Beschwerden beim Bundesgericht mit dem Begehren, die mit Erlass des Staatsstrassenplans vom Staatsstrassennetz in das Gemeindestrassennetz umgeteilten Strassen Staad–Buechen–Thal–Kantonsgrenze St.Gallen/Appenzell A.Rh. bzw. Altstätten–Kantonsgrenze Landmarch (Ruppenstrasse) seien im Staatsstrassennetz zu belassen. Die staatsrechtlichen Beschwerden wurden aus formellen Gründen gutgeheissen (Nichtgewährung des rechtlichen Gehörs an die betroffenen Gemeinden). Mit dem Grossratsbeschluss über den Staatsstrassenplan vom 17. Februar 1993 (vgl. ABI 1993, 426) verzichtete der Grosse Rat nach Gewährung des rechtlichen Gehörs an die Behörden der politischen Gemeinden Thal und Altstätten trotzdem auf eine Aufnahme der beiden Strassenzüge ins Staatsstrassennetz. Dieser Entscheid wurde nicht angefochten.

Gleichzeitig wurde auch das Wiedererwägungsbegehren der politischen Gemeinde Flums, die Flumserbergstrasse und die Stationsstrasse seien in das Staatsstrassennetz aufzunehmen, behandelt. Der Grosse Rat nahm dabei vom Bericht der Regierung 36.92.02 «Grossratsbeschluss über den Staatsstrassenplan» vom 20. Oktober 1992 Kenntnis, worin festgehalten wird, dass ein Anspruch der Gemeinden auf Überprüfung des Staatsstrassenplans in sachgemässer Anwendung von Art. 14 StrG frühestens nach zehn Jahren seit der rechtsgültigen Aufnahme bzw. Nichtaufnahme einer Strasse in den Staatsstrassenplan besteht, somit frühestens ab 1. Januar 1999. Auf das Wiedererwägungsbegehren wurde daher nicht eingetreten.

c) Nachtrag zum Grossratsbeschluss über den Staatsstrassenplan vom 28. September 1995 (nGS 30-128)

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

d) II. Nachtrag zum Grossratsbeschluss über den Staatsstrassenplan vom 24. September 1997

Mit dem II. Nachtrag zum Grossratsbeschluss über den Staatsstrassenplan vom 24. September 1997 wurde der Staatsstrassenplan dahingehend geändert, dass die Umfahrungsstrasse Bazenheid als Staatsstrasse erster Klasse eingeteilt und die bestehende Staatsstrasse Nr. 13, Teilstück Cholberg–Brägg, Bazenheid, aus dem Staatsstrassennetz gestrichen wurde. Diese Änderung des Staatsstrassenplans ist ab der Inbetriebnahme der Umfahrungsstrasse Bazenheid anwendbar.

1.3. Auftrag 1999 zur Überprüfung des Staatsstrassenplans

Im Bericht 36.92.02 «Grossratsbeschluss über den Staatsstrassenplan» vom 20. Oktober 1992 hielt die Regierung zur Frage der Änderung des Staatsstrassenplans aufgrund von Gesuchen der Gemeinden F folgendes fest:

„Das Strassengesetz sagt nichts darüber aus, ob und gegebenenfalls in welchem Zeitpunkt eine politische Gemeinde einen Antrag auf Änderung des Staatsstrassenplans dem Grossen Rat als zuständige Behörde (Art. 13 Abs. 1 StrG) einreichen kann. Nach Art. 14 Abs. 3 StrG kann derjenige, der ein schutzwürdiges Interesse dartut, der politischen Gemeinde nach zehn Jahren seit der rechtsgültigen Einteilung eine Änderung beantragen. Die Vorschrift bezieht sich auf den Gemeindestrassenplan nach Art. 7 StrG und entspricht Art. 33 Abs. 1 des Baugesetzes (sGS 731.1), wonach der Grundeigentümer nach Ablauf von zehn Jahren seit der Rechtsgültigkeit die Überprüfung von Baureglement, Zonen-, Überbauungs- und Gestaltungsplan sowie von Schutzverordnungen verlangen kann. Eine Art. 14 Abs. 3 StrG entsprechende Bestimmung für das Staatsstrassennetz fehlt. Ein Grund aber, den politischen Gemeinden ein solches Recht zu verweigern, besteht nicht. In Ausfüllung der Lücke im Strassengesetz ist daher den politischen Gemeinden in sachgemässer Anwendung von Art. 14 Abs. 3 StrG nach zehn Jahren seit der rechtsgültigen Aufnahme bzw. Nichtaufnahme einer auf ihrem Gebiet gelegenen Strasse in den Staatsstrassenplan ein Anspruch auf Überprüfung desselben einzuräumen. Der Staatsstrassenplan wird seit 1. Januar 1989 angewendet. Ein Anspruch auf Prüfung eines Änderungsbegehrens besteht demnach erst nach dem 31. Dezember 1998. Die Regierung beabsichtigt, dem Grossen Rat zu gegebener Zeit allfällige Änderungsbegehren der politischen Gemeinden zu unterbreiten“.

Der Grosse Rat nahm von diesem Bericht zustimmend Kenntnis. In Übereinstimmung mit diesem Bericht forderte das Baudepartement die politischen Gemeinden im Februar 1999 auf, Änderungsanträge bis Ende Mai 1999 anzumelden.

1.4. Bezug zum 14. Strassenbauprogramm 2004 bis 2008

Das 13. Strassenbauprogramm (1998 bis 2003) basiert auf dem Grossratsbeschluss über den Staatsstrassenplan vom 28. September 1987. Im Jahr 2002 soll mit den Umfragen, Abklärungen und verwaltungsinternen Arbeiten zum 14. Strassenbauprogramm (2004 bis 2008) begonnen werden. Vorgesehen ist, das 14. Strassenbauprogramm dem Grossen Rat im Jahr 2003 zur Beschlussfassung zu unterbreiten. Es ist sinnvoll und zweckmässig, wenn bei den Vorarbeiten für das nächste Strassenbauprogramm der III. Nachtrag zum Grossratsbeschluss über den Staatsstrassenplan bereits beschlossen ist und die darin enthaltenen Änderungen des Staatsstrassennetzes berücksichtigt werden können.

2. Änderungs- und Ergänzungsbegehren

2.1. Begehren

a) *Begehren der Gemeinden*

Aufgrund der Aufforderung des Baudepartementes vom 3. Februar 1999 haben 36 st.gallische Gemeinden innert Frist insgesamt 40 Umklassierungsbegehren, wovon vier Rückklassierungen aus dem Staatsstrassennetz, angemeldet. Verschiedene Umklassierungsbegehren für Strassenverbindungen, die mehrere Gemeinden betreffen, wurden von mehr als einer Gemeinde unterstützt. Die detaillierte Liste der Begehren der politischen Gemeinden findet sich zusammen mit der Wertung und Beurteilung der einzelnen Vorhaben unter Ziff. 2.4 dieser Botschaft.

b) *Begehren von Stellen des Staates*

Auch von Seiten des Kantons wurden zehn verschiedene Strassenzüge, darunter sechs Rückklassierungen, für eine Überprüfung der Einteilung im Zusammenhang mit der Ergänzung des Staatsstrassenplans gemeldet. Diese liegen in sieben Gemeinden und decken sich teilweise mit den Begehren der Gemeinden. Die detaillierte Liste findet sich ebenfalls samt der Wertung und Beurteilung der einzelnen Vorhaben unter Ziff. 2.4 dieser Botschaft.

2.2. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Nachdem die Regierung am 13. März 2001 vom Konzept für den III. Nachtrag zum Grossratsbeschluss über den Staatsstrassenplan zustimmend Kenntnis genommen hatte, erarbeitete das Baudepartement Botschaft und Entwurf eines III. Nachtrags zum Grossratsbeschluss über den Staatsstrassenplan und eröffnete darüber am 30. März 2001 die Vernehmlassung bei sämtlichen politischen Gemeinden und innerhalb der Staatsverwaltung. Zudem wurden die Tiefbauämter der Nachbarkantone in Kenntnis gesetzt.

Im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens liessen sich insgesamt 23 politische Gemeinden sowie verschiedene Departemente und die Staatskanzlei vernehmen. Zudem ging auch eine Eingabe der Baudirektion des Kantons Appenzell A.Rh. ein. Verschiedene Gemeinde- und Stadträte wiederholten dabei ihre bereits im Jahr 1999 angemeldeten Begehren. Zusätzliche Anträge nach Erweiterung des Staatsstrassennetzes bzw. um Rückklassierung von Staatsstrassen kamen von den politischen Gemeinden Rheineck, Oberriet, Kirchberg und Mogelsberg. Diese Begehren sind in der Folge in die Überarbeitung der vorliegenden Botschaft eingeflossen und werden teilweise mitberücksichtigt. Ebenso sind die verwaltungsinternen Anträge aufgenommen worden.

2.3. Beurteilungskriterien

a) *Beurteilungskriterien nach der Botschaft 1986 zum Staatsstrassenplan*

Mit Botschaft und Entwürfen eines Strassengesetzes und eines Grossratsbeschlusses über den Staatsstrassenplan vom 28. Mai 1986 (ABl 1986, 1585 ff., 1706 ff.) beantragte die Regierung den Erlass eines Staatsstrassenplans (Art. 11 und 12 des Entwurfs eines Strassengesetzes; abgekürzt StrG-Entwurf). Die Zuständigkeit zum Beschluss über den Umfang des Staatsstrassenplans liegt beim Grossen Rat (Art. 4 Abs. 1 StrG-Entwurf). Die Staatsstrassen sind in drei Klassen (Staatsstrassen erster Klasse: Autobahnen und Autostrassen/Staatsstrassen zweiter Klasse: Hauptverkehrsstrassen/Staatsstrassen dritter Klasse: Zubringerstrassen) einzuteilen (Art. 4 Abs. 2 StrG-Entwurf). Für die Einteilung der einzelnen Staatsstrassen und die Abgrenzung der Staats- von den Gemeindestrassen wurde grundsätzlich – wie beim Gesetz über das Strassenwesen vom 17. März 1930 – auf die Verkehrsbedeutung abgestellt (Art. 5 StrG-Entwurf). Demnach sollten die Autobahnen und Autostrassen, die dem überregionalen Verkehr dienen, zu den Staatsstrassen gehören (Staatsstrassen erster Klasse). Hauptverkehrsstrassen als Staatsstrassen zweiter Klasse dienen dem regionalen Verkehr. Bereits nach dem Gesetz über das Strassenwesen waren diejenigen Strassen als Hauptverkehrsstrassen

bezeichnet, die für den Durchgangsverkehr ganzer Landesteile oder aber von Regionen notwendig sind. Das bisherige Staatsstrassennetz sollte demzufolge beibehalten werden. Es wurde grundsätzlich weder eine Ausdehnung noch eine Verminderung des Staatsstrassennetzes angestrebt. Mit Art. 5 StrG-Entwurf wurden einheitliche Kriterien für Staatsstrassen festgelegt. Mit den Staatsstrassen dritter Klasse, den Zubringerstrassen, sollte den Begehren der politischen Gemeinden entsprochen werden, jede politische Gemeinde an das übergeordnete Staatsstrassennetz anzuschliessen.

b) Beurteilungskriterien des Grossen Rates beim Erlass des Staatsstrassenplans 1987

Während die Regierung im allgemeinen vom Grundsatz der Erhaltung des bestehenden Staatsstrassennetzes ausging, nahm die grossräthliche Kommission und in der Folge auch der Grosse Rat bei der Beschlussfassung über den Staatsstrassenplan bewusst Abstand vom Grundsatz der Besitzstandswahrung und strich diesen aus dem Katalog der für die Aufnahme in den Staatsstrassenplan zu berücksichtigenden Kriterien. Als Kriterien für eine konsequente und rechtsgleiche Handhabung der Einteilung der Staatsstrassen wurden nur noch berücksichtigt:

- Autobahnen und Autostrassen, einschliesslich Umfahrungsstrassen, sind als Staatsstrassen erster Klasse einzuteilen.
- Hauptverkehrsstrassen sind grundsätzlich als Staatsstrassen zweiter Klasse einzuteilen. Bei der Klassierung als Staatsstrassen ist das Verkehrsaufkommen allein nicht massgebend. Staatsstrassen – mit Ausnahme solcher entlang von Nationalstrassen – werden grundsätzlich nicht doppelt geführt. Es werden keine Kreise geschlossen, wenn sich dies aufgrund anderer Kriterien nicht aufdrängt.
- Jede politische Gemeinde erhält einen Anschluss an das übergeordnete Staatsstrassennetz. Es gibt aber grundsätzlich nur einen Anschluss je politische Gemeinde, und der Anschluss ist vom Hauptsiedlungsgebiet über die kürzeste Entfernung auf einer bestehenden Strasse zum übergeordneten Staatsstrassennetz zu führen.
- Die direkten Verbindungen zwischen Staatsstrassen erster und Staatsstrassen zweiter Klasse sind ebenfalls ins Staatsstrassennetz aufzunehmen.
- Die Staatsstrassen sollen grundsätzlich ein zusammenhängendes Netz bilden.

Diese Kriterien und der Entscheid des Grossen Rates, die Staatsstrassen nur in zwei Klassen einzuteilen (Art. 5 StrG), bildeten die Grundlage für den vom Grossen Rat am 28. September 1987 erlassenen Staatsstrassenplan und die seither vorgenommenen Ergänzungen.

c) Neue Beurteilungskriterien

Die Verhältnisse auf dem st.gallischen Strassennetz haben sich seit dem Erlass des Staatsstrassenplans nicht derart verändert, dass eine Totalrevision des Staatsstrassenplans angezeigt wäre. Eine grundsätzliche Neubeurteilung des Staatsstrassennetzes mit grundlegend neuer Aufgabenverteilung zwischen politischen Gemeinden und Staat ist nicht vorzunehmen. Vielmehr gilt es aufgrund der unter Ziff. 2.3 dieser Botschaft aufgeführten Kriterien zu prüfen, ob die neuen Begehren eine Änderung des Staatsstrassenplans zweckmässig machen. Diese Prüfung soll in einer Teilrevision des Staatsstrassenplans erfolgen. Eine Totalrevision wäre schon deshalb unzweckmässig, weil die damaligen Beurteilungskriterien nach wie vor Gültigkeit haben.

Im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens wurden folgende zusätzliche Kriterien als massgeblich für die Beurteilung von Strassen im Hinblick auf eine Aufnahme ins Staatsstrassennetz vorgeschlagen:

- Strassen zwischen Ländern, die über ein Zollamt der Eidgenossenschaft führen;
- Strassen zwischen Kantonen, wenn die Weiterführung im Nachbarkanton als Kantonsstrasse eingeteilt ist;
- Strassen, die gleichzeitig als Hauptlinie des öffentlichen Verkehrs dienen;
- Strassen, die aufgrund ihrer überörtlichen Bedeutung im Interesse von Nachbargemeinden und Nachbarkantonen verursachergerecht zu finanzieren sind.

Nachdem diese Kriterien bereits früher – sowohl beim Erlass des Staatsstrassenplans als auch im Rahmen der Bearbeitung dieser Botschaft – eingehend erörtert und in der Folge verworfen wurden, bringen die beantragenden Gemeinden nichts vor, das veranlasste, auf diesen Entscheidung zurückzukommen. Insbesondere hätte die Berücksichtigung dieser zusätzlichen Kriterien eine massive Zunahme des Staatsstrassennetzes zur Folge.

Es war jedoch unbestritten, dass bei der Teilrevision des Staatsstrassenplans für die Beurteilung der Vorhaben zusätzlich zu den bisherigen Kriterien einzelne neue Kriterien zu berücksichtigen sind, um der heutigen Situation Rechnung zu tragen. Die folgenden zusätzlichen Kriterien sollen die bisherigen ergänzen:

- Aufführung in der Liste der Hauptstrassen im Anhang 2 der eidgenössischen Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991 [**Beurteilungskriterium 1**];
- Abtausch bestehender Staatsstrassen mit neu gebauten Strassen, die in das Staatsstrassennetz aufgenommen wurden bzw. nach Bauvollendung aufgenommen werden [**Beurteilungskriterium 2**];
- Strassen als kurze Verbindungsstücke zu Nationalstrassen [**Beurteilungskriterium 3**].

Bei der Beurteilung wurden die Begehren aber auch auf die bisherigen Kriterien überprüft [**Beurteilungskriterium 4**], eine Gleichbehandlung der Gemeinden angestrebt und bei allfälligen Abweichungen werden Änderungen beantragt.

2.4. Wertung und Beurteilung der einzelnen Begehren aufgrund der Kriterien

a) Begehren der Gemeinden

x) erfüllt Kriterium / o) erfüllt Kriterium nicht

Gemeinde	Nr.	Strassenzug	Beurteilungskriterien			
			1	2	3	4
Altstätten	24	Zollstrasse Lienz	o	o	o	o
		Heidenerstrasse	o	o	o	o
		Ruppenstrasse	o	o	o	o
Andwil	88	Arnegger- bzw. Weideggstrasse	o	o	o	o
Gossau	87					
Bad Ragaz	36	Valenserstrasse, Pfäferserstrasse - Gemeindegrenze (Klinik)	o	o	o	o
Benken	45	Uznacher-, Benknerstrasse	o	o	o	o
Bronschhofen	82	Braunauerstrasse - Kantonsgrenze TG (Rossrüti)	o	o	o	o
Diepoldsau	20	Rietstrasse - Kreisel Widnau (entlang Grundlochkanal)	o	o	o	o
Balgach	19					
Ebnat-Kappel	62	Hauptstrasse (Bahnhof - Gieselbach)	o	o	o	o
Krummenau	61	Neu St.Johann - Bendel - Hemberg - Bächli - AR (Schönengrund)	o	o	o	o
Ebnat-Kappel	62					
Hemberg	67					

Eggersriet	11	Grub SG - Rorschacherberg - Rorschach	o	o	o	o
Rorschacherberg	12					
Ernetschwil	49	Strasse Ernetschwil - Gommiswald	o	o	o	o
Gommiswald	48					
Flums	39	Flumserbergstrasse - Tannenboden (evtl. bis Kabinenbahn)	x	o	o	o
Gaiserwald	90	Bildstrasse	x	o	x	o
Gaiserwald	90	Dorfplatz Engelburg - Waldkirch Dorf	o	o	o	o
Waldkirch	89					
Goldach	06	Bruggmühle-, Haupt-, Sulzstrasse (oder) Untereggerstrasse	o	o	o	o
		<i>Rückklassierung Tübacherstrasse</i>				
Jonschwil	76	Dorfplatz Jonschwil - Unterrindal	o	o	o	o
Lütisburg	71					
Niederhelfenschwil	86	Bildstöckli - Kantonsgrenze TG	o	o	o	o
Oberriet	26	Kriessern, Entlastungsstrasse 1. Etappe	o	x	o	x
		<i>Rückklassierung Altstätter-, Kirchdorfstrasse</i>				
Rheineck	15	Grünau-, Bahnhofstrasse	x	x	o	x
		<i>Rückklassierung Hauptstrasse</i>				
Rorschach	13	Kirchstrasse (bei Einbahnlösung Hauptstrasse)	o	o	o	o
Rorschacherberg	12	siehe Eggersriet (Heidenerstrasse)	o	o	o	o
Sargans	34	Grossfeldstrasse	o	o	o	o
Sennwald	28	Sennwald - Sax - Gams	o	o	o	o
St.Gallen	01	Geissbergstrasse	x	o	x	o
		Tablat-, Rehetobelstrasse	o	o	o	o
St.Margrethen	16	Neudorfstrasse (Baumgarten - Anschluss A 1)	x	o	x	o
Untereggen	10	Vorderhof - Gemeindegrenze	o	o	o	o
Uzwil	78	Henau - Zuzwil	o	o	o	o
Waldkirch	89	Sorntalstrasse	o	o	o	o
Niederbüren	85					
Wartau	33	Trübbach - Azmoos - Malans - Oberschan	o	o	o	o
		Weite - Fontnas - Gretschins - Oberschan	o	o	o	o
Wattwil	63	Verbindung Bahnhofplatz - Ebnerstrasse	o	o	o	o
Widnau	21	Ostumfahrung	o	o	o	o
		<i>Rückklassierung Teil Hauptstrasse</i>				
Wil	81	Rainstrasse	x	o	x	o

b) Begehren von Stellen des Staates

x) erfüllt Kriterium / o) erfüllt Kriterium nicht

Gemeinde	Nr.	Strassenzug	Beurteilungskriterien			
			1	2	3	4
Flums	39	Flumserbergstrasse, Kreisel Unterdorfstrasse - Brücke über die Schils	x	o	o	x
Oberriet	26	Kriessern, Entlastungsstrasse 1. Etappe	o	x	o	x
		<i>Rückklassierung Altstätter-, Kirchdorfstrasse</i>				
Rheineck	15	Grünau-, Bahnhof- und Poststrasse	x	x	o	x
		<i>Rückklassierung Hauptstrasse</i>				
Eschenbach	54	<i>Rückklassierung Sternen - Ochsenplatz Neuhaus</i>	o	x	o	o
		<i>Rückklassierung Ochsenplatz Neuhaus - Hauptstrasse H 8</i>	o	x	o	o
Eschenbach	54	<i>Rückklassierung Staatsstrasse Nr. 46 (Schmerikoner- bzw. Eschenbacherstrasse)</i>	x	x	o	o
Schmerikon	51					
Eschenbach	54	<i>Rückklassierung Uznabergstrasse - Anschluss Neuhaus (H 8)</i>	o	x	o	o
Uznach	50					
St.Gallen	01	Bildstrasse, Anschluss A 1 - Geissbergstrasse	o	o	x	o
		Hafnersbergstrasse, Autobahnüberführung - Zürcherstrasse	o	o	x	o

c) Begehren aus der Vernehmlassung der Politischen Gemeinden

x) erfüllt Kriterium / o) erfüllt Kriterium nicht

Gemeinde	Nr.	Strassenzug	Beurteilungskriterien			
			1	2	3	4
Rheineck	15	Hauptstrasse, Teilstrecke Grünaustrasse bis Thaler Strasse	o	o	o	o
Oberriet	26	Kriessern, Entlastungsstrasse, 2. Etappe	o	x	o	x
		<i>Rückklassierung Zollstrasse</i>				
Kirchberg	73	Zubringer Umfahrungsstrasse Bazenheid	o	o	o	o
Mogelsberg	74	Post Hoffeld - Post Dicken	o	o	o	o
		Abzweiger Necker bis Dorf Mogelsberg	o	o	o	o

3. Änderungsanträge

3.1. Flums: Flumserbergstrasse, Kreisel Unterdorfstrasse bis Brücke über die Schils

Nach den vom Grossen Rat festgelegten Kriterien für die Aufnahme in den Staatsstrassenplan soll jede Gemeinde eine Anschlussstrasse an das übergeordnete Staatsstrassennetz erhalten. In Flums ist in der Folge nur der kurze Abschnitt der Flumserbergstrasse vom Autobahnanschluss A 3 bis zum Dorfeingang beim Kreisel Unterdorfstrasse als Staatsstrasse eingeteilt

worden. In vergleichbaren Fällen sind die Anschlussstrassen jeweils bis zur Dorfmitte als Staatsstrasse zweiter Klasse anerkannt worden. Im Interesse der Gleichbehandlung ist deshalb die Flumserbergstrasse, Teilstrecke Kreisel Unterdorfstrasse bis Brücke über die Schils, in den Staatsstrassenplan aufzunehmen. Die Länge des zusätzlichen Strassenabschnitts beträgt rund 800 m und der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) rund 4'300 Fahrzeuge.

Der Gemeinderat Flums beantragte, die gesamte Flumserbergstrasse bis Tannenboden, eventuell bis Kabinenbahn, neu in den Staatsstrassenplan aufzunehmen. Die Flumserbergstrasse ist in der eidgenössischen Durchgangsstrassenverordnung als Hauptstrasse aufgeführt. Die Aufnahme in die eidgenössische Durchgangsstrassenverordnung erfolgte auf Antrag der Gemeinde Flums vor vielen Jahren aufgrund der Tatsache, dass dieser Strassenzug damals als Nebenstrasse „weiss“ 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 „blau“ signalisiert werden. Die Zufahrt für 2,5 m breite Cars war somit rechtlich sichergestellt. Da die Flumserbergstrasse als Sackgasse keinen Durchgangsverkehr aufweist, waren für die Aufnahme in die eidgenössische Durchgangsstrassenverordnung allein signalisationstechnische Gründe massgebend. Aus vorstehenden Ausführungen und um andere vergleichbare Strassen nicht zu präjudizieren, kann die Flumserbergstrasse nicht auf der vollen Länge in das Staatsstrassennetz aufgenommen werden, obwohl sie als Hauptstrasse bezeichnet ist. Bereits beim Erlass des Strassengesetzes und des Staatsstrassenplans hat der Grosse Rat festgehalten, dass sich das Staatsstrassennetz nicht zwingend mit dem schweizerischen Hauptstrassennetz zu decken braucht (vgl. Botschaft StrG 37; 5. ProtGR Komm 27).

3.2. Oberriet: Kriessern Entlastungsstrasse (1. und 2. Etappe) / Rückklassierung Dorfstrasse

Die von der Gemeinde Oberriet neu erstellte Entlastungsstrasse in Kriessern (1. und 2. Etappe) vom Äusseren Seegraben bis zum Autobahnanschluss Kriessern ist als Staatsstrasse zweiter Klasse in den Staatsstrassenplan aufzunehmen. Dafür ist die heutige Staatsstrasse Nr. 68, Altstätterstrasse (ab Äusserer Seegraben) - Kirchdorfstrasse - Zollstrasse, in das Gemeindestrassennetz rückzuklassieren. Dieser Abtausch erfolgt im Einvernehmen mit der politischen Gemeinde Oberriet. Die Länge der neu erstellten Entlastungsstrasse beträgt rund 1'700 m, diejenige der rückklassierten Strasse rund 2'100 m. Der DTV beträgt rund 4'700 Fahrzeuge.

3.3. Rheineck: Grünau-, Bahnhof- und Poststrasse / Rückklassierung Hauptstrasse durchs Dorf

Die Gemeinde Rheineck beabsichtigt, auf der Hauptstrasse im Dorf verkehrsberuhigende Massnahmen anzuordnen und schlägt deshalb vor, den Durchgangsverkehr über die Grünau- und Bahnhofstrasse zu führen. Dieses Begehren ist berechtigt. Deshalb sind die Grünau- und die Bahnhofstrasse (mit einer Länge von insgesamt rund 1'300 m) als Bestandteile der Staatsstrasse Nr. 1 zu klassieren. Die Poststrasse ist als Fortsetzung der Staatsstrasse Nr. 64 (Thaler Strasse) ebenfalls in das Staatsstrassennetz aufzunehmen (Länge rund 100 m). Die Hauptstrasse durch das Dorf Rheineck (Länge rund 1'200 m) ist aus dem Staatsstrassennetz zu entlassen. Der DTV beträgt rund 8'500 Fahrzeuge.

3.4. St.Margrethen: Neudorfstrasse, Teilstrecke Baumgarten bis Autobahnanschluss A 1

Diese rund 1'100 m lange Teilstrecke der Neudorfstrasse ist in der eidgenössischen Durchgangsstrassenverordnung als Hauptstrasse aufgeführt. Sie ist die kürzeste Verbindung eines grösseren Siedlungsgebietes von der Staatsstrasse Nr. 1 zum Autobahnanschluss A 1 und zur geplanten Schnellstrasse S 18 in Österreich. Die Aufnahme dieses Strassenzugs in den Staatsstrassenplan ist gerechtfertigt. Der DTV beträgt rund 8'900 Fahrzeuge.

3.5. St.Gallen:

- **Geissbergstrasse, Teilstrecke Russen bis Gemeindegrenze Gaiserwald**
- **Bildstrasse, Teilstrecke Autobahnanschluss A 1 bis Kreuzung Geissbergstrasse**
- **Hafnersbergstrasse, Teilstrecke Autobahnüberführung bis Zürcherstrasse**

Im Hinblick und unter Vorbehalt der Ausführung der Ergänzung des bestehenden Autobahnanschlusses St.Gallen/Winkeln sind die Bildstrasse vom Autobahnanschluss A 1 bis zur Kreuzung Geissbergstrasse und die Hafnersbergstrasse von der Autobahnüberführung bis zur Zürcherstrasse (Staatsstrasse Nr. 2) in den Staatsstrassenplan aufzunehmen. Die Geissbergstrasse ab der Staatsstrasse Nr. 2 im Gebiet Russen bis zur Gemeindegrenze Gaiserwald ist in der eidgenössischen Durchgangsstrassenverordnung als Hauptstrasse aufgeführt und entspricht unter diesem Gesichtspunkt den Kriterien für die Aufnahme ins Staatsstrassennetz. Die Bildstrasse stellt eine Verbindungsstrasse zur Nationalstrasse dar. Die Länge der Geissbergstrasse beträgt rund 900 m (DTV 15'500 Fahrzeuge), die Länge der Bildstrasse 300 m und diejenige der Hafnersbergstrasse rund 200 m.

3.6. Gaiserwald: Bildstrasse, Gemeindegrenze St.Gallen bis Einmündung Allee- strasse, Abtwil

Dieser Strassenabschnitt bildet die Fortsetzung der Geissbergstrasse (Ziff. 3.5) auf Gemeindegebiet Gaiserwald, ist ebenfalls in der eidgenössischen Durchgangsstrassenverordnung als Hauptstrasse aufgeführt und stellt die Verbindung zur Nationalstrasse dar. Die Bildstrasse erfüllt somit die Anforderungen zur Aufnahme in das Staatsstrassennetz. Die Länge der Strasse beträgt rund 600 m und der DTV rund 13'000 Fahrzeuge.

3.7. Wil: Rainstrasse

Die Rainstrasse ist die kürzeste Verbindung zwischen der Staatsstrasse Nr. 13 (Toggenburger Strasse) und dem Autobahnanschluss A 1. Sie ist in der eidgenössischen Durchgangsstrassenverordnung als Hauptstrasse aufgeführt und erfüllt die Kriterien zur Aufnahme in den Staatsstrassenplan. Die Strassenlänge beträgt rund 300 m und der DTV 5'500 Fahrzeuge.

3.8. Eschenbach: Rickenstrasse, Rückklassierung der Teilstrecke Sternen Eschenbach bis Ochsenplatz Neuhaus / Uznabergstrasse, Rückklassierung der Teilstrecke Ochsenplatz Neuhaus bis Hauptstrasse H 8

Auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Umfahrungsstrasse Wagen-Eschenbach-Schmerikon (H 8) und des neuen Anschlusses an die Rickenstrasse sind die genannten Strassenzüge ins Gemeindestrassennetz rückzuklassieren. Als Anschlussstrasse für das Dorf Eschenbach stehen die Staatsstrasse Jona-Wagen-Eschenbach und Eschenbach-Ermenschwil nach wie vor zur Verfügung. Die Längen der rückklassierten Teilstrecken betragen für die Rickenstrasse rund 2'000 m (DTV rund 11'000 Fahrzeuge) und für die Uznabergstrasse rund 300 m (DTV rund 6'000 Fahrzeuge). Mit der Inbetriebnahme der Umfahrungsstrasse Wagen-Eschenbach-Schmerikon wird der DTV auf diesen Strassenabschnitten erheblich reduziert.

3.9. Eschenbach/Schmerikon: Rückklassierung der Staatsstrasse Nr. 46 (Schmerikoner- bzw. Eschenbacherstrasse)

Mit der neuen Umfahrungsstrasse H 8 verliert die bisherige Staatsstrasse Nr. 46 ihre wichtige Verbindungsfunktion zwischen den Staatsstrassen Nr. 17 (Schmerikon) und der Staatsstrasse Nr. 15 (Eschenbach). Sie ist auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Umfahrungsstrasse H 8 ins Gemeindestrassennetz rückzuklassieren, da sie dannzumal die Anforderungskriterien für Staatsstrassen nicht mehr erfüllt. Die Länge dieser Verbindungsstrasse beträgt rund 2'600 m und der DTV rund 4'100 Fahrzeuge. Mit der Inbetriebnahme der Umfahrungsstrasse Wagen-Eschenbach-Schmerikon wird der DTV auf diesem Strassenabschnitt erheblich reduziert.

3.10. Uznach/Eschenbach: Uznabergstrasse, Rückklassierung der Teilstrecke Uznach bis Anschluss Neuhaus (H 8)

Mit der Inbetriebnahme der neuen Umfahrungsstrasse H 8 ist die Staatsstrasse Nr. 19 (Uznabergstrasse) zwischen der Staatsstrasse Nr. 17 in Uznach und dem neuen Anschluss Neuhaus in das Gemeindestrassennetz rückzuklassieren. Dieser Strassenzug erfüllt dazumal die Anforderungen für Staatsstrassen nicht mehr. Die Länge dieser Verbindungsstrasse beträgt 1'900 m mit einem DTV von rund 6'000 Fahrzeugen. Mit der Inbetriebnahme der Umfahrungsstrasse Wagen–Eschenbach–Schmerikon wird der DTV auf diesem Strassenabschnitt erheblich reduziert.

3.11. Eschenbach: Umklassierung der Verzweigung Neuhaus bis Rickenstrasse der Hauptstrasse H 8

Mit Grossratsbeschluss vom 8. Dezember 1991 wurden die Umfahrungsstrasse Wagen–Eschenbach–Schmerikon und die Verzweigung Neuhaus–Rickenstrasse als Staatsstrassen erster Klasse eingeteilt. Während die Stammlinie zwischen Jona und Schmerikon keine Änderungen bezüglich Dimensionierung erfuhr, musste die Verzweigung Neuhaus–Rickenstrasse reduziert werden. Der ursprüngliche Anschluss an die Rickenstrasse sah ein neues Trasse mit einer langen Brücke über das Aatal vor. Die überarbeitete Verbindung zur Rickenstrasse verläuft demgegenüber von der Umfahrungsstrasse her kommend weitgehend auf dem heutigen Trasse der Staatsstrasse Nr. 19 bis eingangs Neuhaus. Von dort wird das Aatal mit einer neuen Brücke überquert. Der Ausbaustandard dieses Strassenstückes entspricht dem einer Staatsstrasse zweiter Klasse. Deshalb ist dieses Teilstück der Umfahrungsstrasse H 8 in eine Staatsstrasse zweiter Klasse umzuteilen.

3.12. Auswirkungen der Änderungen auf das Staatsstrassennetz bzw. auf die Gemeindestrassenpläne

Objekte	Staatsstrassen 1.Klasse		Staatsstrassen 2. Klasse	Veränderungen Gemeindestrassenpläne
	Nationalstrassen	kant. Autobahnen und -strassen		
	Km	Km	Km	Km
Stand nach Erlass des Staatsstrassenplanes vom 28. September 1987	144,7	10,6	617,3	
Grossratsbeschluss über den Bau der Umfahrung Wagen-Eschenbach-Schmerikon (T8/A8, neu H 8) inkl. Verbindung Neuhaus - Rickenstrasse vom 8. Dezember 1991		+ 8,0 + 0,5	+ 0,4	
Grossratsbeschluss über den Staatsstrassenplan, I. Nachtrag vom 28. September 1995 - Zubringer Arbon A 1 - Umfahrung Wattwil - Änderung der Staatsstrassen Nrn. 1, 29 und 96 in Rheineck/St. Margrethen	+ 3,8	+ 2,6	+ 0,3	- 0,3
Grossratsbeschluss über den Staatsstrassenplan, II. Nachtrag vom 24. September 1997 - Umfahrung Bazenhaid - Rückklassierung Staatsstrasse Nr. 13		+ 4,0	- 3,8	+ 3,6

Flums: Flumserbergstrasse, Kreisel Unterdorf- strasse bis Schilsbrücke			+ 0,8	- 0,8
Oberriet: - Kriessern Entlastungsstrasse, 1. und 2. Etappe - Rückklassierung Altstätter-, Kirchdorf- und Zollstrasse			+ 1,7 - 2,1	- 1,7 + 2,1
Rheineck: - Grünau-/Bahnhof- und Poststrasse - Rückklassierung Hauptstrasse durchs Dorf			+ 1,4 - 1,2	- 1,4 + 1,2
St.Margrethen: Neudorfstrasse, Teilstrecke Baum- garten - Autobahnanschluss A 1			+ 1,1	- 1,1
St.Gallen: - Geissbergstrasse, Teilstrecke Russen bis Gemeindegrenze Gaiserwald - Bildstrasse, Teilstrecke Autobahnanschluss A 1 bis Kreuzung Geissbergstrasse - Hafnersbergstrasse, Autobahnüberführung bis Zürcherstrasse			+ 0,9 + 0,3 + 0,2	- 0,9 - 0,3 - 0,2
Gaiserwald: Bildstrasse, Gemeindegrenze St.Gallen bis Einmündung Alleestras- se, Abtwil			+ 0,6	- 0,6
Wil: Rainstrasse			+ 0,3	- 0,3
Eschenbach: - Rickenstrasse, Rückklassierung der Teilstrecke Sternen Eschenbach bis Ochsenplatz Neuhaus - Uznabergstrasse, Rückklassierung der Teilstrecke Ochsenplatz Neuhaus bis Hauptstrasse H 8			- 2,0 - 0,3	+ 2,0 + 0,3
Eschenbach/Schmerikon: Rückklassierung der Staatsstrasse Nr. 46 (Schmerikoner- bzw. Eschen- bacherstrasse)			- 2,6	+ 2,6
Uznach/Eschenbach: Uznabergstrasse, Rückklassierung der Teilstrecke Uznach bis Anschluss Neuhaus			- 1,9	+ 1,9
Total Änderungen	+ 3,8	+ 15,1	- 5,9	+ 6,1
Neuer Stand Staatsstrassennetz	148,5	25,7	611,4	

Nach dem Erlass des Strassenplanes am 28. September 1987 hat der Grosse Rat mit den Beschlüssen in den Jahren 1991, 1995 und 1997 verschiedene Umfahrungsstrassen neu in den Staatsstrassenplan aufgenommen und bestimmt, dass mit der Inbetriebnahme der Umfahrung Bazenheid die Staatsstrasse Nr. 13, Teilstrecke Cholberg-Brägg, als Gemeindestrasse rück-

klassiert wird. Die vorgeschlagenen Strassenrückklassierungen in den Gemeinden Eschenbach, Schmerikon und Uznach sind auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Umfahrungsstrasse Wagen–Eschenbach–Schmerikon (H 8) gerechtfertigt. Dies entspricht der bewährten Praxis bei vergleichbaren Umfahrungsstrassen (z.B. Ebnet-Kappel, Lichtensteig und Bazenhaid).

Zusammen mit den in dieser Botschaft beantragten Änderungen des Staatsstrassenplans werden nach dem Erlass des III. Nachtrags zum Staatsstrassenplan gegenüber dem seit 1. Januar 1989 in Vollzug stehenden Staatsstrassenplan insgesamt rund 18,9 km neu als Staatsstrassen erster Klasse (Nationalstrassen sowie kantonale Autobahnen und Autostrassen) geführt und rund 5,9 km Staatsstrassen zweiter Klasse aus dem Staatsstrassenplan entlassen werden. Die Gemeinden haben rund 6,1 km ehemalige Staatsstrassen zweiter Klasse neu in das Gemeindestrassennetz aufzunehmen.

4. Finanzielle und personelle Auswirkungen

Durch die Aufnahme der in Ziff. 3 dieser Botschaft erwähnten Strassen in das Staatsstrassennetz ergeben sich folgende Kostenverschiebungen:

Die zur Übernahme in den Staatsstrassenplan vorgeschlagenen Gemeindestrassen weisen teilweise einen ungenügenden Zustand auf. Für die Instandstellung dieser Strassen muss der Staat im Verlauf der nächsten zehn Jahre rund 3,3 Mio. Franken zusätzliche Aufwendungen für die Substanzerhaltung vorsehen.

Für den betrieblichen Unterhalt der Staatsstrassen (offene Strecken) ist mit rund 17'000 Franken je km/Jahr und für den baulichen Unterhalt zur Substanzerhaltung mit rund 30'000 Franken je km/Jahr zu rechnen. Die betrieblichen Unterhaltskosten sind stark von den jeweiligen Winterdienstaufwendungen abhängig und können deshalb von Jahr zu Jahr erheblich variieren.

Mit der Inbetriebnahme der neuen Umfahrungsstrassen werden die Unterhaltskosten für den Kanton beträchtlich zunehmen. Die nach dem Erlass des Staatsstrassenplans vom 28. September 1987 neu erstellten und noch vorgesehenen, bereits rechtskräftigen Umfahrungsstrassen (Staatsstrassen erster Klasse) weisen eine gesamte Strassenlänge von 18,9 km auf. Davon sind rund 4,4 km Tunnelstrecken. Die betrieblichen Unterhaltskosten für die Tunnels betragen rund 200'000 Franken je km/Jahr. Über die Höhe der künftigen baulichen Unterhaltsaufwendungen der Tunnels verfügt der Kanton St.Gallen über keine Erfahrungswerte. Aufgrund von Schätzungen muss jährlich mit rund 2 Prozent der Erstellungskosten gerechnet werden. Dies ergibt einen Betrag von rund 800'000 Franken je Tunnelkilometer und Jahr.

Für die seit dem Erlass des Staatsstrassenplans beschlossenen bzw. mit dieser Botschaft beantragten Änderungen am Staatsstrassennetz werden dem Staat somit zusätzliche jährliche Unterhaltskosten von insgesamt etwa 5,13 Mio. Franken erwachsen, wie die folgende Kostenzusammenstellung zeigt:

1. Kosten der Instandstellung/Substanzerhaltung für die neu zur Aufnahme in das Staatsstrassennetz vorgeschlagenen Gemeindestrassen innert den nächsten zehn Jahren
Fr. 3'300'000.- je Jahr Fr. 330'000.-
2. Kosten für die nach dem Erlass des Staatsstrassenplanes vom 28. September 1987 neu erstellten und noch vorgesehenen, bereits rechtskräftigen Staatsstrassen erster Klasse

- <i>Betrieblicher Unterhalt</i>		
. 14,5 km offene Strecke zu Fr. 17'000.-	Fr.	246'500.-
. 4,4 km Tunnelstrecke zu Fr. 200'000.-	Fr.	880'000.-
- <i>Baulicher Unterhalt</i>		
. 14,5 km offene Strecke zu Fr. 30'000.-	Fr.	435'000.-
. 4,4 km Tunnelstrecke; Schätzung rund 800'000 Franken je km/Jahr (Erfahrungswerte fehlen)	Fr.	3'520'000.-
<i>Zwischentotal</i>	Fr.	<u>5'081'500.-</u>
3. Kostenreduktion für die an die Gemeinden abgetretenen ehemaligen Staatsstrassen (5,9 km zu Fr. 47'000.-)	- Fr.	<u>277'300.-</u>

Zusätzliche Unterhaltskosten je Jahr **Fr. 5'134'200.-**

Für die Gemeinden ergeben sich aufgrund der Rückklassierungen jährliche Mehraufwendungen von insgesamt rund 290'000 Franken (6,1 km zu Fr. 47'000.-). Zu berücksichtigen ist jedoch, dass die Gemeinden für die Instandstellung der dem Staat abgetretenen Strassen keine Aufwendungen zu tätigen haben und bei den zu übernehmenden Strassen keine grösseren Instandstellungen anfallen werden.

Die vorgeschlagenen Änderungen des Staatsstrassenplans zeitigen keine personellen Auswirkungen für den Staat, insbesondere auch nicht für den Unterhaltsdienst.

5. Rechtliches

Nach Art. 12 Abs. 1 StrG führt der Staat einen Plan (Staatsstrassenplan) über die unter seiner Hoheit stehenden Strassen (Staatsstrassen) mit Angabe der Einteilung. Der Staatsstrassenplan legt nach Art. 4 StrG den Umfang des Staatsstrassennetzes abschliessend fest. Er ersetzt das altrechtliche Strassenverzeichnis. Er hat die gleiche Rechtswirkung wie der Zonenplan. Er ist für jedermann verbindlich. Er 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 Staatsstrassenplan hat damit konstitutive Wirkung im Gegensatz zum früheren Strassenverzeichnis, das lediglich deklaratorische Bedeutung hatte. Die konstitutive Wirkung des Staatsstrassenplans ergibt sich unmittelbar aus Art. 4 Abs. 1 StrG, wonach der Staatsstrassenplan den Umfang des Staatsstrassennetzes festlegt. Die Widmung einer Staatsstrasse zum Gemeingebrauch erfolgt mit dem Strassenplan.

Nach Art. 17 Abs. 1 der Kantonsverfassung (sGS 111.1; abgekürzt KV) bleiben Bau und Unterhalt der Hauptstrassen Obliegenheit des Staates. Staatsstrassen oder Hauptstrassen im Sinn der Kantonsverfassung sind nach Art. 5 Abs. 1 StrG die Autobahnen und die Autostrassen sowie nach Art. 5 Abs. 2 StrG die Hauptverkehrs- und die Anschlussstrassen. Art. 5 StrG ist abschliessend.

Die Staatsstrassen werden in zwei Klassen eingeteilt. Staatsstrassen erster Klasse sind nach Art. 5 Abs. 1 StrG die Autobahnen und die Autostrassen. Das Strassengesetz umschreibt die Begriffe Autobahnen und Autostrassen nicht. Massgebend ist die Strassenverkehrsgesetzgebung des Bundes. Nach Art. 1 Abs. 3 der eidgenössischen Verkehrsregelnverordnung (SR 741.11) sind Autobahnen und Autostrassen die dem Motorfahrzeugverkehr vorbehaltenen Strassen. Staatsstrassen erster Klasse bilden auch die Umfahrungsstrassen (vgl. Botschaft der Regierung vom 22. August 1989 zum Grossratsbeschluss über das elfte Strassenbauprogramm [1989 bis 1993], ABI 1989, 1608, 1643 f.).

Unter den Staatsstrassen zweiter Klasse werden nach Art. 5 Abs. 2 StrG zwei verschiedene Strassenkategorien zusammengefasst, nämlich die Hauptverkehrsstrassen und die Strassen, die dem Anschluss der politischen Gemeinden an Autobahnen und Autostrassen oder an Hauptverkehrsstrassen dienen (Anschlussstrassen). Die Hauptverkehrsstrassen umfassen insbesondere die Hauptstrassen im Sinn der Strassenverkehrsgesetzgebung. Die Anschlussstrassen dienen dem Anschluss der politischen Gemeinden an das übergeordnete Staatsstrassen-netz.

Für den Erlass und die Änderung des Staatsstrassenplans ist nach Art. 13 Abs. 1 StrG der Grosse Rat abschliessend zuständig. Der Staatsstrassenplan untersteht nicht dem Referendum. Für Erlass und Änderung ist lediglich ein einfacher Grossratsbeschluss nötig.

6. Anhörung der betroffenen politischen Gemeinden

Im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens wurden sämtliche politischen Gemeinden, damit insbesondere auch diejenigen politischen Gemeinden, die von den beantragten Änderungen des Staatsstrassenplans betroffen sind bzw. deren Begehren nicht oder nicht vollständig berücksichtigt werden, angehört. Damit wurde dem Erfordernis der Gewährung des rechtlichen Gehörs Genüge getan.

7. Antrag

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

Im Namen der Regierung,
Die Präsidentin:
lic.phil. Kathrin Hilber

Der Staatssekretär:
lic.iur. Martin Gehrer

III. Nachtrag zum Grossratsbeschluss über den Staatsstrassenplan

Entwurf der Regierung vom 14. August 2001

Der Grosse Rat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 14. August 2001¹ Kenntnis genommen und beschliesst:

I.

Der Staatsstrassenplan vom 28. September 1987² wird wie folgt geändert:

1. Die Flumserbergstrasse in der politischen Gemeinde Flums wird auf der Teilstrecke Kreisel Unterdorfstrasse bis Brücke über die Schils als Staatsstrasse zweiter Klasse Bestandteil des Staatsstrassennetzes.
2. Die Entlastungsstrasse Kriessern, 1. und 2. Etappe in der politischen Gemeinde Oberriet wird vom Äusseren Seegraben bis zum Autobahnanschluss Kriessern als Staatsstrasse zweiter Klasse Bestandteil des Staatsstrassennetzes; die Staatsstrasse Nr. 68, Teilstrecke Altstätterstrasse (ab Äusserer Seegraben) - Kirchdorfstrasse - Zollstrasse wird aus dem Staatsstrassenplan gestrichen.
3. Die Grünaustrasse, die Bahnhofstrasse und die Poststrasse in der politischen Gemeinde Rheineck werden als Staatsstrassen zweiter Klasse Bestandteil des Staatsstrassennetzes; die Staatsstrasse Nr. 1, Teilstrecke Hauptstrasse im Dorf Rheineck, wird aus dem Staatsstrassenplan gestrichen.
4. Die Neudorfstrasse in der politischen Gemeinde St.Margrethen wird auf der Teilstrecke Baumgarten bis Autobahnanschluss A 1 als Staatsstrasse zweiter Klasse Bestandteil des Staatsstrassennetzes.
5. Die Geissbergstrasse in der politischen Gemeinde St.Gallen, Teilstrecke Russen bis Gemeindegrenze Gaiserwald, wird als Staatsstrasse zweiter Klasse Bestandteil des Staatsstrassennetzes.
6. Die Bildstrasse, Teilstrecke Autobahnanschluss A 1 bis Kreuzung Geissbergstrasse, und die Hafnersbergstrasse, Teilstrecke Autobahnüberführung bis Zürcherstrasse, beide in der politischen Gemeinde St.Gallen, werden als Staatsstrassen zweiter Klasse Bestandteile des Staatsstrassennetzes.
7. Die Bildstrasse in der politischen Gemeinde Gaiserwald, Teilstrecke Gemeindegrenze St.Gallen bis Einmündung Alleestrasse, Abwil, wird als Staatsstrasse zweiter Klasse Bestandteil des Staatsstrassennetzes.

¹ ABI 2001.

² sGS 732.15.

8. Die Rainstrasse in der politischen Gemeinde Wil, zwischen der Staatsstrasse Nr. 13 und dem Autobahnanschluss A 1, wird als Staatsstrasse zweiter Klasse Bestandteil des Staatsstrassennetzes.
9. Die Rickenstrasse, Staatsstrasse Nr. 15, Teilstrecke Sternen Eschenbach bis Ochsenplatz Neuhaus, und die Uznabergstrasse, Staatsstrasse Nr. 19, Teilstrecke Ochsenplatz Neuhaus bis Hauptstrasse H 8, beide in der politischen Gemeinde Eschenbach, werden aus dem Staatsstrassenplan gestrichen.
10. Die Schmerikonerstrasse bzw. Eschenbacherstrasse, Staatsstrasse Nr. 46, in den politischen Gemeinden Eschenbach und Schmerikon, wird aus dem Staatsstrassenplan gestrichen.
11. Die Uznabergstrasse, Staatsstrasse Nr. 19, Teilstrecke zwischen der Staatsstrasse Nr. 17 in Uznach und dem Anschluss Neuhaus der H 8, in den politischen Gemeinden Uznach und Eschenbach, wird aus dem Staatsstrassenplan gestrichen.
12. Die Verzweigung Neuhaus bis Rickenstrasse der Hauptstrasse H 8 wird in eine Staatsstrasse zweiter Klasse umgeteilt.

II.

Dieser Nachtrag wird wie folgt angewendet:

1. Abschnitt I Ziff. 2 ab Inbetriebnahme der Entlastungsstrasse Kriessern;
2. Abschnitt I Ziff. 6 ab Inbetriebnahme des ergänzten Autobahnanschlusses St.Gallen/Winkeln;
3. Abschnitt I Ziff. 9 bis 12 ab Inbetriebnahme der Umfahrungsstrasse Wagen–Eschenbach–Schmerikon samt Anschluss an die Rickenstrasse (H 8);
4. die übrigen Bestimmungen am Tag nach der Veröffentlichung dieses Nachtrags.