

Strassen

BESCHREIBUNG

Ausgangslage

Die Grundlagen für den Bau und den Unterhalt des Strassennetzes und die Regelung der Zuständigkeiten sind im Strassengesetz verankert. Danach hat der Kanton die Hoheit über die Kantonsstrassen. Der Kantonsrat legt die Grundzüge der Verkehrspolitik fest und erlässt ein mehrjähriges Strassenbauprogramm, mit dem er die geplanten Vorhaben und deren Finanzierung bestimmt. Zu den Voraussetzungen und Grundsätzen für den Neubau, den Ausbau und die Korrektur von Strassen gehören die Berücksichtigung der Anforderungen des zu erschliessenden Raums, die Eingliederung ins Umfeld und die Beachtung des Schutzes von Mensch und Umwelt. Die Vorhaben sind mit diversen weiteren Planungen und Programmen auf Bundes-, Kantons- und Gemeindeebene abzustimmen, insbesondere auch mit den Agglomerationsprogrammen. Die räumliche Abstimmung erfolgt auf kantonaler Ebene insbesondere im Rahmen der kantonalen Richtplanung.

Bezug zur GVS

Die Strassen dienen dem motorisierten Individualverkehr, dem strassengebundenen öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr. Die kantonale Gesamtverkehrsstrategie (GVS) stellt den übergeordneten Rahmen für die mittel- und langfristige Entwicklung des kantonalen Gesamtverkehrssystems dar. Sie definiert strategische Stossrichtungen und setzt Ziele für die langfristige Entwicklung des Gesamtverkehrssystems (Richtplanhorizont). Die Oberziele der GVS leiten sich aus der Verfassung ab und folgen damit gleichzeitig dem Gebot der Nachhaltigkeit, denn in den Staatszielen der Kantonsverfassung sind auch die Ziele der nachhaltigen Entwicklung verankert: eine solidarische Gesellschaft, die ökologische Verantwortung und die wirtschaftliche Kapazität. Die Oberziele wurden gemäss Verfassungsauftrag wie folgt festgelegt:

Erreichbar

Sicherstellung der inner- und ausserkantonalen Erreichbarkeit:
Die Erreichbarkeit innerhalb des Kantons und insbesondere der urbanen Verdichtungsräume wird auf dem heutigen Niveau sichergestellt. Die Erreichbarkeit nach aussen, insbesondere in Richtung Zürich und München, wird verbessert. Zur Erreichbarkeit tragen alle miteinander optimal vernetzten Verkehrsmittel bei.

Solidarisch und Sicher

Berücksichtigung der Sicherheit und der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden:
Die Bedürfnisse aller Personen, insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmenden, werden angemessen berücksichtigt. Die Verkehrssicherheit wird gegenüber heute erhöht.

Finanzierbar und Wirtschaftlich

Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des staatlichen Mitteleinsatzes und Sicherstellung der Finanzierbarkeit des Verkehrs:
Die langfristige Finanzierbarkeit des Gesamtverkehrssystems wird sichergestellt. Der gesamtwirtschaftliche Nutzen des kantonalen Finanzmitteleinsatzes muss weiter erhöht werden.

Ökologisch	<p>Reduktion des Energie- und Ressourcenverbrauchs sowie der Belastung von Bevölkerung und Umwelt: Die verkehrsbedingte Belastung von Bevölkerung und natürlicher Umwelt sowie der Ressourcenverbrauch pro Kopf vermindern sich gegenüber heute.</p>
Teilstrategien	<p>Die Teilstrategien Strassen sowie Fuss- und Veloverkehr des Tiefbauamtes des Kantons St.Gallen dienen als Führungsinstrument und zur Projektentwicklung für Themen mit dringlichem Handlungsbedarf. Sie konkretisieren die GVS strategisch, räumlich und operativ. Die Ziele und strategischen Stossrichtungen aus der GVS sind stufengerecht konkretisiert.</p>
Gesamtkantonale Herausforderungen	<p>Mit der neuen Raumplanungsgesetzgebung und dem kantonalen Richtplan wird die Siedlungsentwicklung nach innen forciert. Dies stellt neue Anforderungen sowohl an den Strassenraum und die Erreichbarkeit als auch an die Aufenthaltsqualität und Attraktivität der Strassen und angrenzenden öffentlichen Räume. Vor allem in den Zentren und den urbanen Verdichtungsräumen müssen der öV und der FVV den MIV substantiell entlasten bzw. Mehrverkehr übernehmen. Nur so kann die verkehrsbedingte Belastung der Umwelt in den Zentren in Grenzen gehalten und insgesamt vermindert werden.</p>
Dokumentation	<ul style="list-style-type: none">• Gesamtüberarbeitung Richtplan, Teil Mobilität, Grundlagen und Erläuterungen (Teil 1), 7. Juni 2022• Gesamtverkehrsstrategie des Kantons St.Gallen, von der Regierung beschlossen, Juni 2017• Verkehrliche Entwicklung im Kanton St.Gallen 2019 bis 2023<ul style="list-style-type: none">> Kantonsratsbeschluss über das 6. öV-Programm für die Jahre 2019 bis 2023> Kantonsratsbeschluss über das 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2023• Teilstrategie Strassen und Teilstrategie Fuss- / Veloverkehr, TBA (2019)• Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee 4. Generation, November 2020• Agglomerationsprogramm Rheintal 4. Generation August 2021• Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein 3. Generation, 22. November 2016• Agglomerationsprogramm Obersee 4. Generation, 30. April 2021• Agglomerationsprogramm Wil 4. Generation, 24. Juni 2021

BESCHLUSS

Der Kanton verfolgt im Bereich Strassen folgende raumbedeutenden Ziele und Grundsätze:

Solidarisch und Sicher Erschliessung Gesamtkanton

Der Kanton stellt die Grundversorgung im Verkehr unter Berücksichtigung der Ziele der Siedlungsentwicklung sicher:

- Die Erschliessung des gesamten Kantons ist mit allen Verkehrsmitteln hinreichend gewährleistet.
- Die einzelnen Verkehrsmittel werden entsprechend ihrer Eigenschaften priorisiert (örtliche und zeitliche Verfügbarkeit, Reisegeschwindigkeit, Transportkapazität, Zuverlässigkeit, Ressourceneffizienz).
- Der Kanton sichert kurze und zuverlässige Reisezeiten im strassengebundenen öV.

Aufenthaltsqualität

Ortsdurchfahrten werden mittels Betriebs- und Gestaltungskonzepten für alle Verkehrsteilnehmenden aufgewertet und sicherer gestaltet. Insbesondere Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende erhalten mehr Raum; der öV wird priorisiert. Der Kanton setzt sich dafür ein, dass in geeigneten Fällen Temporeduktionen auf verkehrs- und siedlungsorientierten Strassen eingeführt werden können.

Die Attraktivität des bebauten Raums ist durch die verträgliche Ausgestaltung des Verkehrssystems sowie die Aufwertung von Strassenräumen zu erhöhen:

- Die Aufenthaltsqualität und Attraktivität der Strassen und angrenzenden öffentlichen Räume in Siedlungsgebieten sind für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für Velofahrende erhöht.
- Im Strassenraum werden die Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden aufeinander abgestimmt. Dabei haben die des öV und des FVV Priorität.
- Bei Neu- und Ausbauten bzw. bei der Umsetzung von öV-Massnahmen auf dem Kantonsstrassennetz berücksichtigt der Kanton orts- und städtebauliche Anforderungen.

Verkehrssicherheit

Der Kanton saniert auf dem Kantonsstrassennetz unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit alle Unfallschwerpunkte und prüft Massnahmen zur Sanierung der Unfallhäufungsstellen. Die Sicherheit soll durch konsequente und proaktive Arbeit in Prävention und Bewusstseinsbildung ebenso wie durch infrastrukturelle Massnahmen weiter erhöht werden. Ein besonderer Fokus ist auf die Sicherheit der Schulwege zu richten. Bei der Sanierung werden die Anliegen des FVV prioritär behandelt.

Erreichbar
Erschliessung
Gesamtkanton

Koordinationsstand: Festsetzung
Federführung: Tiefbauamt
Beteiligt: Ämter des Kantons St.Gallen mit Bezug zum Raum,
Gemeinden, Regionen

Der Kanton sichert kurze und zuverlässige Reisezeiten im strassengebundenen öV durch Priorisierungsmassnahmen. Dabei werden die Kapazitäts- bzw. Attraktivitätsanforderungen von MIV und FVV berücksichtigt.

Der Kanton setzt sich für attraktive Fusswege und kurze Wartezeiten für Fussgängerinnen und Fussgänger an Lichtsignalanlagen ein.

Der Kanton setzt sich für attraktive Velowege und kurze Wartezeiten an Lichtsignalanlagen für Velofahrerinnen und Velofahrer ein und fördert die Prüfung der Machbarkeit neuer regionaler und interkommunaler Veloinfrastrukturen wie Velobahnen und Velostrassen.

Koordinationsstand: Festsetzung
Federführung: Tiefbauamt
Beteiligt: Ämter des Kantons St.Gallen mit Bezug zum Raum,
Gemeinden, Regionen

Ökologie
Landschaft und Natur

Bodenverbrauch, Versiegelung, Trennwirkung und Lebensraumverschmälerung bzw. -beeinträchtigung durch neue Verkehrsinfrastrukturen werden auf ein Minimum reduziert. Die Trennwirkung bereits bestehender Verkehrswege wird unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit mit geeigneten Massnahmen reduziert.

Die Wiederherstellung und der Ausbau von Landschafts- und Lebensraumverbindungen wird im Zuge von Erhaltungs- oder Ausbaumassnahmen geprüft und bei angemessenem Kosten-Nutzen-Verhältnis realisiert.

Koordinationsstand: Festsetzung
Federführung: Tiefbauamt
Beteiligt: Ämter des Kantons St.Gallen mit Bezug zum Raum,
Gemeinden, Regionen

**Anforderungen an
regionale Planungen**

Die Gesamtverkehrsstrategie legt bezüglich regionaler Planungen Kriterien (strategische Stossrichtungen) fest, die dem Kanton zur Vorprüfung von Projekten im Rahmen von sektoralen Programmen (z. B. Agglomerationsprogramme) dienen. Die Priorisierung der Massnahmen erfolgt nach bestehenden sektoralen Bewertungsmethoden.

Koordinationsstand: Festsetzung
Federführung: Tiefbauamt, Amt für öffentlichen Verkehr
Beteiligt: Ämter des Kantons St.Gallen mit Bezug zum Raum, Gemeinden, Regionen

Strassenbauvorhaben an Nationalstrassen

Bei folgenden Strassenbauvorhaben an Nationalstrassen setzt sich der Kanton für die Realisierung durch den Bund ein:

- Anschluss Gossau Ost (Zubringer Appenzellerland)
- Verbindung A13 (CH) – A14 (AT) St.Margrethen (Rheintalautobahnen im nördlichen Rheintal)
- Ausbau A15 auf vier Spuren zwischen Hüllistein und Neuhaus

Koordinationsstand: Festsetzung
Federführung: Bundesamt für Strassen
Beteiligt: Tiefbauamt, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation, Amt für öffentlichen Verkehr, Amt für Umwelt, Regionen, Gemeinden

Festlegung der Linienführung von Strassenbauvorhaben

Für folgende Strassenbauvorhaben, teils in der Schnittstelle zwischen Nationalstrasse und Kantonsstrasse, ist die Linienführung festgelegt:

- A1 Anschluss Wil-West
- Netzergänzung Nord, Wil
- Verbindungsstrasse ab A15 Richtung Gaster und Gommiswald
- A1 Anschluss und Zubringer Region Rorschach
- Engpassbeseitigung A1 St.Gallen (mit Teilsperre Güterbahnhof und Tunnel Liebegg)*
- Verkehrsentslastung Rapperswil-Jona

** Im Rahmen der nachgeordneten Planung sind für die Engpassbeseitigung A1 St.Gallen (mit Teilsperre Güterbahnhof und Tunnel Liebegg) weitergehende Abklärungen erforderlich. Insbesondere sind im Abschnitt der Teilsperre Güterbahnhof die verkehrlichen Interessen mit den städtebaulichen Anliegen vertiefter abzustimmen.*

Koordinationsstand: Festsetzung
Federführung: Tiefbauamt
 (bei Nationalstrassen Bundesamt für Strassen)
Beteiligt: Amt für Raumentwicklung und Geoinformation, Amt für öffentlichen Verkehr, Amt für Umwelt, Regionen, Gemeinden

Erarbeitung der Linienführung von Strassenbauvorhaben

Für folgende Strassenbauvorhaben wird die Linienführung erarbeitet:

- Verbindung A13 (CH) – A14 (AT)
(Rheintalautobahnen im mittleren Rheintal)
- Ostumfahrung Altstätten
- Verkehrsentslastung Dorfkern / Kurpark Bad Ragaz
- Netzergänzung Ost, Wil

Koordinationsstand: Zwischenergebnis

Federführung: Tiefbauamt

(bei Nationalstrassen Bundesamt für Strassen)

Beteiligt: Amt für Raumentwicklung und Geoinformation,
Amt für öffentlichen Verkehr, Amt für Umwelt,
Regionen, Gemeinden

Weitere in Diskussion stehende Strassenbauvorhaben

Folgende Strassenbauvorhaben werden geprüft:

- Verlegung A3 Halbanschluss Baltschana, Mels
- Nordanbindung Tiefriet, Sargans
- Umfahrung St.Gallenkappel
- Querspange Frohbergstrasse inkl. Tieferlegung Sonnenstrasse, St.Gallen
- Verbindung Flawiler- / Wilerstrasse, Gossau

Koordinationsstand: Vororientierung

Federführung: Tiefbauamt

(bei Nationalstrassen Bundesamt für Strassen)

Beteiligt: Amt für Raumentwicklung und Geoinformation,
Amt für öffentlichen Verkehr, Amt für Umwelt,
Regionen, Gemeinden

Erlassen: von der Regierung am 21. Juni 2022

Genehmigt: vom Bundesrat am 15. Februar 2023