

Kantonsratsbeschluss über den Bau der «Kantonsstrasse zum See» mit Kostenbeteiligung am «Anschluss Witen mit Zubringer»

XIII. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan

Botschaft und Entwürfe der Regierung vom 22. Oktober 2024

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	3
1 Verkehrsplanung Region Rorschach	5
1.1 Ausgangslage	5
1.2 Korridorstudie und Masterplan	5
2 Begründung für die «Kantonsstrasse zum See»	7
3 Projekt «Kantonsstrasse zum See»	8
3.1 Konzept	8
3.2 Projektperimeter	9
3.3 Linienführung	9
3.4 Knoten	10
3.4.1 Knoten Froheim	10
3.4.2 Knoten Froneri	10
3.4.3 Knoten Klosterstrasse	10
3.4.4 Knoten Pestalozzistrasse	10
3.4.5 Knoten Löwenstrasse	10
3.4.6 Knoten St.Gallerstrasse	10
3.4.7 Knoten Thurgauerstrasse	10
3.5 Tunnel Industriestrasse	11
3.6 Anpassung des lokalen Strassen- und Wegnetzes	11
3.7 Fuss- und Veloverkehr	11
3.8 Öffentlicher Verkehr	12
3.9 Technische Daten	12
3.10 Bauablauf	13
4 Umwelt «Kantonsstrasse zum See»	14
4.1 Formelles	14
4.2 Gesamtsicht	14

4.3	Raumplanung	14
4.4	Luft	15
4.5	Lärm	15
4.6	Grundwasser, Oberflächengewässer, Entwässerung	16
4.7	Boden	16
4.8	Altlasten	17
4.9	Störfallvorsorge	17
4.10	Flora, Fauna, Lebensräume	17
4.11	Wald	17
4.12	Landschaft und Ortsbild	17
4.13	Kulturdenkmäler und archäologische Stätten	18
4.14	Naturgefahren	18
5	Vernehmlassungen zur «Kantonsstrasse zum See»	19
5.1	Politische Gemeinde Goldach	19
5.2	Politische Gemeinde Rorschach	19
5.3	Politische Gemeinde Rorschacherberg	19
5.4	Kantonale Fachstellen	19
6	Projekt «Anschluss Witen mit Zubringer»	19
6.1	Projektperimeter	19
6.2	Linienführung	20
6.3	Knoten	20
6.4	Kunstabauten	20
6.5	Umwelt	20
6.6	Vernehmlassung und Genehmigung	20
6.7	Verfahren	21
7	Kosten	21
7.1	Kostenvoranschlag «Kantonsstrasse zum See»	21
7.2	Kostentragung	22
7.2.1	«Kantonsstrasse zum See»	22
7.2.2	Kostenbeteiligung am «Anschluss Witen mit Zubringer»	22
7.3	Bundesbeiträge	23
7.4	Kreditbedarf	24
8	Rechtliches	24
8.1	Strassengesetz	24
8.2	Finanzreferendum	25
8.3	Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan	25

9	Antrag	25
	Anhang: Pläne	27
	Übersicht	27
	Übersicht Projektperimeter «Kantonsstrasse zum See» einschliesslich ASTRA-Projekt	
	«Anschluss Witen mit Zubringer»	28
	Übersicht Linienführung «Kantonsstrasse zum See»	29
	Technische Angaben 1 (Normalprofil Trasse ausserorts)	30
	Technische Angaben 2 (Normalprofil Trasse Industrie)	31
	Technische Angaben 3 (Normalprofil Trasse innerorts)	32
	Technische Angaben 4 (Normalprofil Tunnel)	33
	Verkehrsströme mit und ohne «Anschluss Witen mit Zubringer»	
	und «Kantonsstrasse zum See»	34
	Übersicht «Anschluss Witen mit Zubringer» Perimeter und Kostenteiler	35
	Entwürfe	
	Kantonsratsbeschluss über den Bau der «Kantonsstrasse zum See» mit Kostenbeteiligung am «Anschluss Witen mit Zubringer»	36
	XIII. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan	38

Zusammenfassung

Im Raum Rorschach weist die Nationalstrasse N01 zwischen der Verzweigung Meggenhus und dem Anschluss Rheineck auf einer Länge von 11 km keinen Anschluss auf. Die Region Rorschach mit rund 25'000 Einwohnerinnen und Einwohnern ist damit ungenügend an die Nationalstrasse angeschlossen und das untergeordnete Strassennetz wird stark belastet. Insbesondere die Hauptachsen durch Rorschach und Goldach weisen hohe Verkehrsmengen auf, welche die Bevölkerung entlang dieser Verkehrsachsen stark belasten. Um diese stark belasteten Strassenachsen vom Verkehr zu entlasten, wurde eine Korridorstudie für einen neuen Nationalstrassenanschluss erstellt. Nach dem Entscheid, im Bereich Witen zwischen Goldach und Rorschacherberg einen Nationalstrassenanschluss zu realisieren, wurde gemeinsam mit den betroffenen politischen Gemeinden ein Masterplan erarbeitet.

Mit der Umsetzung des Masterplans sollen der motorisierte Verkehr an den Siedlungsrand verlegt, der Verkehr entflechtet und das Entwicklungsgebiet Froheim in Goldach und das Industriegebiet Blumenfeld in Rorschach erschlossen werden. Damit werden die Hauptachsen von Goldach und Rorschach entlastet, sichere Wegführungen für Zufussgehende und Velofahrende geschaffen, die Erschliessung der Bebauungslücke zwischen der Stadt Rorschach und der Gemeinde Goldach geschlossen und das Industriegebiet entlang der Blumenfeldstrasse direkt an die Nationalstrasse angeschlossen.

Das zentrale Projekt aus dem Masterplan ist die «Kantonsstrasse zum See», die als Verbindung zwischen dem neuen Nationalstrassenanschluss «Witen» und dem bestehenden Strassennetz in Goldach und Rorschach dient und die Verbindung bis zur Thurgauerstrasse in Rorschach sicher-

stellt. Gleichzeitig zur «Kantonsstrasse zum See» werden durch die politischen Gemeinden Goldach, Rorschach und Rorschacherberg verschiedene kommunale Vorhaben geplant, die insbesondere die Erschliessungen in das Industriegebiet und die Verbindungen zu den bestehenden Geh- und Radwegen sicherstellen und neue attraktive Fuss- und Veloverbindungen schaffen.

Die «Kantonsstrasse zum See» beginnt nördlich der Sulzstrasse in Goldach, folgt anschliessend der Blumenfeldstrasse, quert die Bahnlinie im Tunnel und folgt anschliessend in Rorschach der Industriestrasse bis zur Thurgauerstrasse. Diese Linienführung ging aus einer Korridorstudie mit verschiedenen Varianten als zweckmässigste Lösung hervor. Als innerstädtische Verkehrsachse ermöglicht sie zukünftige Entwicklungen und stärkt städtebauliche Vorgaben, indem sie stark entlastet wie auch die Erschliessungsgüte der wichtigen innerstädtischen Siedlungsgebiete erhöht. Sie nimmt zudem auf Natur, Landschaft und Umwelt bestmöglich Rücksicht. Das Bauvorhaben besteht aus folgenden Elementen:

- Trasse;
- Fuss- und Veloverkehrsangebote entlang der Kantonsstrasse zum See;
- Umgestaltung der Knoten Thurgauerstrasse und St.Gallerstrasse;
- Neubau der Kreisel Froheim und Klosterstrasse;
- Neubau der Lichtsignalknoten Löwenstrasse und Pestalozzistrasse;
- Neubau Knoten Froneri mit Linksabbiegespur;
- Neubau Tunnel Industriestrasse;
- Neubau Unterführung Geh- und Radweg Blumenfeldstrasse.

Die Gesamtkosten für das Kantonsstrassenprojekt «Kantonsstrasse zum See» belaufen sich auf Fr. 206'660'000.–. Die Anteile der politischen Gemeinde Goldach und der Stadt Rorschach betragen zusammen Fr. 8'921'000.–. Damit verbleibt dem Kanton für das Kantonsstrassenprojekt ein Anteil von Fr. 197'739'000.–. Der Kanton hat zudem einen Beitrag von Fr. 69'489'000.– an das Projekt «Anschluss Witen mit Zubringer» des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) zu leisten. Der Kreditbedarf für den Kanton St.Gallen für das Kantonsstrassenprojekt «Kantonsstrasse zum See» und die Kostenbeteiligung am ASTRA-Projekt «Anschluss Witen mit Zubringer» beläuft sich somit gesamthaft auf Fr. 267'228'000.–. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich über den zweckgebundenen Strassenfonds.

Das Bauvorhaben ist im 18. Strassenbauprogramm für die Jahre 2024 bis 2028 in der 1. Priorität enthalten. Die Ausführung ist frühestens ab dem Jahr 2030 vorgesehen und wird im 19. Strassenbauprogramm für die Jahre 2029 bis 2033 abgerechnet. Das Vorhaben ist daher auch ins 19. Strassenbauprogramm aufzunehmen. Der Kantonsratsbeschluss über den Bau der «Kantonsstrasse zum See» mit Kostenbeteiligung am «Anschluss Witen mit Zubringer» untersteht dem fakultativen Finanzreferendum.

Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme wird die «Kantonsstrasse zum See» als Kantonsstrasse zweiter Klasse Nr. 130 Bestandteil des Kantonsstrassenplans. Das bisherige Teilstück der Kantonsstrasse Nr. 24, Thurgauerstrasse, von der Einmündung Industriestrasse bis zur Einmündung in die Kantonsstrasse Nr. 1, St.Gallerstrasse, wird gleichzeitig aus dem Kantonsstrassenplan entlassen. Mit der Inbetriebnahme des ASTRA-Projekts «Anschluss Witen mit Zubringer» geht der Knoten Sulzstrasse, Bestandteil der Kantonsstrasse Nr. 104, in den ASTRA-Perimeter über und wird in der Folge aus dem Kantonsstrassenplan entlassen. Dazu ist ein XIII. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan nötig. Der Kantonsrat entscheidet abschliessend.

Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Vorlage Botschaft und Entwurf des Kantonsratsbeschlusses über den Bau der «Kantonsstrasse zum See» mit Kostenbeteiligung am «Anschluss Witen mit Zubringer» und des XIII. Nachtrags zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan.

1 Verkehrsplanung Region Rorschach

Das Verkehrsproblem in der Region Rorschach ist seit Langem bekannt. Bereits seit dem Jahr 1993 gab es immer wieder Vorschläge und Studien von Privaten, Gemeinden und auch seitens des Kantons, die einen zusätzlichen Nationalstrassenanschluss oder andere Massnahmen beinhalteten. So erstellte der Kanton St.Gallen im Jahr 2006 eine Korridorstudie zu einem neuen Nationalstrassenanschluss. Im Jahr 2008 unterzeichneten der Kanton St.Gallen und die Stadt Rorschach eine Vereinbarung, in der sich der Kanton verpflichtete, die Verkehrsprobleme in Rorschach zu lösen. Im Gegenzug akzeptierte die Stadt Rorschach den vorgesehenen Zweispurausbau der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) im Zusammenhang mit dem Hochgeschwindigkeitsverkehr der Strecke Zürich–München.

1.1 Ausgangslage

Im Raum Rorschach weist die Nationalstrasse N01 zwischen der Verzweigung Meggenhus und dem Anschluss Rheineck auf einer Länge von 11 km keinen Anschluss auf. Die Wohn- und Arbeitsplatzgebiete der Region Rorschach mit den Gemeinden Goldach, Rorschach und Rorschacherberg mit insgesamt rund 25'000 Einwohnerinnen und Einwohnern sind damit ungenügend an die Nationalstrasse N01 angeschlossen. Dies äussert sich in einer starken Überlastung des regionalen und kommunalen Strassennetzes und einer übermässig beeinträchtigten Lebensqualität für die entlang der Hauptachsen wohnende Bevölkerung.

1.2 Korridorstudie und Masterplan

Um eine zukunftsfähige Lösung für die weitere Entwicklung der Region Rorschach zu finden, wurde bereits im Jahr 2006 durch den Kanton St.Gallen eine Korridorstudie für Anschlüsse aus der Agglomeration Rorschach an die Nationalstrasse N01 in Auftrag gegeben. Daraus ergaben sich drei vertieft zu überprüfende Varianten:

- Variante 1: Witen;
- Variante 2: Sulzberg;
- Variante 3: Neuhaus.

Im Rahmen einer Zweckmässigkeitsstudie mit Nachhaltigkeitsindikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte (NISTRA) vom 5. Februar 2008 sowie einer Ergänzung und Würdigung der Variantenbeurteilung vom 8. Juli 2015 wurden alle drei Varianten als gesamtwirtschaftlich effektiv und effizient beurteilt. Die Variante «Witen» erzielt unter Einbezug der Kosten den höchsten Nutzen und wurde deshalb als die zweckmässigste Lösung eingestuft. Der Entscheid wurde im Jahr 2016 durch eine vollumfängliche raumplanerische Überprüfung verifiziert. Diese Überprüfung bestätigte die Variante «Witen» als Bestvariante, da sie in den Kriterien Verkehr, Siedlung, Umweltschutz und Entsorgung besser abgeschnitten hat als die anderen beiden Varianten «Sulzberg» und «Neuhaus».

Basierend auf der Korridorstudie wurde im Jahr 2016 durch den Kanton und die politischen Gemeinden Goldach, Rorschach und Rorschacherberg ein Masterplan ausgelöst. Der Masterplan baut dabei als Stadtentwicklungskonzept auf einem der neuen Situation mit Nationalstrassen-

anschluss angepasstem Gesamtverkehrskonzept auf. Der Masterplan zeigt auf, wie sich die Region Rorschach durch den Nationalstrassenanschluss und die neue «Kantonsstrasse zum See» betreffend Nutzung, Bebauung, Freiraum und Verkehr in Zukunft entwickeln kann.

Dabei verfolgt der Masterplan folgende Zielsetzungen:

- Übergeordnete Zielsetzung: Die politischen Gemeinden der Region Rorschach erarbeiten zusammen mit dem Kanton gemeinsame Konzepte.
- Zielsetzung Städtebau: Der motorisierte Verkehr wird an die Nahtstelle des Siedlungsrandes verlegt. Damit werden die Zentren von Goldach, Rorschach und Rorschacherberg vom Verkehr entlastet und können sich zu Orten der Begegnung entwickeln.
- Zielsetzung Verkehr: Die Verkehrsentflechtung schafft sichere und direkte Wegführungen für Zufussgehende und Velofahrende sowie optimalen Verkehrsfluss für den öffentlichen Verkehr (ÖV) und den motorisierten Individualverkehr.
- Zielsetzung Raumplanung: Der neue Nationalstrassenanschluss ermöglicht die Schliessung der Stadtlücke (Bebauungslücke südlich der SBB-Doppelspur, Reservezone nach Art. 18 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Raumplanung [SR 700; abgekürzt RPG]) zwischen Goldach und Rorschach, reduziert die Wegstrecken und ermöglicht eine siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung.
- Zielsetzung Wirtschaft: Mit dem neuen Nationalstrassenanschluss sollen neue Gewerbeflächen im Bereich der Industrie-/Blumenfeldstrasse angesiedelt und Arbeitsplätze für die Zukunft gesichert werden.

Als Hauptmassnahme wurde – nebst begleitenden Massnahmen auf dem bestehenden Strassen-netz – eine neue Verbindung zwischen dem Nationalstrassenanschluss Witen und dem Bodensee geprüft. Da diese neue Verbindung als verkehrorientierte Strasse im Besitz des Kantons ist und den Verkehr ab dem Nationalstrassenanschluss Witen in Richtung Bodensee leitet, wurde das Projekt «Kantonsstrasse zum See» benannt.

Aus den acht untersuchten Linienführungen für die «Kantonsstrasse zum See» ergab sich die nun vorliegende Linienführung (Variante 5+) als bestmögliche Variante. Aus folgenden Gründen wurde die Variante 5+ gewählt:

- gradlinige und gestreckte Linienführung ohne enge Kurven;
- rechtwinklige Querung der Bahnlinie;
- konfliktfreie Führung des Velo- und Fussverkehrs entlang der Bahnlinie;
- «Kantonsstrasse zum See» als innerstädtische Verkehrsachse mit städtebaulichem Entwicklungspotenzial.

Neben der «Kantonsstrasse zum See» beinhaltet der Masterplan noch eine Vielzahl weiterer Infrastrukturprojekte und verkehrliche Massnahmen. Mit diesen Begleitmassnahmen soll die Entlastungswirkung der neuen «Kantonsstrasse zum See» gestützt und verstärkt werden. Dabei stehen folgende Ziele im Vordergrund:

- Lenkung des Verkehrs;
- Qualitätsgewinn sichern, Chancen nutzen;
- Mehrbelastung verhindern;
- Verträglichkeit erhöhen.

Die Begleitmassnahmen werden teilweise bereits vor Inbetriebnahme des Nationalstrassenanschlusses «Witen» und der «Kantonsstrasse zum See» umgesetzt, teilweise gleichzeitig oder nach deren Inbetriebnahme. Die Begleitmassnahmen werden als separate Projekte durch den Kanton St.Gallen, die jeweils zuständige politische Gemeinde oder Dritte geplant, projektiert und realisiert. Sie sind nicht Bestandteil des kantonalen Projekts «Kantonsstrasse zum See».

Folgende Begleitmassnahmen sind im Masterplan enthalten, mit der «Kantonsstrasse zum See» im Verfahren zu koordinieren und infolge der baulichen Abhängigkeiten gemeinsam zu realisieren:

- N01/56 «Anschluss Witen mit Zubringer» (Bundesamt für Strassen [ASTRA]);
- Arealentwicklung Blumenfeld mit den Erschliessungsstrassen Feldstrasse und Heliosstrasse (Gemeinde Goldach und Stadt Rorschach);
- Neugestaltung Industriestrasse (Stadt Rorschach);
- Anpassung Klosterstrasse (Gemeinde Goldach);
- Langsamverkehr-Unterführung Florastrasse (Gemeinde Goldach).

Eine detaillierte Beschreibung dieser kommunalen Projekte, die im Verfahren mit der «Kantonsstrasse zum See» und dem «Anschluss Witen mit Zubringer» koordiniert werden, ist im Abschnitt 3.6 zu finden.

Folgende Begleitmassnahmen können unabhängig von der «Kantonsstrasse zum See» realisiert werden:

- Unterführung Mühlegutstrasse (Gemeinde Goldach, abgeschlossen);
- Neugestaltung Blumenstrasse (Gemeinde Goldach, abgeschlossen);
- Neugestaltung Schulstrasse (Gemeinde Goldach, abgeschlossen);
- Neugestaltung Hauptstrasse Rorschach (Kanton St.Gallen, Bau);
- Neugestaltung Löwenstrasse (Stadt Rorschach, teilweise abgeschlossen, teilweise Projektierung);
- Neugestaltung St.Gallerstrasse, Rorschach (Kanton St.Gallen, Projektierung);
- Neugestaltung Hauptstrasse Goldach (Gemeinde Goldach, Projektierung);
- Neugestaltung Thalerstrasse (Kanton St.Gallen, Projektierung);
- Neugestaltung Kirchstrasse (Stadt Rorschach, Projektierung);
- Neugestaltung Hohbühlstrasse (Stadt Rorschach, Planung);
- Unterführung Stadtbahnhof (Stadt Rorschach, Sistierung);
- Verträglichkeit Goldacherstrasse, Rorschacherberg (Kanton St.Gallen, offen).

Folgende Begleitmassnahmen können erst nach der Inbetriebnahme der «Kantonsstrasse zum See» realisiert werden.

- Neugestaltung St.Gallerstrasse Goldach (Kanton St.Gallen);
- Neugestaltung Feldmühle- und Rosengartenstrasse (Gemeinde Rorschacherberg und Stadt Rorschach);
- Unterbindung Schleichverkehr Paradies-, Schützenstrasse (Gemeinde Rorschacherberg und Stadt Rorschach);
- ÖV-Priorisierung Bruggmühle-/St.Gallerstrasse (Kanton St.Gallen);
- Neugestaltung Pestalozzi- und Promenadestrasse (Stadt Rorschach);
- Neugestaltung Thurgauerstrasse (Stadt Rorschach);
- Regionale Schwerverkehrsführung (Gemeinde Goldach, Gemeinde Rorschacherberg, Stadt Rorschach und Kanton St.Gallen, Projektierung);
- Mobilitätsmassnahmen (Gemeinde Goldach, Gemeinde Rorschacherberg, Stadt Rorschach und Kanton St.Gallen).

2 Begründung für die «Kantonsstrasse zum See»

Die Verkehrssituation und deren Auswirkungen zeigen, dass in der Region Goldach, Rorschach und Rorschacherberg mehrere Voraussetzungen, die in Art. 32 des Strassengesetzes (sGS 732.1; abgekürzt StrG) genannt werden, erfüllt sind. Insbesondere das Verkehrsaufkommen, die Verkehrssicherheit und der Umweltschutz machen die «Kantonsstrasse zum See» nötig.

Die Verkehrsbelastung entlang den bestehenden Strassenachsen in Goldach und Rorschach ist gross. Insbesondere in den Abendspitzenstunden stösst das Verkehrssystem regelmässig

an seine Grenzen und es bilden sich Stausituationen. Im heutigen Zustand (Referenzzustand 2015) weist z.B. die St.Gallerstrasse (Höhe Dorfbach) in Goldach einen durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von 16'400 Fahrzeugen auf. Für das Jahr 2040 (Referenzzustand 2040) wird für diesen Streckenabschnitt ohne «Kantonsstrasse zum See» ein DTV von 19'500 Fahrzeugen prognostiziert, vergleichbar mit dem Gotthardtunnel mit einem DTV von rund 17'000 Fahrzeugen. Mit der «Kantonsstrasse zum See» wird für die St.Gallerstrasse im Jahr 2040 von einem DTV von 11'800 Fahrzeugen ausgegangen. Damit reduziert sich der DTV auf der St.Gallerstrasse um rund 40 Prozent.

Auf der Hauptstrasse/Churerstrasse in Rorschach reduziert sich der Verkehr aus Richtung Thal mit der «Kantonsstrasse zum See» um rund 20 Prozent auf einen DTV von 11'200 Fahrzeugen (Referenzstand 2040). Auf der Goldacherstrasse in Rorschacherberg ist infolge des neuen Nationalstrassenanschlusses mit mehr Verkehr im Umfang von rund 40 Prozent gegenüber dem Referenzzustand 2040 ohne Nationalstrassenanschluss zu rechnen (rund 7'200 Fahrzeuge im Referenzzustand 2040 ohne Nationalstrassenanschluss gegenüber dem Referenzzustand 2040 mit Nationalstrassenanschluss mit einem DTV von 10'200 Fahrzeugen).

Es zeigt sich zudem, dass die «Kantonsstrasse zum See» auch das bestehende kommunale Strassennetz in Goldach und Rorschach entlastet. In Rorschacherberg erhöht sich der Verkehr auf Grund des direkten Nationalstrassenanschlusses. Der Lastwagenverkehr zu den Industriegebieten in Goldach und Rorschach kann über die neue «Kantonsstrasse zum See» die Ziele direkt erreichen.

Mit dem tieferen Verkehrsaufkommen auf den bestehenden Hauptachsen in Goldach und Rorschach und auch auf dem entlasteten kommunalen Strassennetz erhöht sich die Lebensqualität in Bezug auf Lärm, Luftschadstoffe und Erschütterungen. Auch die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität verbessert sich aufgrund des tieferen DTV und es ergeben sich neue Entwicklungsmöglichkeiten für die politischen Gemeinden.

Mit dem Tunnel Industriestrasse wird eine neue Nord-Süd-Verbindung in Rorschach ohne einen Niveauübergang über die SBB-Doppelspur erstellt. Damit wird eine Querung der Bahn ohne Wartezeiten vor geschlossenen Bahnschranken angeboten und damit einem grossen Anliegen der Stadt Rorschach im Zusammenhang mit dem Zweispurausbau der SBB Rechnung getragen.

Um die Weiterführung des Verkehrs ab dem Nationalstrassenanschluss «Witen» über den Knoten Sulzstrasse sicherzustellen, muss die «Kantonsstrasse zum See» zwingend in Kombination mit dem ASTRA-Projekt «Anschluss Witen mit Zubringer» realisiert werden.

3 Projekt «Kantonsstrasse zum See»

3.1 Konzept

Die «Kantonsstrasse zum See» führt den Verkehr als neue Verkehrsachse (Kantonsstrasse zweiter Klasse) ab dem Nationalstrassenanschluss «Witen» bis ins Zentrum von Rorschach. Als Netzergänzung mit der Funktion einer Hauptverkehrsstrasse wird die neue Kantonsstrasse gemäss den Anforderungen einer Ausnahmetransportroute Typ IIB erstellt. Die Geschwindigkeit wird im Ausserortsbereich ab dem Nationalstrassenanschluss bis zur Industrie Blumenfeld mit 60 km/h signalisiert, innerorts gilt generell 50 km/h. Der Tunnel Industriestrasse ist für den Fuss- und Veloverkehr gesperrt. An sämtlichen Lichtsignalknoten wird der öffentliche Verkehr priorisiert. Mit der «Kantonsstrasse zum See» wird der motorisierte Verkehr von den heutigen Hauptachsen auf die neue Strasse umgelagert.

3.2 Projektperimeter

Das Projekt «Kantonsstrasse zum See» beginnt rund 100 Meter nördlich der Sulzstrasse in Goldach, führt dann in nördlicher Richtung bis zum Kreisel Froheim. Anschliessend verläuft die Strasse in östlicher Richtung bis in das Industriegebiet Blumenfeld mit dem Knoten Froneri und dem Kreisel Klosterstrasse, welche die Erschliessung der Betriebe sicherstellen. Ab dem Kreisel Klosterstrasse verläuft die Linienführung der «Kantonsstrasse zum See» in östlicher Richtung und taucht nach dem Knoten Pestalozzistrasse in den Tunnel Industriestrasse ab. Der Tunnel verläuft in nördlicher Richtung unterhalb der Industriestrasse und endet vor dem Knoten Löwenstrasse. Anschliessend verläuft die «Kantonsstrasse zum See» weiter in nördlicher Richtung über den Kreisel Landhaus bis zur Thurgauerstrasse im Bereich der heutigen Industriestrasse. Sämtliche beschriebenen Anschlussknoten sind Bestandteil des vorliegenden Projekts. Der östliche Abschnitt der Klosterstrasse wird im Rahmen der «Kantonsstrasse zum See» angepasst, da die Erschliessung der angrenzenden Liegenschaften ausschliesslich über die Klosterstrasse möglich ist. Die Erschliessung innerhalb des Industriegebiets wird mit den kommunalen Projekten «Feldstrasse» und «Heliosstrasse» sichergestellt. Der Kanton hat als Verursacher an diese Projekte einen Kostenanteil beizutragen, der im Kostenvoranschlag berücksichtigt ist. Die Schnittstellen zum ASTRA-Projekt «Anschluss Witen mit Zubringer» wurden mit dem Generellen Projekt durch den Bundesrat am 25. Januar 2023 festgelegt.

3.3 Linienführung

Kriterien für die Linienwahl sind die in Art. 33 StrG umschriebenen Grundsätze für den Strassenbau. Im Wesentlichen sind der Schutz des Menschen und seiner natürlichen Umwelt, der Orts- und Heimatschutz, der Natur- und Landschaftsschutz und die anerkannten Grundsätze des umwelt- und siedlungsgerechten Strassenbaus besonders zu beachten. Dabei ist der Bodenverbrauch auf das Notwendigste zu beschränken. Um diesen Grundsätzen gerecht zu werden, wurde in Zusammenarbeit mit den Standortgemeinden der Masterplan erstellt und zur weiteren Detaillierung eine Arealentwicklung für das Industriegebiet Blumenfeld erarbeitet. Zeitgleich wurden die massgebenden kantonalen Fachstellen kontaktiert. Die nun vorliegende Linienführung ist das Ergebnis einer langjährigen Optimierung, die in enger Zusammenarbeit mit den massgebenden Stellen und Interessengruppen, insbesondere den betroffenen politischen Gemeinden Goldach und Rorschachberg sowie der Stadt Rorschach, erarbeitet wurde.

Die «Kantonsstrasse zum See» ist eine Netzergänzung mit der Funktion einer Hauptverkehrsstrasse und hat eine Länge von 1'417 Meter. Ab dem Nationalstrassenanschluss mit dem Knoten Sulzstrasse (ASTRA-Perimeter) nimmt die «Kantonsstrasse zum See» den Verkehr auf und leitet diesen über die Kreisel Froheim und Klosterstrasse in das Industriegebiet Blumenfeld, danach über den Knoten Pestalozzistrasse durch den Tunnel Industriestrasse zur Löwenstrasse und weiter über den Kreisel Landhaus bis zur Thurgauerstrasse.

Ab der Sulzstrasse erfolgt eine gerade Linienführung in Richtung Kreisel Froheim. Beidseitig der Strasse sollen Bepflanzungen entstehen. Nach dem Abdrehen in Richtung Ost beim Kreisel Froheim ist die Strasse bis zum lichtsignalgesteuerten Knoten Pestalozzistrasse vom angrenzenden Industriegebiet geprägt. Über den Linksabbieger Froneri, den Kreisel Klosterstrasse und den Knoten Pestalozzistrasse wird das Industriegebiet bestmöglich erschlossen. Im Bereich des Kreisels Klosterstrasse sollen zwei Bushaltebuchten entstehen und die Erschliessung des Industriegebiets mit dem öffentlichen Verkehr sicherstellen. Mit diesem Verlauf der Kantonsstrasse kann die Bebauungslücke (Reservezone nach Art. 18 Abs. 2 RPG) im Bereich Froheim mit dem Kreisel Froheim optimal erschlossen werden. Der direkte Anschluss des Industriegebiets Blumenfeld ans Nationalstrassennetz wird das Zentrum von Goldach und Rorschach sowie die Hauptachsen vom Lastwagenverkehr massgeblich entlasten. Beim Knoten Pestalozzistrasse dreht die Kantonsstrasse wiederum in Richtung Norden ab. Mit dem anschliessenden Tunnel Industriestrasse kann der Verkehr auf einer Länge von 316 Meter wirkungsvoll aus dem Siedlungsgebiet unter den

Boden verlegt werden. Dank der Unterquerung der Doppelspurlinie SBB können der Verkehr verflüssigt und lange Warteschlangen verhindert werden. Für die darüber liegenden Flächen wird durch die Untertunnelung neues Entwicklungspotenzial geschaffen. Die Neugestaltung der Industriestrasse über dem Tunnel ist Bestandteil des kommunalen Projekts der Stadt Rorschach.

3.4 Knoten

3.4.1 Knoten Froheim

Der Knoten Froheim wird in Form eines dreiarmligen Kreisels mit einem Durchmesser von 32 Metern ausgebildet und dient der Erschliessung des Entwicklungsgebiets Froheim. Eine zukünftige Ergänzung des Kreisels für eine Erschliessung des Industriegebiets auf der Südostseite ist ohne Anpassungen an der Hauptachse möglich.

3.4.2 Knoten Froneri

Für die Erschliessung des Industriebetriebs auf der Südseite der Kantonsstrasse ist eine Linksabbiegespur notwendig. Damit kann ein Rückstau auf der Hauptachse verhindert werden und die Erschliessung des Industrieareals sichergestellt werden. Eine rückwärtige Erschliessung des Areals ist nicht möglich.

3.4.3 Knoten Klosterstrasse

Der Knoten Klosterstrasse bildet die Haupteerschliessung des Industriegebiets beidseitig der Kantonsstrasse. Aufgrund der bestehenden Nutzungen und der bestehenden Erschliessungsstrassen ist ein fünfarmiger Grosskreisel mit einer ovalen Form von 43,50 Meter auf 50 Meter die beste Lösung. Damit können sämtliche Parzellen mit den üblichen Lastwagen erschlossen werden.

3.4.4 Knoten Pestalozzistrasse

Der Knoten Pestalozzistrasse dient einerseits der Erschliessung des östlichen Industriegebiets auf der nördlichen Seite der «Kantonsstrasse zum See» und andererseits der Anbindung von Rorschach. Aufgrund der Nähe zum Tunnelportal erfolgt die Steuerung des Knotens mittels einer Lichtsignalanlage (LSA). So kann ein gefährlicher Rückstau im Tunnel verhindert werden. Bei einem Ereignis im Tunnel kann dieser über die Knotensteuerung gesperrt und der Verkehr umgeleitet werden.

3.4.5 Knoten Löwenstrasse

Der direkt im Anschluss zum nördlichen Tunnelportal gelegene Knoten dient der Erschliessung des umliegenden Industriegebiets. Um einen Rückstau in den Tunnel zu verhindern und bei einem Ereignis den Tunnel sperren zu können, wird der Knoten mittels einer LSA gesteuert.

3.4.6 Knoten St.Gallerstrasse

Der bestehende Kreisel Landhaus wird vergrössert und an die neuen Anforderungen und Bedürfnisse angepasst. Durch die Vergrösserung und die Erstellung als Ovalekreisel mit Abmessungen von 30 Meter auf 34,50 Meter kann die Verkehrssicherheit erhöht werden.

3.4.7 Knoten Thurgauerstrasse

Die Hauptfahrbefugung am Knoten Thurgauerstrasse ist neu von der Industriestrasse in Richtung Horn (TG) auf die Thurgauerstrasse.

3.5 Tunnel Industriestrasse

Der Tunnel Industriestrasse weist eine Länge von etwas über 300 Metern auf und wird im Tagbau erstellt. Er verläuft vom Südportal am Ende der Blumenfeldstrasse schleifend unter der heutigen Industriestrasse hindurch und unterquert die Doppelspur der SBB. Nördlich der Bahngleise verläuft der Tunnel westlich zur Industriestrasse und unterquert dabei die Säntis-, Splügen- und Löwengartenstrasse. Das Nordportal befindet sich südlich der Löwenstrasse.

3.6 Anpassung des lokalen Strassen- und Wegnetzes

Aufgrund der neuen «Kantonsstrasse zum See» muss auch das unmittelbar angrenzende Strassennetz der Gemeinde Goldach und der Stadt Rorschach angepasst werden.

Im Rahmen der Arealentwicklung Blumenfeld wurde gemeinsam mit den Eigentümerinnen und Eigentümern der angrenzenden Parzellen das Zukunftsbild des Industriegebiets Blumenfeld erarbeitet. Daraus entstanden auch die beiden kommunalen Erschliessungsprojekte Feldstrasse und Heliosstrasse. Die beiden Projekte sind teilweise durch die «Kantonsstrasse zum See» verursacht. Daher hat sich der Kanton mit einem Anteil von 50 Prozent an den anrechenbaren Kosten zu beteiligen.

Die Feldstrasse wird neu als Gemeindestrasse zweiter Klasse klassiert. Sie stellt die Erschliessung der Industriebetriebe ab dem Kreisel Klosterstrasse in Richtung Nord sicher und wird mit einem Trottoir versehen.

Die Heliosstrasse beginnt an der Industriestrasse, verläuft in Richtung West über den Tunnel und stellt die Erschliessung der Betriebe im östlichen Bereich der Industrie Blumenfeld sicher.

Die Klosterstrasse im Abschnitt Bahnübergang bis zum Kreisel Klosterstrasse wird ebenfalls im Rahmen eines kommunalen Projekts durch die Gemeinde Goldach angepasst.

Die Gemeinde Goldach realisiert mit der Langsamverkehrsverbindung Florastrasse eine direkte Verbindung ab dem Kreisel Froheim in Richtung Nord unter der Bahnlinie hindurch bis ins Wohnquartier entlang der Florastrasse.

Die Industriestrasse ab der Pestalozzistrasse bis zum Tunnelportal an der Löwenstrasse wird durch die Stadt Rorschach neu gestaltet. Dabei wird auf eine siedlungsverträgliche Gestaltung Rücksicht genommen. Als Verursacher beteiligt sich der Kanton an den Kosten in der Höhe einer Wiederherstellung der ursprünglichen Industriestrasse.

Alle oben aufgeführten kommunalen Projekte werden mit der «Kantonsstrasse zum See» koordiniert.

3.7 Fuss- und Veloverkehr

Im Rahmen der Planung der «Kantonsstrasse zum See» wurden die Fuss- und Veloverkehrsverbindungen geprüft und mit der Gemeinde Goldach und der Stadt Rorschach die heutigen und zukünftigen Wunschlinien definiert. Daraus wurden die Massnahmen für die «Kantonsstrasse zum See» abgeleitet.

Die Hauptverbindungen in Richtung Ost–West verlaufen entlang dem Bodensee, entlang dem Bahndamm der SBB und entlang der Sulzstrasse. In der Nord–Süd–Richtung ist der Geh- und Radweg ab dem Knoten Sulzstrasse entlang der «Kantonsstrasse zum See» bis zum Kreisel Froheim eine wichtige Verbindung, die mit der Weiterführung durch das kommunale Projekt

«Langsamverkehrsverbindung Florastrasse» an Wichtigkeit gewinnt. Das Fuss- und Radverkehrsangebot entlang und auf der «Kantonsstrasse zum See» stellt damit mehrheitlich die Erschliessung der angrenzenden Gebiete sicher und hat keine übergeordnete Funktion.

Ab der Sulzstrasse ist westlich der «Kantonsstrasse zum See» ein Geh- und Radweg bis zum Kreisel Froheim vorgesehen mit Anschluss an das kommunale Projekt «Langsamverkehrsverbindung Florastrasse». Ab dem Kreisel Froheim bis zum Knoten Froneri verläuft beidseitig der neuen Kantonsstrasse ein Trottoir. Das nördliche Trottoir weist eine Breite von 3,50 Metern auf und die Benutzung durch Radfahrende ist gestattet. Beim Knoten Froneri befindet sich eine Quermöglichkeit für Velofahrende und Zufussgehende. Ab dieser Querung verläuft beidseits der Strasse ein von der Fahrbahn abgetrenntes Angebot für Velofahrende und Zufussgehende in Richtung Ost. Auf der Südseite endet das Angebot an der Pestalozzistrasse. Auf der nördlichen Seite schliesst das Trottoir an die Heliosstrasse an und folgt dieser bis zur Industriestrasse. Im Bereich des Tunnels erfolgt die Veloführung auf dem kommunalen Strassennetz. Ab dem Tunnelportal Nord erfolgt die Veloführung auf dem westlich der Strasse liegenden Trottoir Richtung Nord bis an den Kreisel Landhaus. Auf der Ostseite wird ein Trottoir erstellt. Nach dem Kreisel Landhaus erfolgt die Veloführung in Richtung Norden aufgrund der beengten Platzverhältnisse im Mischverkehr. In der Gegenrichtung wird aufgrund der Steigung von 3 bis 5 Prozent ein Radstreifen markiert. Nördlich der St.Gallerstrasse wird beidseitig der neuen Kantonsstrasse ein Trottoir zur Verfügung gestellt.

Der Schulweg entlang der Klosterstrasse quert die neue Kantonsstrasse im Bereich des Knotens Klosterstrasse. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und zu Gunsten der Verkehrssicherheit wird die Schulwegverbindung mittels der Personenunterführung Blumenfeldstrasse sichergestellt.

Um die weiteren Velo- und Fusswegverbindungen zu optimieren, sind verschiedene kommunale Projekte vorgesehen, die nicht Bestandteil des kantonalen Projekts sind. So soll ab dem Kreisel Froheim der Geh- und Radweg weiter Richtung Norden bis zum bestehenden Geh- und Radweg entlang der Bahngleise geführt werden. Mit dem kommunalen Projekt der «Langsamverkehrsverbindung Florastrasse» unter der Bahnlinie hindurch soll auch das nördlich liegende Wohngebiet von Goldach erschlossen werden. Weiter soll im Industriegebiet Blumenfeld durch die politische Gemeinde die Feinerschliessung für den Velo- und Fussverkehr ausgebaut werden.

3.8 Öffentlicher Verkehr

Die neue Kantonsstrasse wird zukünftig auch vom öffentlichen Busverkehr genutzt. Dabei wird die Fahrplanstabilität insbesondere durch die Unterquerung der SBB-Doppelspur erhöht. Im Bereich des Kreisels Klosterstrasse sind zwei Busbuchten vorgesehen, welche die Erschliessung des Industrieareals mit dem öffentlichen Bus gewährleisten. Die Lichtsignalsteuerungen bei den Knoten Pestalozzistrasse und Löwenstrasse werden mit einer Busbevorzugung ausgestattet.

3.9 Technische Daten

Gesamtlänge: Sulzstrasse bis Thurgauerstrasse	1'417 m	100 Prozent
– davon Tunnel Industriestrasse	316 m	22 Prozent
– davon offene Strecke	1'101 m	78 Prozent
weitere Kunstbauten:		
– Personenunterführung Blumenfeldstrasse		
– Stützmauer Blumenfeldstrasse		

Normalprofil Tunnel Tunnel Industriestrasse

Ausbaugeschwindigkeiten:

- Bauzeit: 5 Jahre (voraussichtlich)

Der Bauablauf wird mit dem ASTRA-Projekt «Anschluss Witen mit Zubringer» koordiniert. Die Logistik der Baustelle soll soweit möglich über den Nationalstrassenanschluss abgewickelt werden, um das bestehende Strassennetz nicht übermässig zu belasten. Die Realisierung der «Kantonsstrasse zum See» erfolgt in fünf Hauptbauphasen.

In der zweiten Bauphase erfolgt die Erschliessung der Industrie Blumenfeld ab der Sulzstrasse und der etappenweise Bau des Abschnitts Knoten Froneri bis Knoten Pestalozzistrasse. Ebenfalls in der zweiten Bauphase starten die Tunnelarbeiten beim Nordportal und die Strassenbauarbeiten zwischen der St.Gallerstrasse und der Thurgauerstrasse.

In der dritten Bauphase erfolgen der Einbau der Hilfsbrücken im Bereich der SBB-Doppelspur sowie die Tunnelarbeiten aus Richtung Süden.

Die vierte Bauphase beinhaltet die Hauptarbeiten für den Tunnelbau sowie die Arbeiten an der Industriestrasse von der Löwenstrasse bis zum Kreisel auf der St.Gallerstrasse.

Die fünfte Bauetappe beinhaltet die Ausrüstung des Tunnels und die Abschlussarbeiten auf der gesamten Neubaustrecke.

13/41

4 Umwelt «Kantonsstrasse zum See»

4.1 Formelles

Das Projekt «Kantonsstrasse zum See» erfordert eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach Art. 10a ff. des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (SR 814.01; abgekürzt USG) in Verbindung mit Art. 1 und Nr. 11.3 des Anhangs der eidgenössischen Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (SR 814.011; abgekürzt UVPV).

Das massgebende Verfahren nach Art. 5 UVPV in Verbindung mit Nr. 11.3 Anhang UVPV und Art. 16 des Einführungsgesetzes zur eidgenössischen Umweltschutzgesetzgebung (sGS 672.1; abgekürzt EG-USG) ist das Planverfahren nach Art. 39 StrG.

Zuständige Prüfbehörde nach Art. 5 Abs. 1 und Art. 14 ff. UVPV sowie Art. 34 StrG ist die Regierung. Umweltschutzfachstelle im Sinn von Art. 10c Abs. 1 USG in Verbindung mit Art. 2 Abs. 1 EG-USG und Art. 1 der Verordnung zum Einführungsgesetz zur eidgenössischen Umweltschutzgesetzgebung (sGS 672.11) ist das Amt für Umwelt (AFU).

Der Umweltverträglichkeitsbericht zum Projekt «Kantonsstrasse zum See» wurde per Mai 2024 erstellt. Er wurde dem AFU zur Beurteilung zugestellt. Das AFU kommt zum Schluss, dass das Projekt aus umweltschutzrechtlicher Sicht mit der vorliegenden Linienführung grundsätzlich genehmigungsfähig ist und dass der vorliegende Bericht vollständig ist. Die definitive Beurteilung nach Art. 12 ff. UVPV erfolgt nach der öffentlichen Auflage in Kenntnis allfälliger Einsprachen gegen das Projekt.

Die Umweltverträglichkeit des Nationalstrassenanschlusses Witen mit Zubringer Rorschach wird durch das ASTRA nachgewiesen. Die nachfolgenden Abschnitte 4.2 bis 4.14 beziehen sich ausschliesslich auf das Projekt «Kantonsstrasse zum See».

4.2 Gesamtsicht

Das Vorhaben hat in verschiedenen Umweltbereichen Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase. Die Untersuchungen und Berechnungen zeigen jedoch, dass die Umweltauswirkungen entweder im zulässigen Rahmen liegen oder die rechtlichen Vorgaben durch projektspezifische Massnahmen und Standard-Massnahmen eingehalten werden können. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Massnahmen kann das Projekt daher als umweltverträglich beurteilt werden.

In den nachfolgenden Abschnitten werden die Ergebnisse des Umweltverträglichkeitsberichts zu einigen wichtigen Themen zusammengefasst.

4.3 Raumplanung

Der neue Nationalstrassenanschluss Rorschach ist seit Februar 2017 im Sachplan Verkehr des Bundes, Teil Infrastruktur Strasse, enthalten. Der «Anschluss Witen mit Zubringer» und die «Kantonsstrasse zum See» sind im kantonalen Richtplan eingetragen.

Das Projekt tangiert die Landwirtschaftszone (teilweise Fruchtfolgeflächen) und Siedlungsgebiete. Hauptsächlich sind Siedlungsgebiete der Zonen Wohnen, Wohnen/Gewerbe, Gewerbe/Industrie und Industrie betroffen. Es werden einige des im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) aufgenommene Objekte tangiert. Weitere Ausführungen dazu erfolgen in den folgenden Abschnitten.

4.4 Luft

Durch die veränderten Verkehrsströme kann vielerorts in den dicht besiedelten Wohnquartieren von Goldach und Rorschach eine Verbesserung der Luftqualität erreicht werden. Die konzentrierten Emissionen an den Tunnelportalen liegen deutlich unter den Grenzwerten. Viele der Strassenabschnitte mit prognostizierten Verkehrszunahmen liegen in weniger dicht bebautem Gebiet oder im Industriegebiet. Die Grenzwerte für Luftschadstoffe im Projektgebiet können mit der neuen Strasse weiterhin eingehalten werden. Es sind keine weiteren Massnahmen zur Reduktion der Luftschadstoffe notwendig.

Die Auswirkungen während der verschiedenen Bauphasen auf die Luftqualität in der unmittelbaren Umgebung der Baustelle ist relevant. Während der Bauarbeiten ist örtlich mit einer Zunahme von Luftschadstoffen zu rechnen. Die lokale Zunahme des Schwebstaubs infolge der Bauarbeiten und -transporte wird trotz Reduktionsmassnahmen nicht zu verhindern sein. Mit Einhaltung der Massnahmen gemäss Baurichtlinie Luft können die Auswirkungen der Baumaschinen und -geräte reduziert werden.

Der Tunnel Industriestrasse ist mit 316 Metern Länge wesentlich kürzer als 500 Meter und kann somit natürlich entlüftet werden (gemäss ASTRA-Richtlinie 13001 Lüftung der Strassentunnel, 2008).

4.5 Lärm

In der Betriebsphase verändern sich aufgrund der neuen «Kantonsstrasse zum See» die Verkehrsflüsse, was zu einer Veränderung der Verkehrsmengen bzw. der Verkehrsbelastungen und der damit verbundenen Lärmemissionen führt. Im Umweltverträglichkeitsbericht wurde die zukünftige Lärmbelastung berechnet und es wurde eine Massnahmenplanung durchgeführt. Gemäss Modellierung ist aufgrund der allgemeinen Verkehrszunahme weiterhin mit Grenzwertüberschreitungen zu rechnen. Die Untersuchung zeigt, dass durch die neue Kantonsstrasse (Projektzustand 2040 mit zusätzlichen Lärmschutzmassnahmen) weniger Gebäude von Überschreitungen der Belastungsgrenzwerte betroffen sind als ohne die neue «Kantonsstrasse zum See» (Referenzzustand 2040 ohne Projekt).

Im Bauvorhaben sind verschiedene Lärmschutzmassnahmen vorgesehen. So wird die neue «Kantonsstrasse zum See» auf ihrer gesamten Länge mit einem lärmindernden Belag ausgeführt. Ebenso wird der bestehende Belag auf einigen umliegenden Strassen durch einen lärmindernden Belag ersetzt. Weiter werden die Tunnelportale mit Lärmschutzelementen verkleidet. Verkehrslenkende oder -beschränkende Massnahmen sind im Projekt nicht vorgesehen. Lärmschutzwände wurden geprüft, aber als nicht wirtschaftlich beurteilt. Mit diesen Massnahmen können die Grenzwerte im Projektperimeter weitgehend eingehalten werden. Für die noch verbleibenden Grenzwertüberschreitungen aufgrund der «Kantonsstrasse zum See» werden Erleichterungsanträge gestellt. Im Projektgebiet wurden insgesamt 461 Gebäude untersucht. Bei drei Gebäuden mit Überschreitung der Immissionsgrenzwerte werden in einem Detailprojekt Massnahmen am Gebäude geprüft. Das Projekt wirkt insgesamt bei 342 untersuchten Gebäuden lärmindernd. 53 Gebäude können saniert werden. Das Bauvorhaben wird damit hinsichtlich des Lärms insgesamt als umweltverträglich beurteilt.

Während den Bauphasen kommt für die Bauarbeiten aufgrund der Lage und der Bauzeit die Massnahmenstufe B gemäss der Baulärm-Richtlinie (BAFU 2006, UV-0606-D) zur Anwendung. Für die Bautransporte gilt die Massnahmenstufe A.

4.6 Grundwasser, Oberflächengewässer, Entwässerung

Das Projekt befindet sich mehrheitlich im Gewässerschutzbereich A_U (Schutz nutzbarer unterirdischer Gewässer). Nördlich der Löwenstrasse wird der Gewässerschutzbereich A_U zusätzlich vom Gewässerschutzbereich A_O (Schutz der Wasserqualität oberirdischer Gewässer) überlagert. Grundwasserschutzzonen werden durch das Projekt nicht tangiert. Der Tunnel Industriestrasse kommt ins Grundwasser zu liegen. Der Umströmungsnachweis zeigt, dass die bauwerksbedingte Durchflussreduktion des Grundwassers infolge des Tunnels ohne Massnahmen bei praktisch 100 Prozent liegen würde, weshalb Kompensationsmassnahmen nötig sind. Es ist vorgesehen, den Abfluss des Grundwassers entlang des Tunnels mit Betonriegeln zu verhindern. In Querrichtung wird mittels Geröllstreifen ein Ausgleich des Grundwasserspiegels sichergestellt. Damit kann die Grundwasserumströmung des Tunnelbauwerks sichergestellt werden und es ist mit keinen negativen Auswirkungen auf das Grundwasser zu rechnen.

Die neue «Kantonsstrasse zum See» quert keine offenen oder eingedolten Gewässer.

Für die Strassenentwässerung ist die Richtlinie «Abwasserbewirtschaftung bei Regenwetter» des Verbands Schweizer Abwasser- und Gewässerschutzfachleute aus dem Jahr 2019 massgebend. Die Belastungsklasse des Strassenabwassers wird nördlich des Tunnels als mittel und südlich des Tunnels als hoch klassiert. Nördlich des Tunnels erfolgt die Entwässerung über einen Meteorkanal, der über eine technische Strassenabwasserreinigungsanlage in den Bodensee entwässert. Die Tunnelentwässerung erfolgt mittels Absetz- und Stapelbecken sowie Pumpen, die das anfallende Strassenabwasser ebenfalls der Kanalisation zuführen. Für die Reinigung des hoch belasteten Strassenabwassers südlich des Tunnels wird ein bewachsenes Sandfilterbecken erstellt, das in den Adlerbach entwässert.

4.7 Boden

Während der Bauphase werden im südlichen Projektperimeter im Gebiet Froheim Landwirtschaftsböden und auch Fruchtfolgeflächen tangiert. Die übrigen tangierten Bodenflächen sind Vorgärten, Rasen- und Verkehrsflächen im innerstädtischen Bereich. Es sind Einträge in der Karte «Prüfgebiete Bodenverschiebung» im innerstädtischen Bereich vorhanden. Der Boden im innerstädtischen Bereich könnte daher belastet sein, aber auch der Landwirtschaftsboden könnte aufgrund der heutigen Nutzung für Gewächshäuser belastet sein. Ebenfalls wird teilweise eine biologische Belastung des Bodens erwartet.

Um eine sachgerechte Wiederverwertung (Umsetzung der Verwertungspflicht) bzw. Entsorgung des anfallenden Bodenmaterials sicherstellen zu können, werden daher im Rahmen des Ausführungsprojekts alle erforderlichen Bodenprobenahmen durchgeführt. Im Rahmen des Projekts werden etwa 4'640 m³ Boden abgetragen. Davon werden 1'060 m³ vor Ort wiederverwendet und 3'580 m³ sind für die Abfuhr bestimmt. Die Abfuhrmenge soll der Wiederverwertung zugeführt werden.

Beim Nationalstrassenanschluss und im Gebiet Froheim sind Fruchtfolgeflächen (FFF) vorhanden. Das Projekt «Kantonsstrasse zum See» beansprucht gesamthaft 2'400 m² FFF. Aufgrund der tangierten FFF wird in der weiteren Planung (Stufe Ausführungsprojekt), in Abhängigkeit von der tatsächlichen Massenbilanz und der Aushubqualität der beiden Projekte «Anschluss Witen mit Zubringer Rorschach» und «Kantonsstrasse zum See», gemeinsam mit dem ASTRA ein FFF-Kompensationsprojekt ausgearbeitet und im Planverfahren erlassen.

Unter Berücksichtigung der aufgeführten Massnahmen können die Umweltauswirkungen im Fachbereich Boden im verträglichen und zulässigen Rahmen gehalten und das Projekt damit als umweltverträglich beurteilt werden.

4.8 Altlasten

Das Projekt «Kantonsstrasse zum See» tangiert gemäss Kataster der belasteten Standorte einen ehemaligen Industriebetriebsstandort. Die betroffene Parzelle wurde mittlerweile mit Hochhäusern überbaut. In diesem Zusammenhang wurde kein Material mit Belastungsverdacht über Typ-B-Material gemäss der eidgenössischen Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen (SR 814.600) vorgefunden. Falls im Rahmen der Bauarbeiten visuelle oder sonstige Auffälligkeiten auftreten, wird eine Altlastenfachperson zugezogen, das betroffene Material triagiert und fachgerecht entsorgt.

4.9 Störfallvorsorge

Im Bereich der heutigen Blumenfeldstrasse liegen, aufgrund fehlender Rückhaltevolumen in der Entwässerung, die Oberflächengewässerrisiken im unteren Übergangsbereich. Im Fall eines Störfalls könnten chemische Stoffe über die Strassenentwässerung direkt in die Meteorwasserleitung gelangen.

Für alle Strassenabschnitte mit Strassenentwässerungsleitungen mit schnell durchflossenem Retentionsbecken und einer Einleitung in den Vorfluter werden deshalb Schieber vorgesehen, die ein aktives Rückhaltevolumen in der Leitung von wenigstens 15 m³ ermöglichen. Zusätzlich bietet das bewachsene Sandfilterbecken im Störfall ein Rückhaltevolumen von 250 m³. Unter Einhaltung dieser Vorgabe erfüllt das Projekt die Anforderungen der Umweltschutzgesetzgebung.

4.10 Flora, Fauna, Lebensräume

Durch das Projekt werden schützenswerte Lebensräume (Hecken) definitiv tangiert. Die nötigen Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen sind im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung definiert worden. Die Bilanzierung zeigt für den ökologischen Ersatz eine positive Bilanz von 15'896 Projektbilanzpunkten, was einem positiven Ergebnis von +201 Prozent entspricht. Der ökologische Ersatz ist somit gewährleistet. Der ökologische Ausgleich wird mittels einer neuen Hecke und einer artenreichen Fromentalwiese östlich der neuen Strasse und des freigelegten Bachs erreicht. Gemäss Bilanzierung wird im Zielzustand eine Fläche von 1'230 m² als ökologischer Ausgleich zur Verfügung gestellt.

4.11 Wald

Das Projekt tangiert keine Waldflächen. Es sind weder definitive noch vorübergehende Rodungen vorgesehen.

4.12 Landschaft und Ortsbild

Das Strassenprojekt tangiert das Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz (ISOS) Rorschach im westlichen Teil der Stadt und die kommunale Schutzverordnung im Bereich der Industriestrasse. Betroffen sind die Gebäude westlich der heutigen Industriestrasse, die gemäss ISOS den Baugruppen 4.1 und 4.2 angehören und beide dem Erhaltungsziel B entsprechen. Im Projekt ist für die Realisierung des Tunnels ein Abbruch der ersten Baureihe vorgesehen. Die Gebäude werden nach dem Abbruch nicht ersetzt.

Für das Erhaltungsziel B des ISOS gilt es, die Anordnung und Gestaltung der Bauten zu bewahren sowie die wesentlichen Elemente und Merkmale zu erhalten. Altbauten dürfen nur in Ausnahmefällen abgebrochen werden. Ortsbildschutzgebiete gemäss der kommunalen Schutzverordnung sind in ihrer äusseren Erscheinungsform zu erhalten, sofern nicht andere öffentliche Interessen

überwiegen. Im Rahmen der Korridorstudie wurde eine Zweckmässigkeitsbeurteilung durchgeführt. Während der Ausarbeitung des Masterplans wurde die Linienführung verfeinert und die vorliegende bestmögliche Variante ausgearbeitet. Das öffentliche Interesse am Bauvorhaben überwiegt in der Gesamtabwägung gegenüber dem Ortsbildschutz.

Das im ISOS-Bundesinventar aufgeführte Gebäude Villa Helios (ISOS 8.3.1) gehört der Baugruppe 8.3 mit Erhaltungsziel A an. Dies bedeutet, dass die Substanz erhalten bleiben soll und störende Eingriffe zu beseitigen sind. Im Rahmen des Projekts wird der im Jahr 2005 erstellte Anbau abgebrochen. Die Villa Helios bleibt hingegen bestehen und wird mit der dazu gehörigen Parkanlage gemäss dem landschaftsarchitektonischen Konzept neu aufgewertet.

Das Kesselhaus (ISOS 4.0.2) an der Industriestrasse 22, das ebenfalls im ISOS-Bundesinventar als Einzelgebäude erwähnt ist, weist keine ISOS-Aufnahmekategorie auf und ist damit gemäss dem Erhaltungsziel B der schützenswerten Ortsbilder nicht zusätzlich geschützt. Im Rahmen des Projekts muss das Kesselhaus abgebrochen werden.

Das Projekt tangiert rund 100 Bäume, davon 14 Bäume aus der Schutzverordnung der politischen Gemeinde Goldach. Im Rahmen des Projekts werden rund 100 ökologisch wertvolle und dem Stadtklima angepasste Bäume neu gepflanzt.

Die St.Gallerstrasse und die Klosterstrasse sind im Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz als historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung enthalten. Die neue Kantonsstrasse quert diese Strassen ohne den Verlauf der beiden historischen Verkehrswege zu ändern.

Die beiden Tunnelportale wurden bestmöglich in das Gelände eingepasst und an die Gestaltung der Portale wurden hohe gestalterische Anforderungen gestellt.

Die kantonale Denkmalpflege kam gesamthaft zu folgender Einschätzung: Die Denkmalpflege war bereits im Vorfeld in die Planung involviert und kann die Interessenabwägung zugunsten des Kantonsstrassenprojekts nachvollziehen. Die geplante, aber noch nicht vorliegende Neugestaltung der Industriestrasse könnte bei hoher gestalterischer Qualität zur grösstmöglichen Schonung des Ortsbilds beitragen. Die Baugruppe 4.1 wird durch das Vorhaben leicht, die Baugruppe 4.2 schwer beeinträchtigt. Die Baugruppe 4.2 hat aber nur Erhaltungsziel B und ist nicht in der entsprechenden kommunalen Schutzverordnung.

Die kantonale Denkmalpflege erachtet das Vorhaben insgesamt als keine schwere Beeinträchtigung des ISOS. Somit ist auch kein Gutachten der zuständigen eidgenössischen Kommission notwendig.

4.13 Kulturdenkmäler und archäologische Stätten

Durch das Projekt werden keine Kulturgüter oder gegenwärtig bekannten archäologische Fundstellen tangiert.

4.14 Naturgefahren

Die bestehende Gefahrensituation wird durch das Projekt nicht beeinflusst. Für den Hochwasserereignisfall während der Bauphase ist vorgängig ein Alarmdispositiv für die Baustellenräumung zu erstellen.

5 Vernehmlassungen zur «Kantonsstrasse zum See»

5.1 Politische Gemeinde Goldach

Das Projekt «Kantonsstrasse zum See» wurde der politischen Gemeinde Goldach zur Vernehmlassung nach Art. 35 StrG zugestellt. Der Gemeinderat stimmte dem Projekt gemäss Schreiben vom 15. Oktober 2019 zu und legte es den Stimmberechtigten zum Entscheid vor. Die Stimmberechtigten von Goldach stimmten am 17. November 2019 mit einem Ja-Stimmenanteil von 64,90 Prozent zu.

5.2 Stadt Rorschach

Das Projekt «Kantonsstrasse zum See» wurde der Stadt Rorschach zur Vernehmlassung nach Art. 35 StrG zugestellt. Der Stadtrat stimmte dem Projekt gemäss Protokoll vom 24. Oktober 2019 zu und legte das Projekt den Stimmberechtigten zum Entscheid vor. Die Stimmberechtigten der Stadt Rorschach stimmten am 17. November 2019 mit einem Ja-Stimmenanteil von 54,80 Prozent zu.

5.3 Politische Gemeinde Rorschacherberg

Die politische Gemeinde Rorschacherberg tangiert den Projektperimeter der «Kantonsstrasse zum See» nicht und ist daher gemäss StrG nicht zur Kostentragung verpflichtet. Im Rahmen einer regionalen Vereinbarung zwischen den politischen Gemeinden Goldach, Rorschach und Rorschacherberg stimmte der Gemeinderat Rorschacherberg gestützt auf die Eventualabstimmung der Bürgerversammlung 2019 einem Kostenbeitrag an die Geh- und Radwegkosten der beiden Standortgemeinden Goldach und Rorschach von Fr. 1'500'000.– zu.

5.4 Kantonale Fachstellen

Im Verlauf der Projektierung wurden die betroffenen kantonalen Fachstellen einbezogen und angehört. Ihre Anliegen konnten in das Projekt und den Umweltverträglichkeitsbericht eingearbeitet werden.

Der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) wurde dem AFU zur Beurteilung der Vollständigkeit zugestellt. Die Stellungnahme des AFU beurteilt die grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit des Projekts aus umweltschutzrechtlicher Sicht und die Vollständigkeit des UVB für die öffentliche Auflage. Die Beurteilung des AFU stützt sich auf die Stellungnahmen des Amtes für Natur, Jagd und Fischerei (ANJF), des Kantonsforstamtes, der Abteilung für Denkmalpflege des Amtes für Kultur sowie der Abteilung Boden und Stoffkreislauf des AFU und macht die folgenden Feststellungen: Das Projekt ist aus umweltschutzrechtlicher Sicht mit der vorliegenden Linienführung grundsätzlich genehmigungsfähig und der vorliegende Umweltverträglichkeitsbericht ist vollständig.

6 Projekt «Anschluss Witen mit Zubringer»

6.1 Projektperimeter

Beim Projekt «Anschluss Witen mit Zubringer» handelt es sich um ein Nationalstrassenvorhaben im Zuständigkeitsbereich des ASTRA. Die Umsetzung dieses ASTRA-Projekts ist eine zwingende Voraussetzung für die Kantonsstrasse zum See. Der geplante Anschluss Witen befindet sich zwischen der Nationalstrassen-Verzweigung Meggenhus und dem Anschluss Rheineck. Die Distanz zur Verzweigung Meggenhus beträgt rund 2,3 Kilometer. Bis zum Anschluss Rheineck sind es rund 8,2 Kilometer.

Das ASTRA-Projekt «Anschluss Witen mit Zubringer» beinhaltet den Nationalstrassenanschluss im Gemeindegebiet von Goldach, einen Rastplatz in Goldach und Rorschacherberg, die Offenlegung des Schwarzenbächlis und den Nationalstrassenzubringer mit dem Knoten Sulzstrasse.

6.2 Linienführung

Der «Anschluss Witen mit Zubringer» beginnt etwa 100 Meter nördlich der Sulzstrasse, quert die Sulzstrasse, führt durch den 280 Meter langen Tunnel Hohrain südwärts und endet bei den Rampen des Anschlusses Witen. Über die vier Rampenbauwerke des Vollanschlusses wird die Erschliessung an die bestehende Nationalstrasse hergestellt. Die bergseitigen Rampen werden mit einer Unterführung an den Zubringer angeschlossen.

6.3 Knoten

Der neue Knoten Sulzstrasse ist lichtsignalgesteuert und verbindet die bestehende Kantonsstrasse Nr. 104 (Sulzstrasse) einerseits mit dem Zubringer und andererseits mit der weiterführenden «Kantonsstrasse zum See».

Die beiden Anschlussknoten im Übergang zu den Rampen sind über die Unterführung Anschluss Witen miteinander verbunden und ebenfalls lichtsignalgesteuert.

6.4 Kunstbauten

Die Unterführung Anschluss Witen unterquert die Nationalstrasse und ist rund 28 Meter lang. Der Verkehr wird im Gegenverkehr auf jeweils einer Spur je Fahrtrichtung geführt.

Der Tunnel Hohrain ist rund 280 Meter lang und fällt in Richtung Knoten Sulzstrasse mit einem Längsgefälle von 9 Prozent Längsneigung. Der Verkehr wird richtungsgetrennt in zwei Tunnelröhren mit jeweils zwei Fahrspuren geführt. Auf eine aktive Lüftung kann aufgrund der Länge verzichtet werden. Zur Erhöhung der Betriebssicherheit sind im Abstand von 47 Meter insgesamt fünf Fluchttüren in der Tunneltrennwand vorgesehen. Beim nördlichen Tunnelportal ist eine Elektrozentrale für die nötige Sicherheitsausrüstung vorgesehen.

Die Rampen werden mittels Stützkonstruktionen gesichert. Dabei sind bei hohem Niveauunterschied überschnittene Bohrpfahlwände vorgehen. Bei kleiner Stützhöhe (weniger als 3 Meter) werden, wo nötig, Winkelstützmauern erstellt.

6.5 Umwelt

Bestandteil des generellen Projekts ist ein Umweltverträglichkeitsbericht (UVB). Die Abklärungen zum Projekt haben ergeben, dass der «Anschluss Witen mit Zubringer» mit den vorgeschlagenen Massnahmen den gesetzlichen Vorgaben zum Schutz der Umwelt entspricht. Die Detailabklärungen, insbesondere in Bezug auf die Umweltauswirkungen der Bauphasen und die Kompensation von Fruchtfolgeflächen und Wald, erfolgen im UVB zum Ausführungsprojekt.

6.6 Vernehmlassung und Genehmigung

Die Vernehmlassung des generellen Projekts im Jahr 2021 beim Kanton St.Gallen, der Gemeinde Goldach und der Stadt Rorschach ergab Zustimmung.

Das generelle Projekt «Anschluss Witen mit Zubringer» wurde durch den Bundesrat am 25. Januar 2023 genehmigt.

6.7 Verfahren

Das Strassenbauprojekt «Anschluss Witen mit Zubringer» des ASTRA liegt auf Stufe generelles Projekt vor. Gemäss eidgenössischer Nationalstrassenverordnung (SR 725.111) müssen im generellen Projekt die Linienführung einschliesslich der ober- und unterirdischen Strassenführung, die Anschlussstellen mit den Zu- und Wegfahrten, die Kreuzungsbauwerke und die Anzahl der Fahrspuren enthalten sein.

Damit liegt die Bearbeitungstiefe beim ASTRA-Projekt auf Vorprojektniveau und damit deutlich weniger tief als beim kantonalen Projekt «Kantonsstrasse zum See», das bereits auf Stufe Bauprojekt vorliegt.

Für das Vorhaben «Anschluss Witen mit Zubringer» wird bis im Jahr 2025 durch das ASTRA ein Ausführungsprojekt ausgearbeitet. Erst mit Abschluss des Ausführungsprojekts ist die Bearbeitungstiefe mit dem vorliegenden Projekt «Kantonsstrasse zum See» vergleichbar.

Aufgrund der baulichen und verkehrlichen Abhängigkeiten zur «Kantonsstrasse zum See» werden die Verfahren im Allgemeinen und insbesondere die nachfolgende Auflage koordiniert durchgeführt.

7 Kosten

7.1 Kostenvoranschlag «Kantonsstrasse zum See»

Für die «Kantonsstrasse zum See» ergeben sich folgende Kosten (Preisbasis August 2021, gerundet, einschliesslich Mehrwertsteuer 7,7 Prozent, Kostengenauigkeit ± 10 Prozent):

– Erwerb von Grund und Rechten	Fr.	62'000'000.–
– Vorbereitung, Spezialtiefbau, Instandsetzung, Umgebung	Fr.	55'000'000.–
– Tiefbauarbeiten	Fr.	41'000'000.–
– Elektro und Telekommunikation	Fr.	5'000'000.–
– Honorare, Kopien	Fr.	28'000'000.–

Insgesamt (Preisbasis August 2021)	Fr.	191'000'000.–
Teuerung (August 2021 bis Oktober 2023)	Fr.	14'840'000.–
Anpassung der Mehrwertsteuer von 7,7 Prozent auf 8,1 Prozent	Fr.	820'000.–

Gesamtkosten (Preisbasis Oktober 2023, Mehrwertsteuer 8,1 Prozent) Fr. 206'660'000.–

Aufteilung der Kosten nach Objekten

(Preisbasis Oktober 2023, Mehrwertsteuer 8,1 Prozent)

– Trasse- und Belagsbau	Fr.	178'001'000.–
– Geh- und Radwege	Fr.	10'532'000.–
– Personenunterführung Blumenfeldstrasse	Fr.	3'043'000.–
– Knoten / Lichtsignalanlagen	Fr.	2'618'000.–
– Kanton Unvorhergesehenes	Fr.	11'196'000.–
– Sonderkosten Gemeinde Goldach und Stadt Rorschach	Fr.	1'270'000.–

Die Teuerung bis Oktober 2023 beträgt für Baukosten und Honorarkosten gemäss dem Teuerungsindex Nationalstrassen 11,5 Prozent. Die mit der Teuerung aufgerechneten Gesamtkosten (Preisbasis Oktober 2023) betragen somit Fr. 206'660'000.– einschliesslich Mehrwertsteuer von 8,1 Prozent.

Die aufgelaufenen Projektkosten für Untersuchungen, Planung und Projektierung bis Sommer 2024 betragen rund Fr. 2'041'000.–. Diese Kosten sind grösstenteils während des 16. und 17. Strassenbauprogramms bis Ende 2023 angefallen und wurden während diesen Programmperioden abgerechnet.

7.2 Kostentragung

7.2.1 «Kantonsstrasse zum See»

Nach Art. 69 Abs. 1 StrG beträgt der Anteil der politischen Gemeinden 35 Prozent an den Kosten für Geh- und Radwege. Nach Art. 76 Abs. 2 StrG werden die Baukosten bestehender Verkehrsknoten nach Interessenlage aufgeteilt. Sonderkosten aufgrund von Spezialanforderungen einer politischen Gemeinde (Sonderkosten) sind zu 100 Prozent durch die politische Gemeinde zu tragen.

Daraus ergibt sich folgende Kostentragung (Preisbasis Oktober 2023, gerundet, einschliesslich Mehrwertsteuer von 8,1 Prozent):

Anteil Kanton 100 Prozent Trasse- und Belagsbau	Fr. 178'001'000.–
Anteil Kanton 65 Prozent Geh- und Radwege	Fr. 6'390'000.–
Anteil Kanton Personenunterführung Blumenfeldstrasse	Fr. 1'336'000.–
Anteil Kanton Knoten / Lichtsignalanlagen	Fr. 816'000.–
Kanton Unvorhergesehenes	Fr. 11'196'000.–
Gesamtanteil Kanton	Fr. 197'739'000.–
Anteil Gemeinde Goldach 35 Prozent Geh- und Radwege	Fr. 2'933'000.–
Anteil Gemeinde Goldach Personenunterführung Blumenfeldstrasse	Fr. 1'707'000.–
Anteil Gemeinde Goldach Knoten / Lichtsignalanlagen	Fr. 1'428'000.–
Gemeinde Goldach 100 Prozent Sonderkosten	Fr. 898'000.–
Gesamtanteil Gemeinde Goldach	Fr. 6'966'000.–
Anteil Stadt Rorschach 35 Prozent Geh- und Radwege	Fr. 1'209'000.–
Anteil Stadt Rorschach Knoten / Lichtsignalanlagen	Fr. 374'000.–
Stadt Rorschach 100 Prozent Sonderkosten	Fr. 372'000.–
Gesamtanteil Stadt Rorschach	Fr. 1'955'000.–

Der Kostenanteil des Kantons St.Gallen am Projekt «Kantonsstrasse zum See» beträgt nach Abzug des Gemeindeanteils von Goldach von Fr. 6'966'000.– und des Anteils der Stadt Rorschach von Fr. 1'955'000.– noch Fr. 197'739'000.–.

7.2.2 Kostenbeteiligung am «Anschluss Witen mit Zubringer»

Die Gesamtkosten für das Projekt «Anschluss Witen mit Zubringer» betragen gemäss Kostenschätzung des ASTRA Fr. 108'300'000.– (Preisstand Dezember 2017). Die Kostengenauigkeit der Kostenschätzung beträgt ± 20 Prozent.

Das Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (SR 725.116.2) legt in Art. 8 Abs. 3 fest, dass bei Anlagen, die auf Wunsch der Kantone erstellt werden und überwiegend kantonalen, regionalen oder lokalen Interessen dienen, die Kantone die Bau- und Ausbaukosten tragen. Dabei sind die Kosten des künftigen betrieblichen Unterhalts einzurechnen. Ausnahmsweise kann sich der Bund mit bis zu 30 Prozent an den anrechenbaren Kosten beteiligen. Bei solchen mitfinanzierten Anschlussbegehren wird im Rahmen der Agglomerationsprogramme zur Vereinfachung der Schnittstellen und Verfahren eine vollständige Finanzierung des engen Anschlussbereichs durch den Bund angestrebt. Im

Gegenzug werden hingegen keine Agglomerationsprogrammbeiträge an die Zubringerstrecken zugesprochen. Der Bund übernimmt im vorliegenden Fall die Finanzierung des engen Anschlussbereichs vollständig. Der enge Anschlussbereich beinhaltet den Rastplatz Sulzstrasse, die vier Ein- und Ausfahrtsrampen, die Unterführung Anschluss Witen sowie die Strassenabwasserbehandlungsanlage und die Offenlegung des Schwarzenbächlis.

Die Kosten der Zubringerstrecke sind demgegenüber gemäss der Interessenslage durch den Kanton St.Gallen zu tragen. Die vom Kanton zu finanzierende Zubringerstrecke besteht aus dem Knoten Sulzstrasse und dem Tunnel Hohrain samt Trasse bis zum vom Bund finanzierten Anschlussbereich. Weil die Elektrozentrale des Tunnels auch die Sicherheitsausrüstung des in der Zuständigkeit des Bundes liegenden Anschlussbereichs beinhaltet, werden die Kosten dafür entsprechend den jeweiligen Belagsflächen zwischen ASTRA und Kanton St.Gallen aufgeteilt. Der Betrieb und Unterhalt der Zubringerstrecke wird wiederum vom ASTRA übernommen, da der Anschluss mit Zubringer nach der Realisierung ins Eigentum des Bundes übergeht.

Der detailliert ausgehandelte Kostenteiler basiert auf ähnlichen Projekten in der Schweiz und entspricht damit gängiger Praxis. Der Kostenteiler wurde am 30. April 2014 mit dem ASTRA verhandelt und mit der Genehmigung durch den Bundesrat vom 25. Januar 2023 verbindlich festgelegt.

Kosten «Anschluss Witen mit Zubringer»:

Projektierung	Fr.	15'178'000.–
Landerwerb	Fr.	3'852'000.–
Realisierung	Fr.	72'399'000.–
Unvorhergesehenes	Fr.	9'143'000.–
Mehrwertsteuer 7,7 Prozent	Fr.	7'745'000.–
Gesamtkosten gerundet (Preisbasis Dezember 2017)	Fr.	108'300'000.–

Kostenteiler «Anschluss Witen mit Zubringer»:

Anteil ASTRA (Preisbasis Dezember 2017)	Fr.	47'800'000.–
Anteil Kanton St.Gallen (Preisbasis Dezember 2017)	Fr.	60'500'000.–

Kostenanteil Kanton St.Gallen am «Anschluss Witen mit Zubringer»:

Anteil Kanton St.Gallen (Preisbasis Dezember 2017)	Fr.	60'500'000.–
Teuerung (Dezember 2017 bis Oktober 2023)	Fr.	8'712'000.–
Anpassung der Mehrwertsteuer von 7,7 Prozent auf 8,1 Prozent	Fr.	277'000.–
Kostenanteil Kanton (Preisbasis Oktober 2023, Mehrwertsteuer 8,1 Prozent)	Fr.	69'489'000.–

Die Teuerung bis Oktober 2023 beträgt gemäss Teuerungsindex Nationalstrassen 14,4 Prozent. Der mit der Teuerung und der Mehrwertsteuererhöhung aufgerechnete Kostenanteil des Kantons St.Gallen (Preisbasis Oktober 2023) beträgt somit Fr. 69'849'000.– (einschliesslich Mehrwertsteuer von 8,1 Prozent).

7.3 Bundesbeiträge

Das Projekt «Kantonsstrasse zum See» umfasst zwei Agglomerationsmassnahmen der 3. Generation, die vom Bund voraussichtlich mitfinanziert werden. Dabei handelt es sich um folgende Massnahmen:

- Massnahme 10.2.1, Kantonsstrasse einschliesslich Unterführung (A1 – Anschluss Witen);
- Massnahme 10.2.2, Kantonsstrasse einschliesslich Unterführung (A1 – Anschluss Witen).

Die beiden Massnahmen beinhalten die «Kantonsstrasse zum See» mit den zugehörigen Massnahmen zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs (neue Haltestellen) und den Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen entlang der neuen Kantonsstrasse einschliesslich neuer Erschliessung des Industriegebiets. Ebenfalls Bestandteil der beiden Agglomerationsmassnahmen ist der Tunnel Industriestrasse zur Querung der SBB-Doppelspur.

Die Finanzierungsvereinbarungen mit dem Bund können erst nach erlangter Rechtskraft des Projekts abgeschlossen werden. Entsprechend ist die Mitfinanzierung des Bundes nicht gesichert. Gemäss Eingabe im Agglomerationsprogramm der 3. Generation, A-Horizont, ist gesamthaft mit Bundesbeiträgen in der Höhe von Fr. 26'250'000.– zu rechnen. Da der Bundesbeitrag zum Zeitpunkt der Kreditgenehmigung noch nicht gesichert ist, kann dieser vom Gesamtkreditbedarf nicht abgezogen werden.

7.4 Kreditbedarf und Tragbarkeit

Der Kreditbedarf für das Bauvorhaben «Kantonsstrasse zum See» von Fr. 197'739'000.– und für die Kostenbeteiligung des Kantons St.Gallen am ASTRA-Projekt «Anschluss Witen mit Zubringer» von Fr. 69'489'000.– beläuft sich gesamthaft auf Fr. 267'228'000.–. Er wird vollumfänglich dem Strassenfonds belastet.

Das Bauvorhaben ist im 18. Strassenbauprogramm für die Jahre 2024 bis 2028 in der 1. Priorität enthalten. Die Ausführung ist frühestens ab dem Jahr 2030 vorgesehen. Das Vorhaben ist daher auch ins 19. Strassenbauprogramm (2029 bis 2033) aufzunehmen.

Die Umsetzung des Bauvorhabens erfolgt im 19. Strassenbauprogramm (2029 bis 2033) und im 20. Strassenbauprogramm (2034 bis 2038). Die Kosten werden hauptsächlich über diese Programmperioden anfallen und in diesen Programmen einzuplanen sein.

Mit der Gutheissung der Motion 42.18.18 «Änderung der Strassenfinanzierung» hat der Kantonsrat der Regierung die Überprüfung der Spezialfinanzierung (Strassenfonds) in Auftrag gegeben. In der Botschaft der Regierung vom 23. April 2024 «Strassenfinanzierung im Kanton St.Gallen und IX. Nachtrag zum Gesetz über die Strassenverkehrsabgaben» (40.24.03, 22.24.04) wurde in Abschnitt 7 der Mittelbedarf über verschiedene Realisierungsszenarien der Grossprojekte aufgezeigt. In dieser Langfristplanung ist das vorliegende Projekt enthalten. In Abschnitt 8 der Botschaft wird dann auf die verschiedenen Steuerungsmöglichkeiten zur Sicherstellung der Balance zwischen Mittelgenerierung und Mittelbedarf eingegangen.

Die Tragbarkeit dieses Projekts und allfälliger weiterer Grossprojekte im selben Ausführungszeitraum kann somit im Rahmen der Genehmigung der Strassenbauprogramme über die verschiedenen Steuerungsmöglichkeiten sichergestellt werden.

8 Rechtliches

8.1 Strassengesetz

Nach Art. 36 Abs. 2 StrG erlässt der Kantonsrat ein mehrjähriges Strassenbauprogramm. Dieses enthält die im Zeitpunkt des Erlasses voraussehbaren Kantonsstrassenbauten, Neubauten und Korrekturen mit einer kurzen Bezeichnung und einer groben Schätzung der zu erwartenden Kosten. Für sich allein ermächtigt es die Regierung nicht, die darin enthaltenen Projekte auszuführen. Vielmehr ist für die Verwirklichung des vorliegenden Bauvorhabens die Zustimmung des Kantonsrates nach Art. 37 Abs. 1 StrG e contrario nötig. Diese erfolgt mit dem vorliegenden Beschluss.

Nach der Genehmigung des Projekts durch den Kantonsrat bzw. nach positivem Abschluss des Referendumsverfahrens folgt das Planverfahren nach Strassengesetz: Die Pläne sind nach Art. 41 Abs. 1 StrG während 30 Tagen in den gebietsmässig betroffenen politischen Gemeinden öffentlich aufzulegen. Mit dem Bau kann begonnen werden, wenn über das Projekt, die allenfalls dagegen erhobenen Einsprachen und die Umweltverträglichkeit rechtskräftig entschieden ist. Zudem muss die Abtretung privater Rechte nach Art. 50 StrG geregelt sein.

Die Realisierung des Bauvorhabens «Kantonsstrasse zum See» ist nur in Kombination mit dem ASTRA-Projekt «Anschluss Witen mit Zubringer» möglich. Ohne Realisierung des Anschlusses Witen mit Zubringer wird das Projekt «Kantonsstrasse zum See» hinfällig.

8.2 Finanzreferendum

Beschlüsse des Kantonsrates über den Bau von Kantonsstrassen, die zulasten des Kantons eine einmalige Ausgabe von mehr als 6 Mio. Franken zur Folge haben, unterliegen dem fakultativen Referendum (Art. 7^{bis} Abs. 1 Bst. a des Gesetzes über Referendum und Initiative [sGS 125.1]). Massgebend ist die Belastung des Kantons nach dem Nettoprinzip. Beiträge des Bundes oder Beiträge Dritter sind von den Gesamtkosten abzuziehen. Das Bauvorhaben «Kantonsstrasse zum See» und die Kostenbeteiligung am ASTRA-Projekt «Anschluss Witen mit Zubringer» verursacht zulasten des Kantons nach Abzug der Gemeindeanteile von Fr. 8'921'000.– eine einmalige neue Ausgabe von Fr. 267'228'000.–. Das Bauvorhaben untersteht somit dem fakultativen Finanzreferendum.

8.3 Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan

Nach Art. 12 Abs. 1 StrG führt der Kanton einen Plan (Kantonsstrassenplan) über die unter seiner Hoheit stehenden Strassen (Kantonsstrassen) mit Angabe der Einteilung. Die Kantonsstrassen sind im Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan festgehalten. Dieser allein ist massgebend für die Abgrenzung des Kantonsstrassennetzes. Der Kantonsrat ist für den Erlass und die Änderung des Kantonsstrassenplans abschliessend zuständig.

Mit dem XIII. Nachtrag zum Kantonsratsbeschlusses über den Kantonsstrassenplan wird sichergestellt, dass die «Kantonsstrasse zum See», ab der Inbetriebnahme als Kantonsstrasse zweiter Klasse Nr. 130 in den Kantonsstrassenplan aufgenommen wird (I/Ziff. 1 Abs. 1). Das bisherige Teilstück der Kantonsstrasse Nr. 24, Thurgauerstrasse von der Einmündung Industriestrasse bis zur Einmündung in die Kantonsstrasse Nr. 1, St.Gallerstrasse, wird gleichzeitig aus dem Kantonsstrassenplan gestrichen (I/Ziff. 2 Abs. 2). Des Weiteren wird das Teilstück der Kantonsstrasse Nr. 104, Goldach / Rorschacherberg, im Bereich des zukünftigen Nationalstrassenanschlussknotens Sulzstrasse (km 1.168 bis km 1.441) aus dem Kantonsstrassenplan gestrichen (I/Ziff. 2 Abs. 3).

9 Antrag

Wir beantragen Ihnen, Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, einzutreten auf den:

- Kantonsratsbeschluss über den Bau der «Kantonsstrasse zum See» mit Kostenbeteiligung am «Anschluss Witen mit Zubringer»;
- XIII. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan.

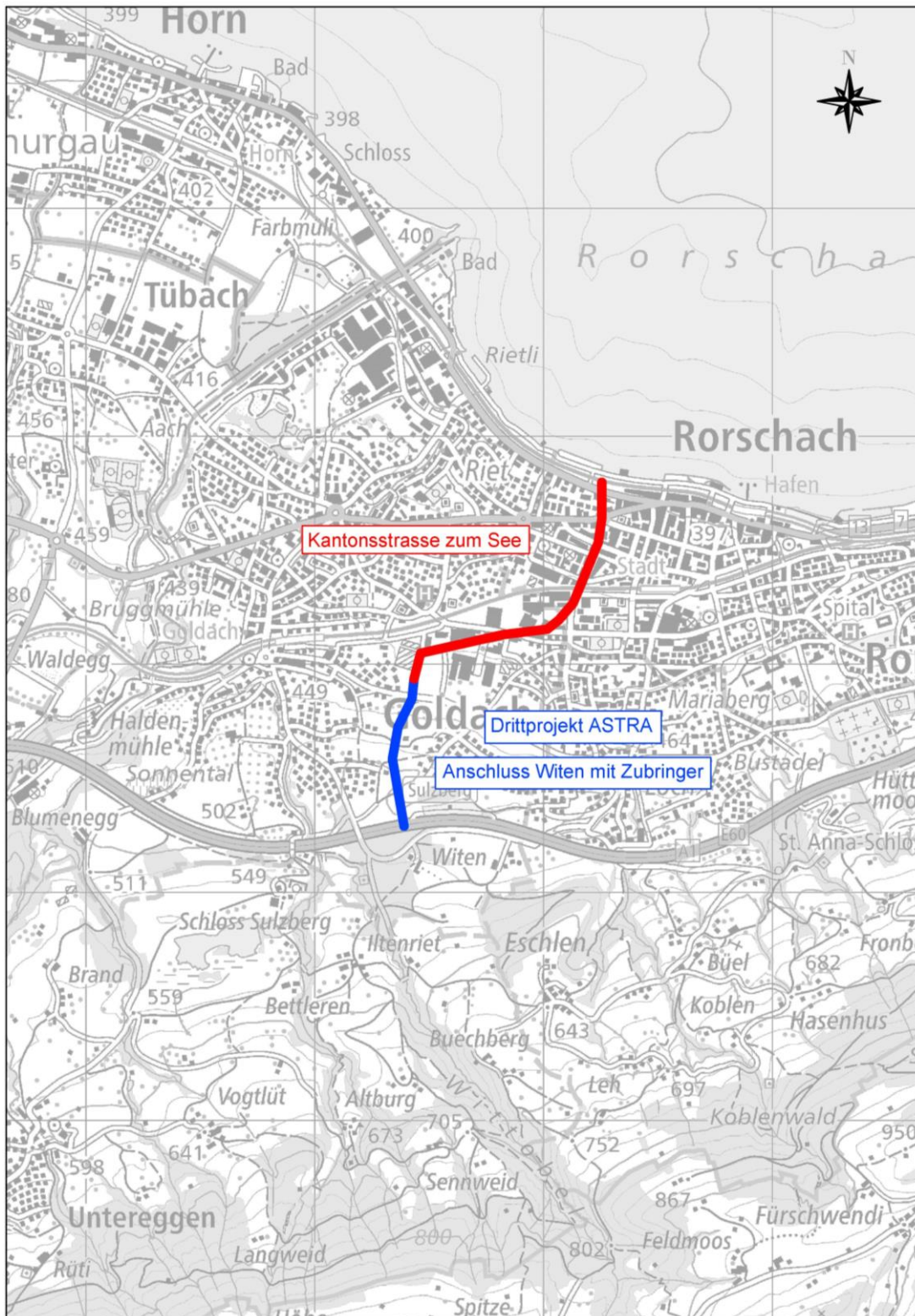
Im Namen der Regierung

Susanne Hartmann
Präsidentin

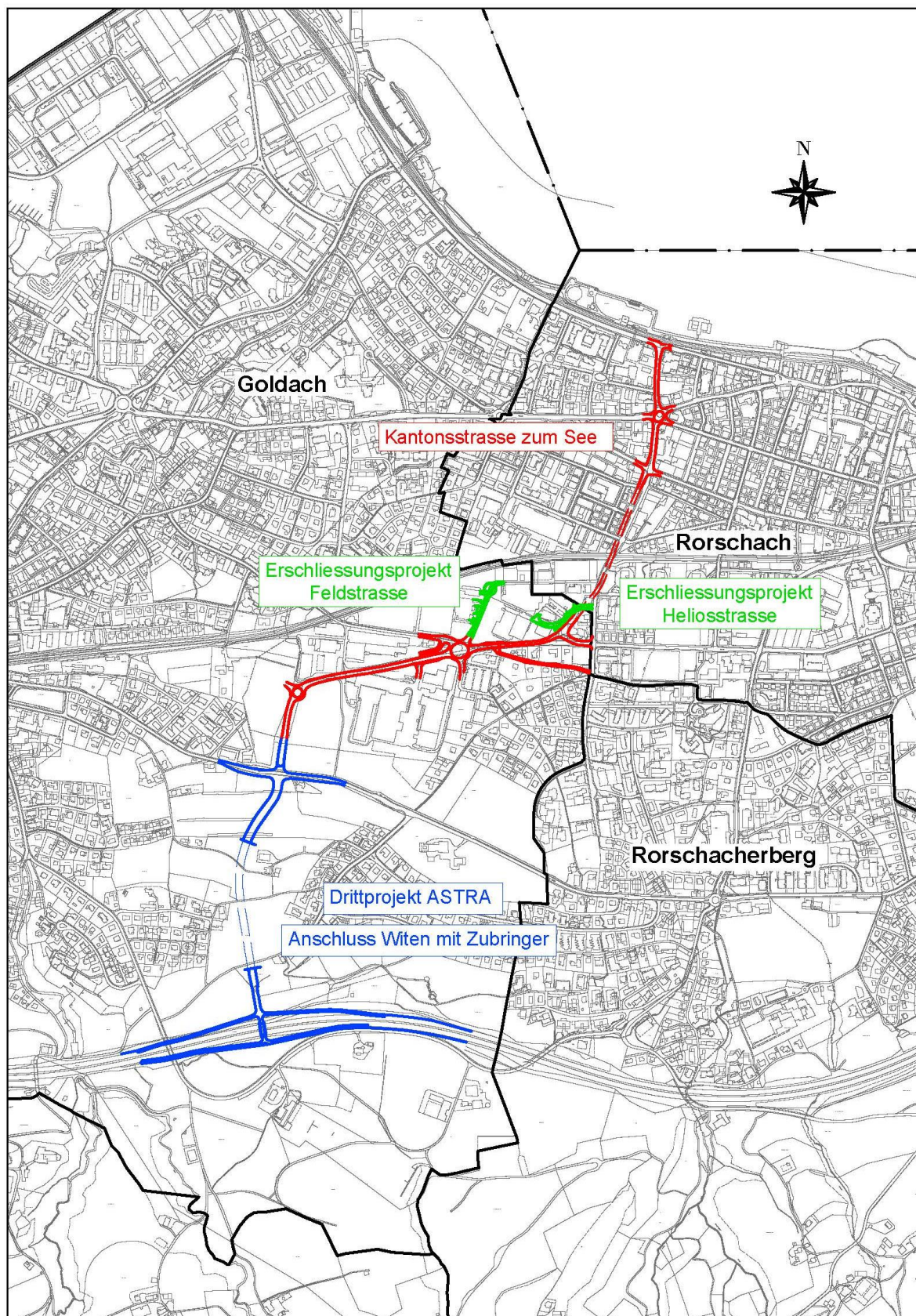
Dr. Benedikt van Spyk
Staatssekretär

Anhang: Pläne

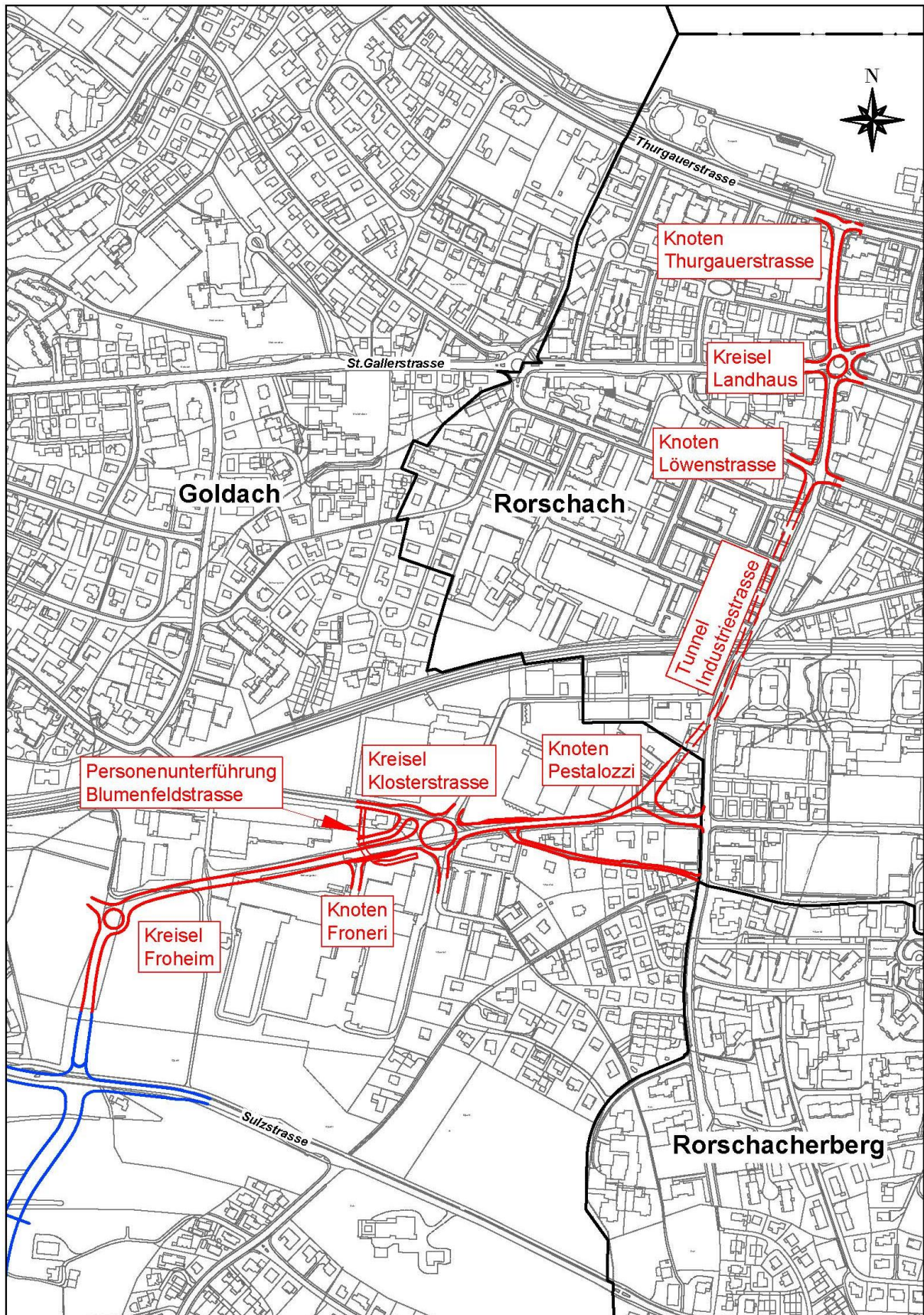
Übersicht



Übersicht Projektperimeter «Kantonsstrasse zum See» einschliesslich ASTRA-Projekt «Anschluss Witen mit Zubringer»



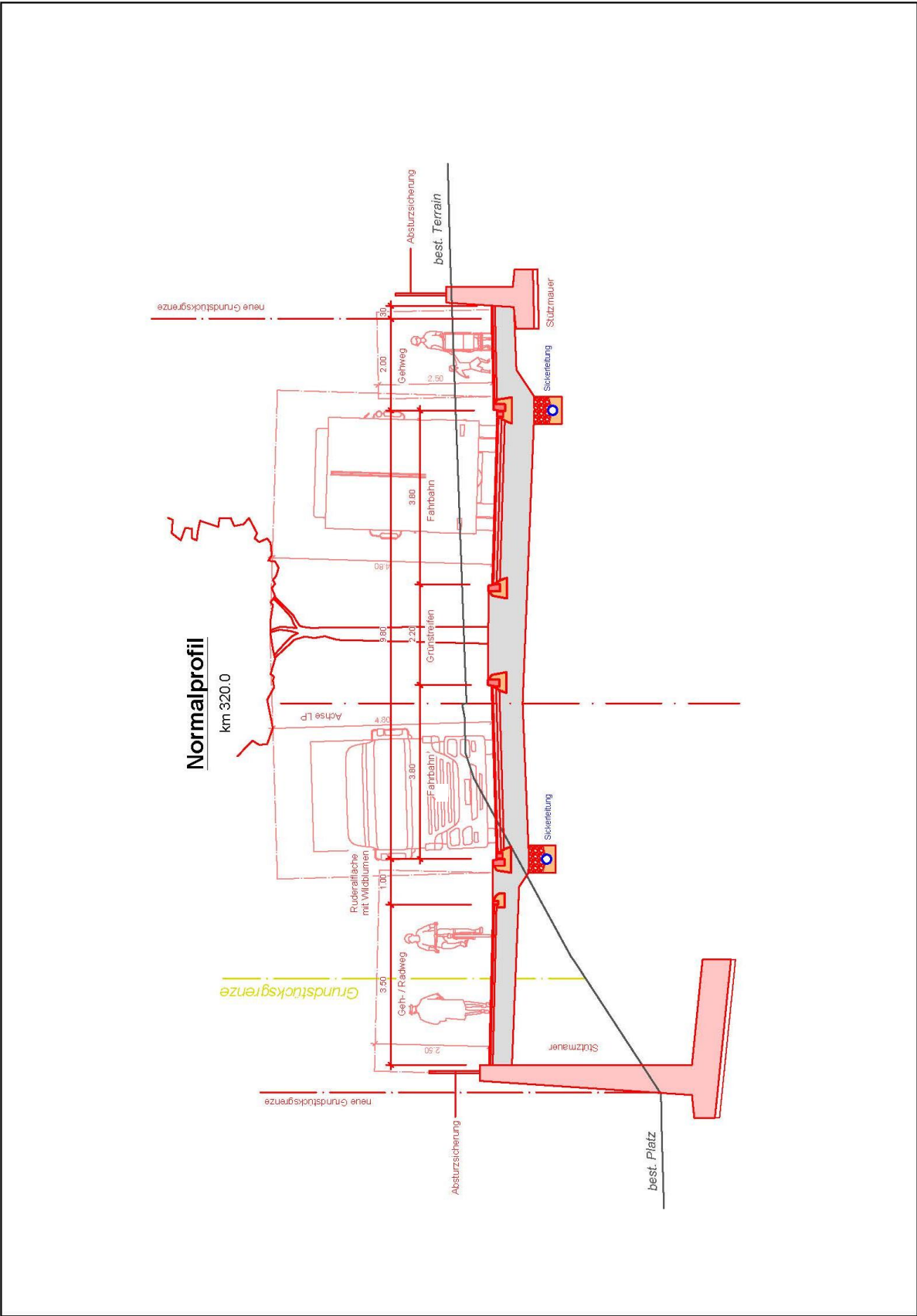
Übersicht Linienführung «Kantonsstrasse zum See»



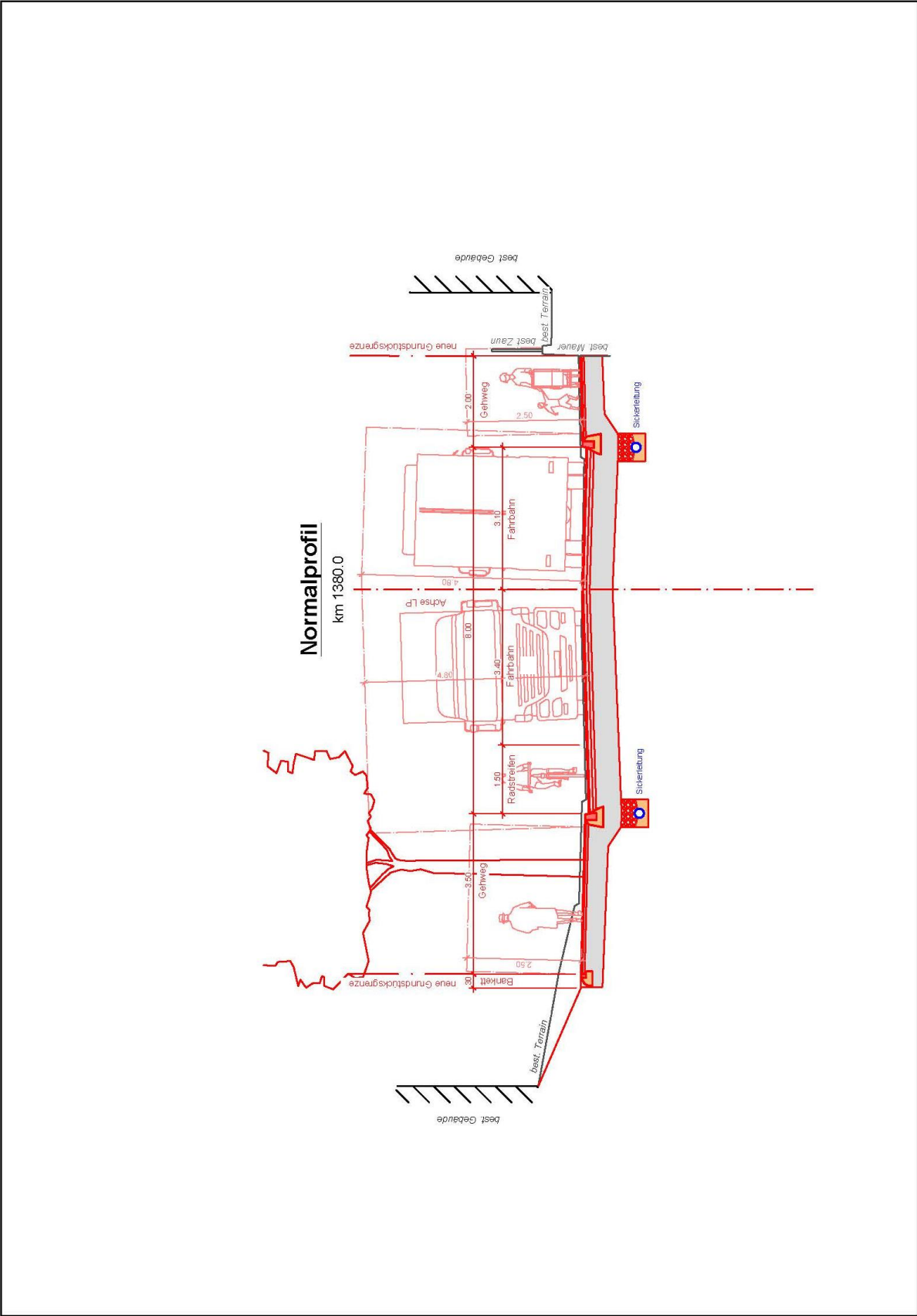
Technische Angaben 1 (Normalprofil Trasse ausserorts)



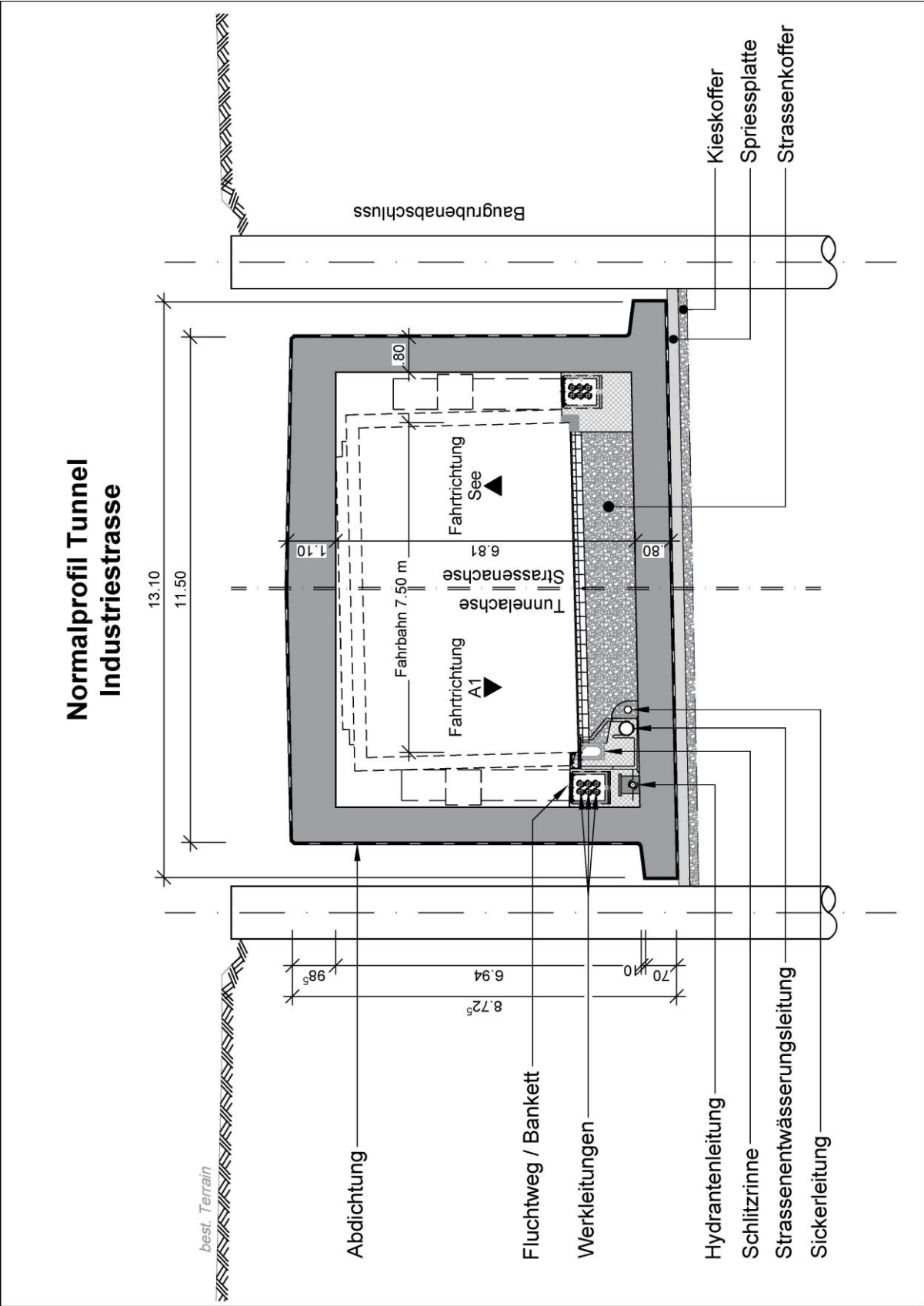
Technische Angaben 2 (Normalprofil Trasse Industrie)



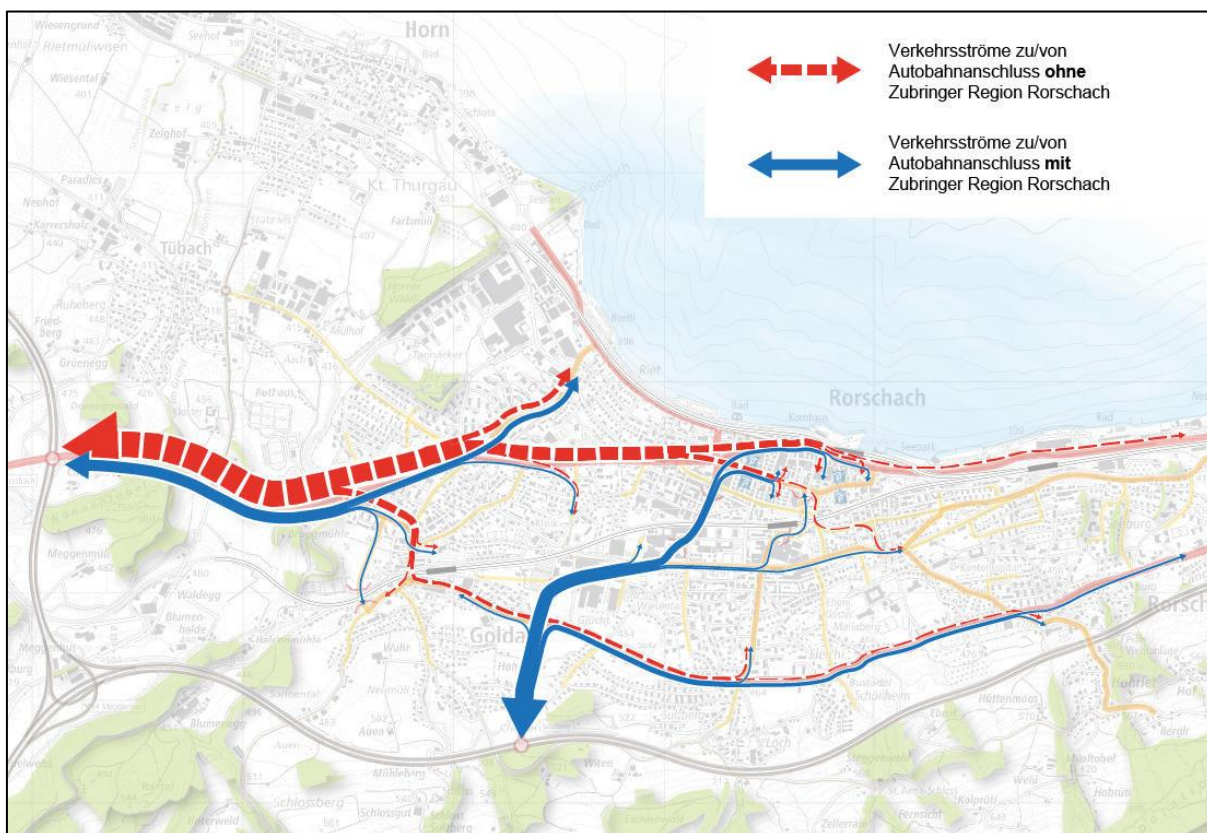
Technische Angaben 3 (Normalprofil Trasse innerorts)



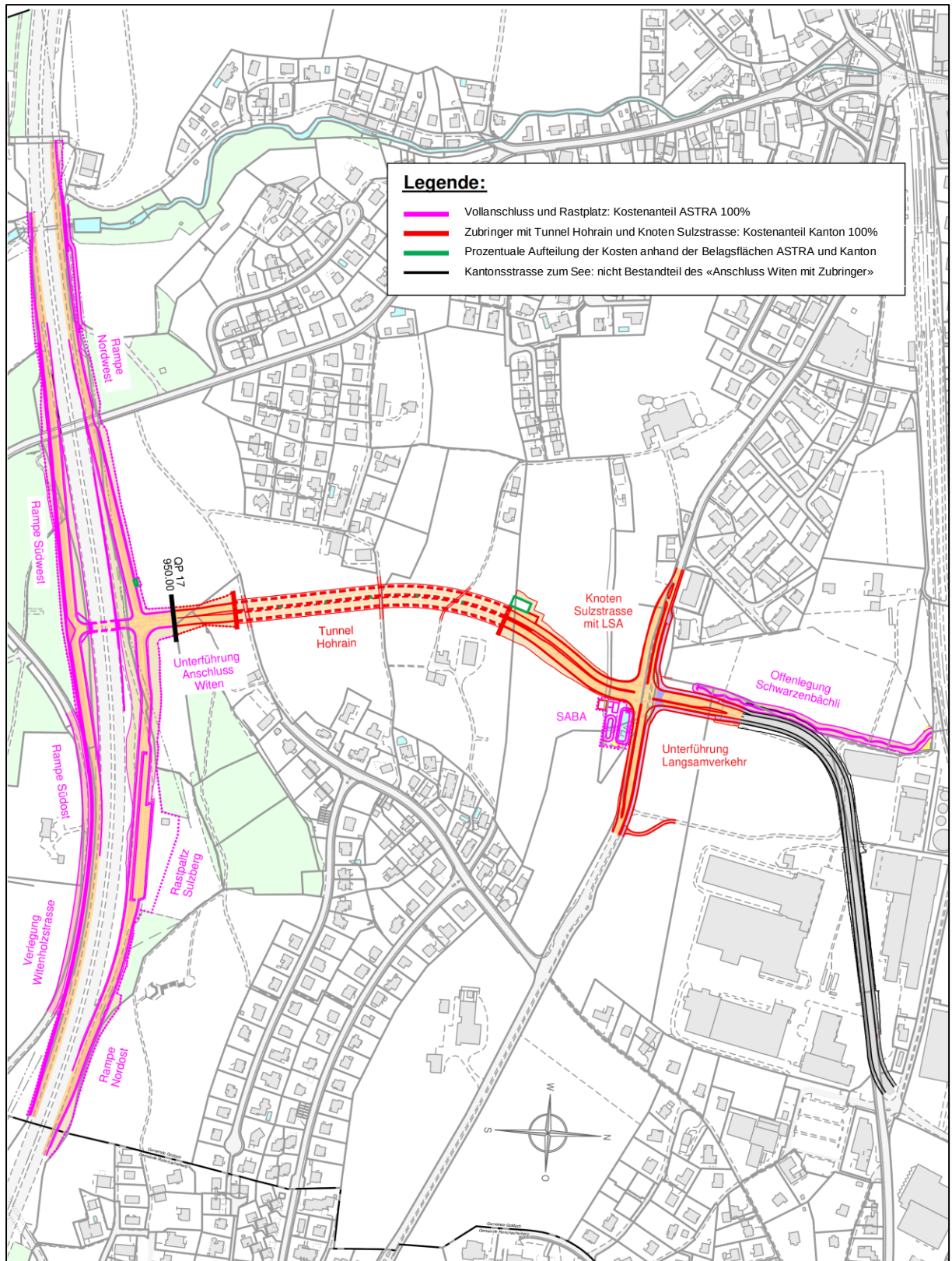
Technische Angaben 4 (Normalprofil Tunnel)



Verkehrsströme mit und ohne «Anschluss Witen mit Zubringer» und «Kantonsstrasse zum See»



Übersicht «Anschluss Witen mit Zubringer» Perimeter und Kostenteiler



Kantonsratsbeschluss über den Bau der «Kantonsstrasse zum See» mit Kostenbeteiligung am «Anschluss Witen mit Zubringer»

Entwurf der Regierung vom 22. Oktober 2024

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 22. Oktober 2024¹ Kenntnis genommen und
erlässt

als Beschluss:

I.

Ziff. 1

¹ Das Bauvorhaben «Kantonsstrasse zum See» mit einem Kostenvoranschlag von Fr. 206'660'000.– (Preisbasis Oktober 2023, inkl. MWST 8,1 Prozent) wird genehmigt.

² Zur Deckung der nach Abzug des Gemeindeanteils von Fr. 8'921'000.– verbleibenden Kosten für den Bau der «Kantonsstrasse zum See» wird ein Kredit von Fr. 197'739'000.– gewährt.

³ Der Kredit wird dem Strassenfonds belastet.

Ziff. 2

¹ Der Kostenbeteiligung am ASTRA-Projekt «Anschluss Witen mit Zubringer» im Umfang von Fr. 69'489'000.– (Preisbasis Oktober 2023, inkl. MWST 8,1 Prozent) wird zugestimmt.

² Zur Deckung der Kostenbeteiligung am ASTRA-Projekt «Anschluss Witen mit Zubringer» wird ein Kredit von Fr. 69'489'000.– gewährt.

³ Der Kredit wird dem Strassenfonds belastet.

Ziff. 3

¹ Über Nachtragskredite für Mehrkosten, die auf ausserordentliche, nicht voraussehbare Umstände zurückgehen, beschliesst der Kantonsrat endgültig.

¹ ABI 2024-●●.

² Mehrkosten infolge ausgewiesener Teuerung oder Anpassung der Mehrwertsteuer bewilligt die Regierung.

Ziff. 4

¹ Die Regierung wird ermächtigt, im Rahmen des Kostenvoranschlags bauliche Änderungen zu beschliessen, soweit sie aus technischen Gründen oder zum Schutz der Umwelt notwendig sind und das Gesamtprojekt «Kantonsstrasse zum See» dadurch nicht wesentlich umgestaltet wird.

II.

[keine Änderung anderer Erlasse]

III.

[keine Aufhebung anderer Erlasse]

IV.

1. Die Regierung bestimmt den Vollzugsbeginn dieses Erlasses.
2. Die Rechtsgültigkeit dieses Erlasses setzt voraus, dass das Projekt «Anschluss Witen mit Zubringer» des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) rechtskräftig wird.
3. Dieser Erlass untersteht dem fakultativen Finanzreferendum.²

² Art. 7^{bis} Abs. 1 Bst. a RIG, sGS 125.1.

XIII. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan

Entwurf der Regierung vom 22. Oktober 2024

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 22. Oktober 2024³ Kenntnis genommen und
erlässt:

I.

Der Erlass «Kantonsstrassenplan vom 28. September 1987»⁴ wird wie folgt geändert:

Ziff. 1

¹ Die «Kantonsstrasse zum See» wird als Kantonsstrasse zweiter Klasse Nr. 130 Bestandteil des Kantonsstrassennetzes.

Ziff. 2

¹ Das Teilstück der Thurgauerstrasse Kantonsstrasse Nr. 24, Steinach / Rorschach, von der Einmündung Industriestrasse bis zur Einmündung in die St.Gallerstrasse Kantonsstrasse Nr. 1 St.Gallen / Bad Ragaz wird aus dem Kantonsstrassenplan gestrichen.

² Das Teilstück der Kantonsstrasse Nr. 104, Goldach / Rorschacherberg, im Bereich des zukünftigen Nationalstrassenanschlussknotens Sulzstrasse (km 1.168 bis km 1.441) wird aus dem Kantonsstrassenplan gestrichen.

II.

[keine Änderung anderer Erlasse]

III.

[keine Aufhebung anderer Erlasse]

³ ABI 2024-●●.

⁴ sGS 732.15.

IV.

1. Dieser Nachtrag wird ab Inbetriebnahme der «Kantonsstrasse zum See» angewendet. Die Regierung stellt den Zeitpunkt fest.
2. Die Rechtsgültigkeit dieses Nachtrags setzt die Rechtsgültigkeit des Kantonsratsbeschlusses über den Bau der «Kantonsstrasse zum See» mit Kostenbeteiligung am «Anschluss Witen mit Zubringer» voraus.

Anhang

XIII. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan, Streichung Kantonsstrasse Nr. 104 von km 1.168 bis km 1.441



Massstab 1: 2'000
Koordinaten 2'753'430, 1'259'889

Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals.
21.09.2023

XIII. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan, Streichung Kantonsstrasse Nr. 24 von km 0.000 bis km 0.282



Massstab 1: 2'000
Koordinaten 2'754'407, 1'260'751

Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals.
21.09.2023