

Kantonsratsbeschluss über den Bau der Umfahrungsstrasse Bütschwil

und

VII. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan

Botschaft und Entwürfe der Regierung vom 28. April 2009

Inhaltsverzeichnis	Seite
Zusammenfassung.....	2
1. Verkehrsplanung Toggenburg	3
2. Begründung der Umfahrung Bütschwil	4
2.1. Verkehrssituation in Bütschwil.....	4
2.2. Lösung «Umfahrungsstrasse».....	4
2.3. Aufhebung Niveauübergang Aufeld	5
3. Projekt.....	5
3.1. Konzept.....	5
3.2. Linienführung	5
3.3. Anschlüsse.....	6
3.4. Anpassungen des lokalen Strassen- und Wegnetzes.....	6
3.5. Flankierende Massnahmen	7
3.6. Technische Daten	7
4. Umwelt	8
4.1. Formelles	8
4.2. Gesamtsicht	8
4.3. Raumplanung.....	9
4.4. Natur- und Landschaftsschutz.....	9
4.5. Wald.....	10
4.6. Archäologie, Denkmalpflege.....	10
4.7. Altlasten	10
4.8. Boden.....	10
4.9. Grund- und Oberflächengewässer, Entwässerung	10
4.10. Luft.....	11
4.11. Lärm.....	11
4.12. Störfallvorsorge	12
5. Vernehmlassungen	12
5.1. Politische Gemeinde Bütschwil.....	12
5.2. Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission.....	12
5.3. Kantonale Fachstellen.....	13
6. Kosten.....	13
6.1. Kostenvoranschlag (Preisbasis August 2006)	13
6.2. Bundesbeitrag	14
6.3. Kreditbedarf.....	14
7. Rechtliches.....	14
7.1. Strassengesetz	14
7.2. Finanzreferendum	15
7.3. VII. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan	15

8. Antrag	15
Beilagen:	
1. Übersicht.....	16
2. Linienführung	17
3. Technische Angaben 1 (Normalprofile «Offene Strecke»)	18
4. Technische Angaben 2 (Normalprofil «Tunnel Michelau» / Normalprofil «Tunnel Engi / Bahnhof / Neudietfurt»)	19
Entwürfe:	
– Kantonsratsbeschluss über den Bau der Umfahrungsstrasse Bütschwil.....	20
– VII. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan	21

Zusammenfassung

Umfahrungsstrassen sind wirksame Massnahmen, um Dörfer und Städte vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Auch entlang der Toggenburger Achse in Bütschwil drängt sich diese Lösung auf. Das Dorfzentrum wird von der Kantonsstrasse Nr. 13 – zugleich eidgenössische Hauptstrasse H16 – durchquert. Das hohe Verkehrsaufkommen, die Verkehrssicherheit im Zentrum, der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer und der Umweltschutz müssen verbessert werden.

Mit der Umfahrung Bütschwil kann das Verkehrsaufkommen im Ortszentrum um etwa die Hälfte verringert werden. Die Linienführung ist das Ergebnis langjähriger und aufwändiger Studien und Abklärungen. Sie nimmt auf Landschaft, Natur, Gewässer und Umwelt gebührend Rücksicht. Auf einer Länge von 3,765 km wird das Ortszentrum von Bütschwil am östlichen Dorfrand umfahren. Um die Umlagerungswirkung auf die Umfahrungsstrasse sicherzustellen, sind flankierende Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz erforderlich. Sie sind Sache der politischen Gemeinde und sollen auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Umfahrungsstrasse hin verwirklicht werden.

Die Vorlage berücksichtigt die dem Kantonsrat vorgelegten Berichte 40.93.01 «Verkehrsplanning im Toggenburg» und 40.96.02 «Perspektiven der st.gallischen Strassenbaupolitik» mit den festgelegten Zielen und Grundsätzen.

Die Gesamtkosten von 200,4 Mio. Franken gehen zu Lasten der aus zweckgebundenen Einnahmen finanzierten Strassenrechnung des Kantons St.Gallen, verteilt auf eine Bauzeit von voraussichtlich sechs Jahren. Der Kantonsratsbeschluss über den Bau der Umfahrungsstrasse Bütschwil untersteht dem fakultativen Finanzreferendum.

Auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme wird die Umfahrung Bütschwil als Kantonsstrasse erster Klasse Nr. 121 Bestandteil des Kantonsstrassenplans. Das bisherige Teilstück von der Einmündung der Kantonsstrasse Nr. 12 (von Mosnang) bis zur Einmündung der Kantonsstrasse Nr. 88 (von Oberhelfenschwil), Bütschwil, der Kantonsstrasse Nr. 13 wird gleichzeitig aus dem Kantonsstrassenplan gestrichen. Dazu ist ein VII. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan nötig. Der Kantonsrat entscheidet abschliessend.

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Hiermit unterbreiten wir Ihnen Botschaft und Entwürfe des Kantonsratsbeschlusses über den Bau der Umfahrungsstrasse Bütschwil und des VII. Nachtrages zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan.

1. Verkehrsplanung Toggenburg

In der Novembersession 1993 nahm der Kantonsrat vom Bericht 40.93.01 «Verkehrsplanung im Toggenburg» Kenntnis (ProtKR 1992/1996 Nr. 416). Der Bericht enthält grundlegende Aussagen zur Verkehrspolitik im Toggenburg, die Bedeutung für den ganzen Kanton St.Gallen haben.

Das Verkehrssystem soll dem Menschen dienen, ohne ihm zur Last zu fallen. Es soll:

- die notwendigen Verkehrsbeziehungen innerhalb und zwischen den Regionen sowie zu den übergeordneten Zentren und Wirtschaftsräumen sicherstellen;
- die Erreichbarkeit benachteiligter Gebiete verbessern.

Wichtige Anliegen sind die Vermeidung von unnötigem Verkehr und die umweltverträgliche Abwicklung des Verkehrs. Kanton und Gemeinden sind schon aufgrund des Massnahmenplans Luftreinhaltung gehalten, zahlreiche Massnahmen hinsichtlich des Verhaltens im Strassenverkehr zu ergreifen und im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit zu verwirklichen.

Bahn und Bus als öffentliche Verkehrsmittel haben einen klaren Vorteil, wenn es darum geht, den Verkehr umweltverträglich abzuwickeln. Im ländlichen Gebiet und in den Bergregionen wirkt der öffentliche Verkehr einer weiteren Abwanderung der Bevölkerung entgegen, indem er eine gewisse Mindestmobilität jener Bevölkerungsteile sicherstellt, die kein eigenes individuelles Verkehrsmittel haben. Ferner ist er für den Tourismus von beträchtlicher Bedeutung. Die Toggenburger Streusiedlungen sind hingegen nicht ideal für öV-Erschliessungen.

Auch Umfahrungen können Bewohnerinnen und Bewohner vor Belästigungen bewahren und die Erschliessungsqualität verbessern. Strasseninfrastruktur-Engpässe sollen beseitigt werden, wo Siedlungen vor starken Umweltschädigungen entlastet werden müssen und keine anderen Massnahmen Verbesserungen versprechen. Der Entlastungsvorteil ist mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf den entlasteten Strassen auf Dauer sicherzustellen.

Entsprechend den raumplanerischen Absichten des Kantons St.Gallen, der Förderung des regionalen Zentrums Wattwil / Lichtensteig und der touristischen Region des Obertoggenburgs, ist es unabdingbar, diese Gebiete durch leistungsfähige Verkehrsträger mit den übergeordneten Netzen (Strasse und Schiene) bestmöglich zu verknüpfen. Dieses Ziel soll durch den Bau von Ortsumfahrungen erreicht werden. Die Umfahrungsstrasse Bütschwil ist im Bericht erwähnt.

Im August 1996 unterbreitete die Regierung dem Kantonsrat den Bericht 40.96.02 «Perspektiven der st.gallischen Strassenbaupolitik». Auch darin werden Ziele und Grundsätze, die im Bericht zur Verkehrsplanung im Toggenburg erarbeitet wurden, bestätigt. Ortsumfahrungen haben wegen der starken Belastung einiger Ortszentren durch den Verkehr eine unverändert hohe Bedeutung.

Die Umfahrung Bütschwil ist im kantonalen Richtplan enthalten. Die Erarbeitung der Linienführung für die Umfahrung Bütschwil wurde von der Regierung am 20. Juni 2006 als Zwischenergebnis beschlossen.

Für die Umfahrung Bütschwil liegt ein Genehmigungsprojekt vor. Teile der Umfahrungsstrasse liegen im Gebiet der Thurlandschaft Lichtensteig – Schwarzenbach (enthalten im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung [BLN]). Das Bundesinventar strebt die grösstmögliche Schonung der verzeichneten Landschaften an. Deshalb war bei der Planung und Verwirklichung der Ortsumfahrung im Bereich der Thurlandschaft Lichtensteig – Schwarzenbach in besonderem Mass auf eine gute Eingliederung der Strasse in die Landschaft und auf die Schonung und möglichst umfassende Erhaltung der Naturwerte (insbesondere Prallhänge, Alluvialterrassen, vielfältige Pflanzengesellschaften) zu achten.

2. Begründung der Umfahrung Bütschwil

2.1. Verkehrssituation in Bütschwil

Die Kantonsstrasse Nr. 13 führt vom A1-Anschluss Wil über Bazenheid und Bütschwil nach Wattwil und weiter über Wildhaus ins Rheintal zu den A13-Anschlüssen Haag und Buchs. Sie ist gleichzeitig Teil des eidgenössischen Hauptstrassennetzes (H 16).

Bütschwil liegt auf dem Zubringer von Wil und dem Nationalstrassenanschluss A1 Zürich – St.Gallen zum regionalen Zentrum Wattwil / Lichtensteig und zur touristischen Region des Obertoggenburgs. Die Kantonsstrasse dient in Bütschwil allen Verkehrsteilnehmenden und hat an Werktagen den Durchgangs-, den Ziel-, den Quell- und den Binnenverkehr mit einem beachtlichen Schwerverkehrsanteil aufzunehmen. An Wochenenden und Feiertagen herrscht zudem ein reger Ausflugsverkehr von Tagestouristen in das Obertoggenburg. Die Verkehrsbelastung, d.h. der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) präsentiert sich wie folgt (Stand 2008):

Messstelle	DTV
Bütschwil Bächli	15'276

Der Lastwagenanteil am Werktagsverkehr beträgt bis zu 5 Prozent. Die höchste Werktagsspitze (18'110 am 29. August 2008) kann bis zu 20 Prozent und die höchste Sonntagsmessung (18'840 am 12. Oktober 2008) bis zu 25 Prozent über dem DTV liegen.

2.2. Lösung «Umfahrungsstrasse»

Die Verkehrssituation und deren Auswirkungen zeigen, dass in Bütschwil mehrere Voraussetzungen erfüllt sind, die in Art. 32 des Strassengesetzes (sGS 732.1; abgekürzt StrG) genannt werden. Der Durchgangsverkehr führt durch den Dorfkern. Lärm, Luftschadstoffe und Erschütterungen wirken sich derart auf die Lebensqualität aus, dass dringend Abhilfe geboten ist. Das Unfallrisiko für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden – insbesondere Fussgänger und Radfahrer – ist gross. Auch die Aufenthaltsqualität leidet unter dem Verkehr und die Entwicklungsmöglichkeiten sind beschränkt.

Verkehrsaufkommen, Verkehrssicherheit, Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmenden und Umweltschutz machen die Umfahrungsstrasse notwendig. Die gesamthaften Betrachtungen zum öffentlichen Verkehr und zum Individualverkehr, die im Rahmen des Berichts zur Verkehrsplanung im Toggenburg angestellt wurden, haben dies gezeigt. Daran hat sich nichts geändert. Die Kantonsstrasse Nr. 13 ist das strassenmässige Rückgrat des Toggenburgs, das durch Querverbindungen mit überregionalem und regionalem Charakter sowie durch Anschlussstrassen von lokaler Bedeutung ergänzt wird.

Bütschwil liegt zwischen den beiden in Betrieb stehenden Ortsumfahrungen Wattwil (1. Etappe), (Inbetriebnahme im Jahr 1993) und Bazenheid (Inbetriebnahme im Jahr 2006). Der auf den beiden Umfahrungsstrassen flüssig rollende Verkehr zwingt sich dazwischen durch die Ortskerne von Bütschwil und Dietfurt. Zusätzlich zur grossen Verkehrsbelastung führen in Bütschwil zwei Bahnübergänge oft zu grösseren Stausituationen. Erst die Realisierung der Umfahrungsstrasse ermöglicht es, die Ortskerne von Bütschwil und Dietfurt vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Die Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner wird dadurch wesentlich verbessert. Aufgrund der Verkehrsprognosen ergeben sich für Bütschwil im Jahr 2018, dem Jahr der möglichen Eröffnung der Umfahrung Bütschwil (einschliesslich der notwendigen flankierenden Massnahmen), folgende Verkehrszahlen:

Ort (Messstelle)	DTV ohne Umfahrung	DTV mit Umfahrung	Entlastung (in Prozent)
Bütschwil Bächli	18'200	9'100	-50

Die Werte beruhen auf einer durchschnittlichen jährlichen Verkehrszunahme von 1,5 Prozent. Die Zahlen sind mit einer gewissen Unsicherheit behaftet. Weil sich aber die Zusammensetzung des Verkehrs (Anteile Durchgangs-, Ziel-, Quell- und Binnenverkehr) mittelfristig nur unwesentlich ändern wird, ändert sich auch an der prozentualen Entlastungswirkung praktisch nichts. In Betrieb stehende Umfahrungsstrassen zeigen, dass die Verkehrszahlen wenigstens um die Hälfte verringert werden können und bestätigen somit die Prognosen. Mit der Verringerung des Verkehrsaufkommens um 50 Prozent werden die Verkehrssicherheit erhöht und die ungenügende Wohnqualität wegen zu hoher Belastung mit Lärm und Luftschadstoffen massiv verbessert.

2.3. Aufhebung Niveauübergang Aufeld

Mit Regierungsbeschluss vom 2. Juli 1985 (RRB 1985/999) wurde die Aufhebung des Niveauübergangs Aufeld an der Kantonsstrasse Nr. 13 in Bütschwil und mit Regierungsbeschluss vom 9. August 1988 (RRB 1988/1235) wurden die aus den Einsprachen resultierenden Projektänderungen genehmigt. An der Bürgerversammlung vom 27. März 1991 wurde der Nachtragskredit von der Bürgerschaft von Bütschwil abgelehnt. Das Baudepartement stellte deshalb den Entscheid über die Weiterbearbeitung des Projekts «Niveauübergang Aufeld» zurück. Das Projekt sollte erst im Rahmen der geplanten Umfahrung wieder behandelt werden. Mit dem Bau der Umfahrung Bütschwil können die mit dem Niveauübergang zusammenhängenden Verkehrsprobleme erheblich gemindert werden. Der Bau der Bahnunterführung wird damit hinfällig und das Projekt kann widerrufen werden, sobald das Projekt Umfahrung Bütschwil rechtskräftig ist.

3. Projekt

3.1. Konzept

Der Durchgangsverkehr soll aus den dicht besiedelten Dorfkernen von Bütschwil und Dietfurt auf die Umfahrung verlagert werden. Die neue Strasse wird über die beiden Anschlüsse Engi im Norden und Neudietfurt im Süden mit dem bestehenden Strassennetz verbunden. Durch die ideale Lage der Anschlüsse kann erreicht werden, dass auch ein grosser Teil des regionalen Ziel- und Quellverkehrs die Umfahrungsstrasse benutzt. Um diese Wirkung zu unterstützen und eine dauerhafte Zentrumsentlastung zu bewirken, müssen flankierende Massnahmen auf den entlasteten Strassen mit dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Umfahrungsstrasse greifen. Die notwendigen Projektierungsarbeiten sind im Gang.

Die Umfahrungsstrasse wird neu zur Kantonsstrasse Nr. 121 und zugleich als H16 zum eidgenössischen Hauptstrassennetz gehören. Die entlasteten Strassen werden grösstenteils zu Gemeindestrassen umgeteilt bzw. als Kantonsstrassen gestrichen.

3.2. 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 Landschaftschutz 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 gleichzeitig mit der Projektierung durch ein unabhängiges Planungsbüro der Umweltverträglichkeitsbericht erstellt und dessen Ergebnisse in die Projektierung eingearbeitet. Zeitgleich wurden die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) und die massgebenden kantonalen Fachstellen kontaktiert. Die vorliegende Linienführung (Beilage 2) ist das Ergebnis der Optimierung, der engen Zusammenarbeit mit den massgebenden Stellen und der frühzeitigen Berücksichtigung der unterschiedlichen Interessen.

Die Umfahrungsstrasse hat eine Länge von 3,765 km. Das Zentrum von Bütschwil wird am östlichen Dorfrand umfahren. Die neue Strasse taucht vor dem Weiler Engi ab und führt vor der bestehenden Abzweigung Richtung Ganterschwil in den knapp 500 m langen Tunnel Engi. Im Bereich des Weilers führt der Tunnel unter der bestehenden Kantonsstrasse hindurch und verläuft im Bereich der Austrasse entlang der oberen Böschungskante des markanten Thurabhangs. Der Tunnel Engi endet nach der Unterquerung der Austrasse. Die Umfahrungsstrasse überquert im Anschluss das grössere, nördliche Tobel über die Brücke Loch (das südlichere, kleinere Tobel wird aufgefüllt) und folgt dann der Böschungskante, ohne diese zu beeinträchtigen. Nach der Überquerung der Unterdorfstrasse und des Dorfbachs führt die Umfahrung Richtung Bahnhof bzw. Soorpark. Ab dem südlichen Ende der Brücke Dorfbach taucht die Strasse allmählich in einer Wanne ab und unterquert die Plattenstrasse. Durch den 480 m langen Tunnel Bahnhof wird die Umfahrung zwischen dem Industriegebiet Soor und dem Bahntrasseesee südwärts an den Fuss der Geländekante im Gebiet Michelau geführt. Von hier bis zur Thurquerung verläuft das Trasse im BLN-Gebiet. Entsprechend den Auflagen der ENHK folgt die Strasse bestmöglich dem Verlauf des Böschungsfusses der markanten Geländestufe, ohne diese zu verändern. Die Linienführung in diesem Abschnitt ist so gewählt, dass einerseits die Thur über eine möglichst kurze und rechtwinklig zur Flussachse liegende Brücke überquert wird, andererseits eine möglichst grosse Distanz zur unter Schutz stehenden ehemaligen Spinnerei eingehalten wird. Nach dem 140 m langen Tunnel Michelau und der Thurbrücke taucht die Umfahrungsstrasse in den 300 m langen Tunnel Neudietfurt ab. Im Tunnel Neudietfurt, der unter der bestehenden Kantonsstrasse das Zentrum Neudietfurt unterquert, führt die Strasse zum Ende der Umfahrung Bütschwil bzw. zur Umfahrung Wattwil (1. Etappe).

3.3. Anschlüsse

Mit dem Anschlusskonzept soll einerseits der Durchgangsverkehr vollständig auf die Umfahrungsstrasse geleitet, andererseits die Umfahrung von allen Punkten in Bütschwil möglichst schnell erreicht werden können. Nur so kann die angestrebte Entlastung des Dorfzentrums auch erreicht werden.

Der Anschluss Engi der Umfahrung Bütschwil ist rund 130 m nördlich des T-Knotens geplant, an dem die Kantonsstrasse Nr. 30 von und nach Ganterschwil an die Kantonsstrasse Nr. 13 anschliesst. Der Anschluss Engi wird als T-Knoten mit einer Lichtsignalanlage ausgerüstet. Die Lichtsignalanlage ist notwendig, um einen möglichen Rückstau in den Tunnel Engi zu vermeiden. Die Kantonsstrasse von und nach Bütschwil mündet aus westlicher Richtung in den Anschluss Engi ein. Durch die gewählte Lage des Anschlusses Engi können sowohl die Fuss- und Radwegverbindungen als auch die Bushaltestellen beibehalten werden. Die Liegenschaften im Weiler Engi werden wie bisher erschlossen.

Der Anschluss Neudietfurt verbindet die Umfahrung Bütschwil mit der Umfahrung Wattwil (1. Etappe). Der Knoten beim nördlichen Beginn der Umfahrung Wattwil (1. Etappe) ist bereits kreuzungsfrei ausgebildet. Auch der Anschluss Neudietfurt wird mit geringfügigen Anpassungen kreuzungsfrei ausgebildet werden können. Er bietet dadurch gute Verkehrssicherheit und stellt die Verkehrsbeziehungen von und nach Lichtensteig und Bütschwil/Dietfurt sicher.

3.4. Anpassungen des lokalen Strassen- und Wegnetzes

Mit der Inbetriebnahme wird die neue Umfahrungsstrasse zwischen Engi und Neudietfurt zur Kantonsstrasse Nr. 121. Das Teilstück ab der Einmündung der Kantonsstrasse Nr. 12 (von Mosnang) bis zur Einmündung der Kantonsstrasse Nr. 88 (von Oberhelfenschwil), Bütschwil, der Kantonsstrasse Nr. 13 wird aus dem Kantonsstrassenplan gestrichen und zur Gemeindestrasse umklassiert werden. Die Bereinigung des Kantonsstrassenplans erfolgt mit einem VII. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan (sGS 732.15).

Die neue Umfahrungsstrasse quert mehrere Sammel- und Erschliessungsstrassen. Zur Aufrechterhaltung dieser Verbindungen sind Unter- und Überführungen vorgesehen.

3.5. Flankierende Massnahmen

Auf die Eröffnung der neuen Umfahrung hin müssen auf dem übrigen Strassennetz flankierende Massnahmen greifen, um den Verkehr auf direktestem Weg der neuen Strasse zuzuführen. Zudem sollen die Auswirkungen des noch verbleibenden Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs im Ort minimiert werden. Für flankierende Massnahmen auf Kantonsstrassenabschnitten fallen für den Kanton zusätzliche Kosten an. Diese sind im 15. Strassenbauprogramm unter dem Titel Strassenraumgestaltung enthalten. Gemäss Kostenteiler für Strassenraumgestaltungen auf Kantonsstrassen hat der Kanton 65 Prozent und die Gemeinde 35 Prozent der Kosten zu tragen.

Das kantonale Tiefbauamt hat zusammen mit der Gemeinde Bütschwil im Februar 2009 einen Projektierungsauftrag vergeben. Es sollen Möglichkeiten zur Verstetigung des Verkehrs auf den entlasteten Kantonsstrassen mit strassenraumgestalterischen Massnahmen aufgezeigt werden. Ziel ist es, bis zum Baubeginn der Umfahrungsstrasse das Genehmigungsprojekt mit wirksamen Massnahmen der Bürgerschaft von Bütschwil vorzulegen.

3.6. Technische Daten

Die Umfahrungsstrasse Bütschwil wurde als Autostrasse geplant. Aufgrund der Verkehrszahlen und der Umfahrungen Bazenheid und Wattwil (1. Etappe), wurden Normalprofil und Trassierungselemente festgelegt (siehe Beilagen 3 und 4).

<i>Gesamtlänge</i>	von Engi bis Neudietfurt	3'765 m	100 Prozent
davon Tunnel	Gesamtlänge Tunnel	1'418 m	38 Prozent
	Tunnel Engi (498 m)		
	Tunnel Bahnhof (480 m)		
	Tunnel Michelau (140 m)		
	Tunnel Neudietfurt (300 m)		
davon Brücken	Gesamtlänge Brücken	204 m	5 Prozent
	Brücke Loch (51 m)		
	Brücke Dorfbach (86 m)		
	Brücke Thur (67 m)		
weitere Kunstbauten	1 Über- und 1 Unterführung		
<i>Normalprofil</i>	Offenes Trasse	Tunnel	Brücken
Bankette	2 x 1 m (Kies)	2 x 1 m (Beton)	2 x 1 m (Belag)
Fahrbahnen	2 x 3,75 m	2 x 3,75 m	2 x 3,75 m
<i>Ausbaugeschwindigkeiten</i>			
Anschluss Engi bis Südportal Tunnel Engi		60 km/h	
Südportal Tunnel Engi bis Nordportal Tunnel Michelau		80 km/h	
Nordportal Tunnel Michelau bis Anschluss Neudietfurt		60 km/h	
<i>Bauzeit</i>	6 Jahre (voraussichtlich)		

Beim Bau der Umfahrungsstrasse fallen rund 260'000 m³ Aushub an, der im Projekt selbst nicht wieder verwendet werden kann. Ein Grossteil des Materials kann aber aufbereitet und andersweitig verwendet werden. Mögliche Standorte für die Aufbereitung des Materials liegen im Norden der geplanten Umfahrungsstrasse. Damit die Aushubtransporte über das Trasse der künftigen Umfahrungsstrasse erfolgen können, muss die Umfahrungsstrasse von Norden nach Süden gebaut werden. Das für die Hinterfüllung und Überschüttung der Tunnels verwendete Material wird auf Zwischendeponien im Bereich der Tunnels zwischengelagert.

4. Umwelt

4.1. Formelles

Das Projekt unterliegt der 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. 3 des Kantonsratsbeschlusses über die Umweltverträglichkeitsprüfung (sGS 672.1; abgekürzt GRB UVP) ist das Planverfahren nach Art. 39 StrG.

Zuständige Prüfbehörde nach Art. 5 Abs. 1 und Art. 14 ff. UVPV, in Verbindung mit Art. 2 GRB UVP und Art. 34 StrG, ist die Regierung.

Umweltschutzfachstelle im Sinn von Art. 10c Abs. 1 USG in Verbindung mit Art. 7 GRB UVP und Art. 1 ff. des Regierungsbeschlusses zum Grossratsbeschluss über die Umweltverträglichkeitsprüfung (sGS 672.11) ist das Amt für Umwelt und Energie (AFU).

Der Umweltverträglichkeitsbericht zum Projekt Umfahrung Bütschwil wurde im August 2008 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 erst nach der öffentlichen Auflage und in Kenntnis allfälliger Einsprachen gegen das Projekt.

4.2. Gesamtsicht

Die wichtigsten Auswirkungen und Massnahmen zum Umweltschutz lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Entlastung der Dorfkerne von Bütschwil und Dietfurt vom Durchgangsverkehr und damit Verminderung von Erschütterungen, Luftschadstoff- und Lärmimmissionen;
- umfassender Lärmschutz für Liegenschaften entlang der Umfahrungsstrasse (Einhaltung der Planungswerte);
- Sicherung eines gleichwertigen Ersatzstandortes im Gebiet Äuli für die aufzuhebende Grundwasserfassung Hofäcker;
- Abstimmung der Linienführung im BLN-Objekt 1414 «Thurlandschaft, Lichtensteig – Schwarzenbach» mit der ENHK und der Abteilung Natur- und Landschaftsschutz des Amtes für Natur, Jagd und Fischerei;
- Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen entlang der Umfahrungsstrasse und deren Verankerung in einem landschaftspflegerischen Begleitplan;
- Realisierung von drei grossflächigen ökologischen Ersatzmassnahmen (linksseitig der Thur im BLN-Gebiet);
- umweltgerechte Bauabwicklung durch Verankerung der Umweltauflagen in der Ausschreibung, Umsetzung des Materialbewirtschaftungs- und Logistikkonzepts sowie einer Umweltbegleitung während der Ausführung.

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

4.3. Raumplanung

Gemäss den aktuellen Zonenplänen tangiert die projektierte Umfahrungsstrasse Landwirtschaftsgebiet sowie Wohn- und Gewerbegebiete der Lärmempfindlichkeitsstufe (ES) III. Es gilt für den gesamten Perimeter der Umfahrung ES III.

Die Umfahrung Bütschwil verläuft im Gebiet Michelau und Thurquerung im Objekt Nr. 1414 «Thurlandschaft Lichtensteig-Schwarzenbach» des BLN. Die Strasse beansprucht 2 ha Fruchtfolgeflächen (FFF) definitiv und 3,2 ha FFF während der Bauphase.

Die im Projektperimeter liegenden Objekte nach dem Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz (ISOS) und dem Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) werden in den folgenden Abschnitten erörtert.

4.4. Natur- und Landschaftsschutz

Die Topografie des Gebiets Bütschwil – Neudietfurt ist geprägt durch den heutigen Einschnitt der Thur sowie alluviale Terrassen und Steilböschungen ehemaliger Flussprallufer. Aufgrund dieser charakteristischen, durch den Fluss geschaffenen Landschaftsformen gehören Teile des Projektperimeters zum Objekt Nr. 1414 «Thurlandschaft Lichtensteig-Schwarzenbach» des BLN. Im Rahmen der Projektentwicklung nahmen Vertreter der ENHK an verschiedenen Besprechungen mit kantonalen Fachstellen teil.

Im Gutachten vom 13. Februar 2008 hält die ENHK fest, dass die Umfahrungsstrasse eine schwerwiegende Beeinträchtigung des BLN-Objektes verursacht. Das Strassenprojekt müsse nach Art. 6 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG) die bestmögliche Schonung der beeinträchtigten BLN-Objekte sicherstellen. Die ENHK erachtet das Gebot der grösstmöglichen Schonung als erfüllt, wenn folgende Auflagen erfüllt werden:

- die Umfahrungsstrasse ist gemäss Projekt 2006, Variante 2 vom 17. Oktober 2007 (entspricht dem vorliegenden Genehmigungsprojekt) weiter zu planen;
- die möglichen Optimierungsmassnahmen zu Gunsten des BLN-Objektes sind zu realisieren;
- die vorgeschlagenen Massnahmen gemäss Art. 6 NHG sind in Zusammenarbeit mit der kantonalen Fachstelle für Natur- und Landschaftsschutz auszuarbeiten.

Im Rahmen der Erarbeitung des Umweltverträglichkeitsberichtes (UVB) wurden diese Massnahmen geplant und sind sowohl im UVB als auch im landschaftpflegerischen Begleitplan dokumentiert.

Die Umfahrungsstrasse beansprucht primär intensiv genutztes Landwirtschaftsland. Durch den Bau der Strasse geht eine Fläche von ungefähr 12'600 m² an Naturwerten (Trockenstandorte, Hochstamm-Obstbestände usw.) definitiv verloren. Dieser Verlust wird mit den projektintegrierten Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen auf einer Fläche von rund 36'500 m² grosszügig kompensiert.

Aus wildökologischer Sicht bestehen keine Einwände gegen die Umfahrungsstrasse. Auf den offen geführten Strecken wird ein Wildschutzzaun von 1 m Höhe entlang der neuen Strasse erstellt.

4.5. Wald

Das Projekt umfasst Rodungen von 2'491 m², wovon 1'712 m² definitiv und 779 m² vorübergehend sind. Für die definitiven Rodungen stehen in der Gemeinde Bütschwil keine geeigneten Ersatzaufforstungsflächen zur Verfügung. Der Ersatzaufforstungsbedarf von 1'712 m² wird durch Massnahmen zu Gunsten des Natur- und Landschaftsschutzes nach Art. 7 Abs. 3 des Bundesgesetzes über den Wald (SR 921.0; abgekürzt WaG) geleistet. Dabei steht die projektintegrierte grossflächige Aufwertung der Wiesen an der Steilböschung im Gebiet Michelau im Vordergrund.

4.6. Archäologie, Denkmalpflege

Im Projektperimeter sind vier Objekte aufgeführt, die im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) sind:

- ein gemauertes Wohnhaus an der Bahnlinie (Objekt 0.0.14) muss abgebrochen werden;
- ein Nebengebäude des Objektes 0.0.15 (Industrieareal Soor-Park) erfährt einen Teilabbruch. Das ursprüngliche Objekt wurde jedoch schon in den 1970er Jahren durch einen Neubau ersetzt;
- das Objekt 2.0.14 (Hochkamin mit rotem Sichtbackstein) bleibt bestehen, wird aber durch Unterfangungen im vorderen Teil des Gebäudes beeinträchtigt;
- das Objekt 2.0.13 (Hauptstrassenraum, durch Wohn- und Fabrikbauten begrenzt) erfährt durch den Abbruch eines nicht geschützten Hauses eine Veränderung. Der Abbruch für dieses Objekt wurde beantragt und bewilligt.

Die Unterlagen der archäologischen Fundstellen zeigen, dass höchstens die Burgstelle Castel, eine vermutete ehemalige Befestigung gegen die Thur im Gebiet Michelau, tangiert wird. Die Kantonsarchäologie wird die Bauarbeiten archäologisch begleiten.

Nach dem Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) ist im Projektperimeter keine historische Substanz vorhanden.

4.7. Altlasten

Das Projekt der Umfahrung Bütschwil einschliesslich Installations- und Zwischendeponieplätze tangiert zwei ehemalige Deponien. Für die beiden künstlichen Auffüllungen waren zusätzlich zu den vorhandenen Unterlagen ergänzende technische Untersuchungen vorgesehen. Diese konnten jedoch infolge Weigerung eines Eigentümers nur an einem Standort durchgeführt werden. Die zu erwartenden Kosten für die notwendigen Massnahmen im Bereich der beiden Deponien sind im vorhandenen Projekt integriert.

4.8. Boden

Die Prüfgebiete für Bodenbelastungen – entlang der Umfahrung Bütschwil sind dies der Nahbereich von bestehenden Strassen – wurden erfasst. Das Bodenmaterial wird entsprechend der vorhandenen Belastung vor Ort im Strassenperimeter wieder verwendet oder fachgerecht entsorgt.

4.9. Grund- und Oberflächengewässer, Entwässerung

Die Umfahrungsstrasse verläuft grösstenteils in den Grundwasserschutzbereichen A_u (Schutz nutzbarer unterirdischer Gewässer) und A_o (Schutz der Wasserqualität oberirdischer Gewässer). Mit der gewählten Linienführung werden die Grundwasserschutzzonen S2 der Quelfassung Hofacker und S3 der Quelfassung Unterdorf-Platten tangiert. Untersuchungen haben gezeigt, dass im Gebiet Äuli ein adäquater Ersatzstandort zur Verfügung steht. Somit kann die

Quellfassung Hofäcker und deren Schutzzone aufgehoben werden. In der Schutzzone S3 der Quellfassung Unterdorf-Platten werden keine Einbauten in das nutzbare Grundwasser getätigt. In der Portalzone Nord des Tunnels Bahnhof muss die erforderliche Durchflussskapazität des Grundwassers im Gewässerschutzbereich A_u durch Düker sichergestellt werden.

Die Oberflächengewässer Thur und Dorfbach werden über hochliegende Brücken überquert und damit durch die Umfahrungsstrasse nicht tangiert. Daneben existieren noch weitere kleine Bäche, die heute grösstenteils eingedolt sind. Eine Ausdolung ist nicht vorgesehen. Ersatzmassnahmen werden im ökologisch wertvollen BLN-Gebiet realisiert.

Für die Strassenentwässerung ist die Wegleitung «Gewässerschutz bei der Entwässerung von Verkehrswegen» des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) aus dem Jahr 2002 massgebend. Die Belastungsklasse des Strassenabwassers wird als «mittel» klassiert, so dass eine Versickerung oder eine Einleitung in ein oberirdisches Gewässer zulässig ist. Eine Versickerung ist aber aufgrund der schlechten Durchlässigkeit des Untergrundes und des hochstehenden Melassefelses nicht möglich. Das Strassenabwasser wird an zwei Stellen in Engi und in Neudietfurt in die Thur eingeleitet. Zur Minimierung des Störfallrisikos sind vor der Einleitung Ölrückhaltebecken mit Lamellenabscheidern vorgesehen.

4.10. Luft

Bedeutende Luftschadstoffe bei Verkehrsemissionen sind Stickoxide (NO_x). Die Immissionskarten für Stickstoffdioxid (NO₂) zeigen, dass im gesamten Toggenburg die Immissionsgrenzwerte nach der eidgenössischen Luftreinhalte-Verordnung (SR 814.318.142.1; abgekürzt LRV) von 30 µg/m³ deutlich unterschritten werden.

Die Umfahrung Bütschwil führt nicht zu Mehrverkehr, sondern zu einer Verkehrsumlagerung aus den bewohnten Ortskernen von Bütschwil und Dietfurt. Für die Umfahrung Bazenheid wurden entlang der Umfahrungsstrasse Immissionszunahmen von 2 (offene Strecken) bis 5 µg NO₂/m³ (Tunnelportale) prognostiziert. Für die Umfahrung Bütschwil kann mit analogen Immissionszunahmen gerechnet werden. Somit kann der Immissionsgrenzwert des für den Verkehr massgebenden Luftschadstoffs Stickoxid weiterhin gut eingehalten werden. Für die Wohngebiete entlang der Kantonsstrasse in Bütschwil und Dietfurt ist mit einem Rückgang der Immissionen um mindestens 2 µg NO₂/m³ zu rechnen.

Die Tunnellängen der Umfahrung Bütschwil liegen alle unter 500 m; damit können die Tunnels natürlich entlüftet werden (Richtlinie des Bundesamtes für Strassen [ASTRA] «Lüftung der Strassentunnel», 2004).

4.11. Lärm

Als Neuanlage hat die Umfahrung Bütschwil im Sinn von Art. 7 der Lärmschutzverordnung (SR 814.41; abgekürzt LSV) die Planungswerte einzuhalten. Die betroffenen Nutzungszonen befinden sich ausschliesslich in Landwirtschaftsgebiet, Wohn- und Gewerbebezonen bzw. Gewerbe- und Industriezonen mit der ES III.

Von den vierzehn neu betroffenen lärmempfindlichen Liegenschaften können zwölf durch Lärmschutzwände bzw. durch die Führung der Strasse in Einschnitten und Tunnels wirkungsvoll gegen Lärmimmissionen geschützt werden. Gegenüber den gesetzlichen Mindestanforderungen weitergehende Lärmschutzmassnahmen durch geringfügige Erhöhung oder Verlängerung der projektierten Lärmschutzwände werden im Rahmen der weiteren Projektierung geprüft.

Die besiedelten Ortskerne von Bütschwil und Dietfurt werden durch die Umfahrungsstrasse gemäss Verkehrsmodell um rund 50 Prozent entlastet, was einer Lärmreduktion in der Grössenordnung von 3 dB(A) entspricht.

Konkret präsentieren sich Lärmsituation und zugehörige Massnahmen wie folgt:

- im Bereich Engi können durch den Tunnel und die Optimierung des Tunnelportals nur bei einem Gebäude die Planungswerte nicht eingehalten werden. Ein ausreichender Lärmschutz ist nicht möglich. Die Liegenschaft gehört dem Kanton und muss abgebrochen werden;
- durch eine optimale Böschungsgestaltung und eine 120 m lange, 2 m hohe Lärmschutzwand bei der Brücke Dorfbach werden – mit einer Ausnahme – alle im nördlichen Bereich Unterdorf liegenden Gebäude vor Lärmimmissionen geschützt. Durch die exponierte Lage oberhalb der Böschung werden trotz der geplanten Massnahmen die Planungswerte bei einer Liegenschaft klar überschritten. Zu deren Schutz wäre eine mehr als 10 m hohe Lärmschutzwand notwendig. Aus diesem Grund wird für diese Liegenschaft ein Erleichterungsantrag gestellt und es werden Schallschutzfenster eingebaut;
- im Bereich Unterdorf Süd und Bahnhof ist eine auf die Böschung aufgesetzte, möglichst durchlaufende, 2,5 m hohe und 185 m lange Lärmschutzwand geplant, um die beidseits des Einschnitts liegenden Gebäude zu schützen;
- bei der Überquerung der Thur kann mit einer einseitigen, 2 m hohen Lärmschutzwand ein umfassender Lärmschutz für die ehemalige, unter Schutz stehende Industrieliegenschaft erzielt werden.

4.12. Störfallvorsorge

Gemäss Kurzbericht nach der eidgenössischen Störfallverordnung (SR 814.012) liegen Häufigkeiten schwerer Schädigungen (Hs-Werte) zwischen 5×10^{-6} und 5×10^{-8} je 100 m Strecke und Jahr. In Analogie zur benachbarten Umfahrung Bazenheid, für welche die berechneten Hs-Werte in der gleichen Grössenordnung liegen und für die keine Risikoermittlung verfügt wurde, kann davon ausgegangen werden, dass auch für die Genehmigung Umfahrung Bütschwil der vorliegende Kurzbericht genügt.

5. Vernehmlassungen

5.1. Politische Gemeinde Bütschwil

Das Umfahrungsprojekt Bütschwil wurde der Politischen Gemeinde Bütschwil zur Vernehmlassung nach Art. 35 StrG zugestellt. Der Gemeinderat stimmt dem Projekt gemäss Protokoll vom 16. Oktober 2008 vorbehaltlos zu und nimmt davon Kenntnis, dass das Teilstück von der Einmündung der Kantonsstrasse Nr. 12 (von Mosnang) bis zur Einmündung der Kantonsstrasse Nr. 88 (von Oberhelfenschwil), Bütschwil, der Kantonsstrasse Nr. 13 neu als Gemeindestrasse klassiert wird.

Der Vernehmlassungsbeschluss wurde dem fakultativen Referendum unterstellt. Dieses wurde mit 289 gültigen Unterschriften (bei einem Quorum von 217 Unterschriften) ergriffen. Bei einer Stimmbeteiligung von 69,37 Prozent haben die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Gemeinde Bütschwil dann aber am 8. Februar 2009 mit 1'388 Ja-Stimmen gegen 151 Nein-Stimmen dem Vernehmlassungsbeschluss des Gemeinderates zum Genehmigungsprojekt der Umfahrung Bütschwil deutlich zugestimmt.

5.2. Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission

Die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (abgekürzt ENHK) wurde frühzeitig in die Projektentwicklung und die Variantendiskussion einbezogen. Im Rahmen der Projektentwicklung nahmen Vertreter der ENHK an verschiedenen Besprechungen mit den kantonalen

Fachstellen teil. Die ENHK stimmte im Gutachten vom 22. Dezember 2004 der weiteren Projektierung zu. Die im Gutachten geäusserten Grundsätze sind in das Projekt eingeflossen.

Im August 2007 fand ein bisher letzter Augenschein mit einer Delegation der ENHK statt. Die aus dieser Begehung resultierenden Projektanpassungen wurden in das Projekt eingearbeitet. Im Gutachten der ENHK vom 13. Februar 2008 ist festgehalten, dass die geplante Umfahrung Bütschwil eine schwerwiegende Beeinträchtigung des BLN-Objektes verursacht. Mit den im Gutachten aufgelisteten Auflagen erachtet die ENHK das Gebot der grösstmöglichen Schonung jedoch als erfüllt. Die ENHK behält sich aber die abschliessende Beurteilung gemäss Art. 6 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz auf Basis des definitiven Bauprojekts und der UVP-Hauptuntersuchung ausdrücklich vor.

5.3. Kantonale Fachstellen

Im Verlauf der Projektierung wurden das Kantonsforstamt, das Amt für Natur, Jagd und Fischerei sowie das AFU einbezogen und angehört. Ihre Anliegen konnten weitestgehend in das Projekt und den Umweltverträglichkeitsbericht eingearbeitet werden.

Der Umweltverträglichkeitsbericht wurde dem AFU zur Beurteilung der Vollständigkeit zugestellt. Die Stellungnahme des AFU vom 19. Dezember 2008 beurteilt die grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit des Projektes 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, des Kantonsforstamtes, der Abteilung für Denkmalpflege des Amtes für Kultur, der Abteilung Gewässer des Tiefbauamtes 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. Kosten

6.1. Kostenvoranschlag (Preisbasis August 2006)

Für die Umfahrung Bütschwil ergeben sich folgende Kosten (in Franken) [Preisbasis August 2006, gerundet, einschliesslich Mehrwertsteuer]:

–	Erwerb von Grund und Rechten	5'750'000.–	
–	Grundwasserfassung Äuli	1'650'000.–	
–	Tiefbauarbeiten	22'350'000.–	
▪	Strassenbau Engi	8'200'000.–	
▪	Strassenbau Michelau	2'100'000.–	
▪	Strassenbau Neudietfurt	12'050'000.–	
–	Kunstabauten	100'300'000.–	
▪	Tunnel Engi	33'950'000.–	
▪	Tunnel Bahnhof	29'850'000.–	
▪	Tunnel Michelau	9'300'000.–	
▪	Tunnel Neudietfurt	19'250'000.–	
▪	Brücke Loch	1'550'000.–	
▪	Brücke Dorfbach	2'750'000.–	
▪	Brücke Thur	2'800'000.–	
▪	Über- und Unterführungen	850'000.–	
–	Ausstattungsarbeiten	17'700'000.–	
–	Material- und Baugrunduntersuchungen	700'000.–	
–	Honorare	12'750'000.–	
–	Unvorhergesehenes	16'150'000.–	

Insgesamt (Preisbasis August 2006)	177'350'000.–
Teuerung (August 2006 bis August 2008)	<u>23'050'000.–</u>
Gesamtkosten (Preisbasis August 2008)	200'400'000.–

Die Teuerung von August 2006 bis August 2008 beträgt rund 13 Prozent. Die mit der Teuerung aufgerechneten Gesamtkosten (Preisbasis August 2008) betragen somit Fr. 200'400'000.–.

6.2. Bundesbeitrag

Seit Inkrafttreten der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) werden die Bundesbeiträge nicht mehr als werkgebundene Beiträge für baureife Projekte gesprochen. Die Bundesbeiträge werden als Globalbeiträge an den Kanton geleistet (2008: 3,2 Mio. Franken; 2009: 4,47 Mio. Franken; 2010: 5,74 Mio. Franken; 2011: 7,01 Mio. Franken; ab 2012: 8,27 Mio. Franken).

6.3. Kreditbedarf

Nach dem 15. Strassenbauprogramm soll für die Umfahrungsstrasse Bütschwil das Genehmigungsverfahren eingeleitet werden mit dem Ziel eines Baubeginns im Jahr 2011. Da aus heutiger Sicht die finanziellen Mittel für eine gleichzeitige Realisierung beider geplanten Umfahrungsstrassen im Toggenburg (Bütschwil und Wattwil, 2. Etappe) nicht ausreichen, ist derjenigen Umfahrungsstrasse bei der Ausführung der Vortritt zu gewähren, die zuerst Baureife erreicht. Sollte dies für die Umfahrung Bütschwil zutreffen, beträgt der jährliche Kreditbedarf, bei Gesamtkosten von 200,4 Mio. Franken und einer Bauzeit von rund sechs Jahren, je 33,4 Mio. Franken. Diese jährlichen Mittel werden aktiviert und nach Massgabe der verfügbaren Mittel zu Lasten der Strassenrechnung abgeschrieben.

Der Kreditbedarf übersteigt die im 15. Strassenbauprogramm für die beiden Umfahrungsstrassen Wattwil und Bütschwil in den Jahren 2011 bis 2013 eingestellten Mittel von gesamthaft 45 Mio. Franken deutlich. Trotzdem wird die vom Kantonsrat verbindlich festgelegte Verschuldungslimite des Strassenfonds eingehalten werden können.

7. Rechtliches

7.1. 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 nötig. Diese erfolgt mit dem vorliegenden Beschluss.

Nach der Genehmigung des Projektes durch den Kantonsrat bzw. nach dem positiven Abschluss des Referendumsverfahrens folgt das Planverfahren nach Strassengesetz: Die Pläne sind nach Art. 41 Abs. 1 StrG während 30 Tagen in den 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.

7.2. Finanzreferendum

Beschlüsse des Kantonsrates über den Bau von Kantonsstrassen, die zu Lasten des Kantons eine einmalige Ausgabe von mehr als Fr. 6'000'000.– zur Folge haben, unterliegen dem fakultativen Referendum (Art. 7bis 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. Die Umfahrungsstrasse Bütschwil verursacht zu Lasten des Kantons eine einmalige neue Ausgabe von mehr als Fr. 6'000'000.–. Der Bau der Umfahrungsstrasse Bütschwil untersteht somit dem fakultativen Finanzreferendum.

7.3. VII. 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.

Kantonsstrassen erster Klasse sind nach Art. 5 StrG die kantonalen Autostrassen. Das Strassengesetz umschreibt den Begriff Autostrassen nicht. Massgebend ist die Strassengesetzgebung des Bundes. Nach Art. 1 Abs. 3 der eidgenössischen Verkehrsregelnverordnung (SR 741.11) sind Autostrassen die dem Motorfahrzeugverkehr vorbehaltenen und entsprechend signalisierten Strassen. Kantonsstrassen erster Klasse bilden auch die Umfahrungsstrassen (Botschaft des Regierungsrates vom 22. August 1989 zum Grossratsbeschluss über das 11. Strassenbauprogramm [1989 bis 1993], ABI 1989, 1608, 1643 f.).

Mit dem VII. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan wird sichergestellt, dass die Umfahrungsstrasse Bütschwil ab der Inbetriebnahme als Kantonsstrasse erster Klasse Nr. 121 in den Kantonsstrassenplan aufgenommen wird (Abschnitt I Ziff. 1). Das bisherige Teilstück von der Einmündung der Kantonsstrasse Nr. 12 (von Mosnang) bis zur Einmündung der Kantonsstrasse Nr. 88 (von Oberhelfenschwil), Bütschwil, der Kantonsstrasse Nr. 13 wird gleichzeitig aus dem Kantonsstrassenplan gestrichen (Abschnitt I Ziff. 2).

8. Antrag

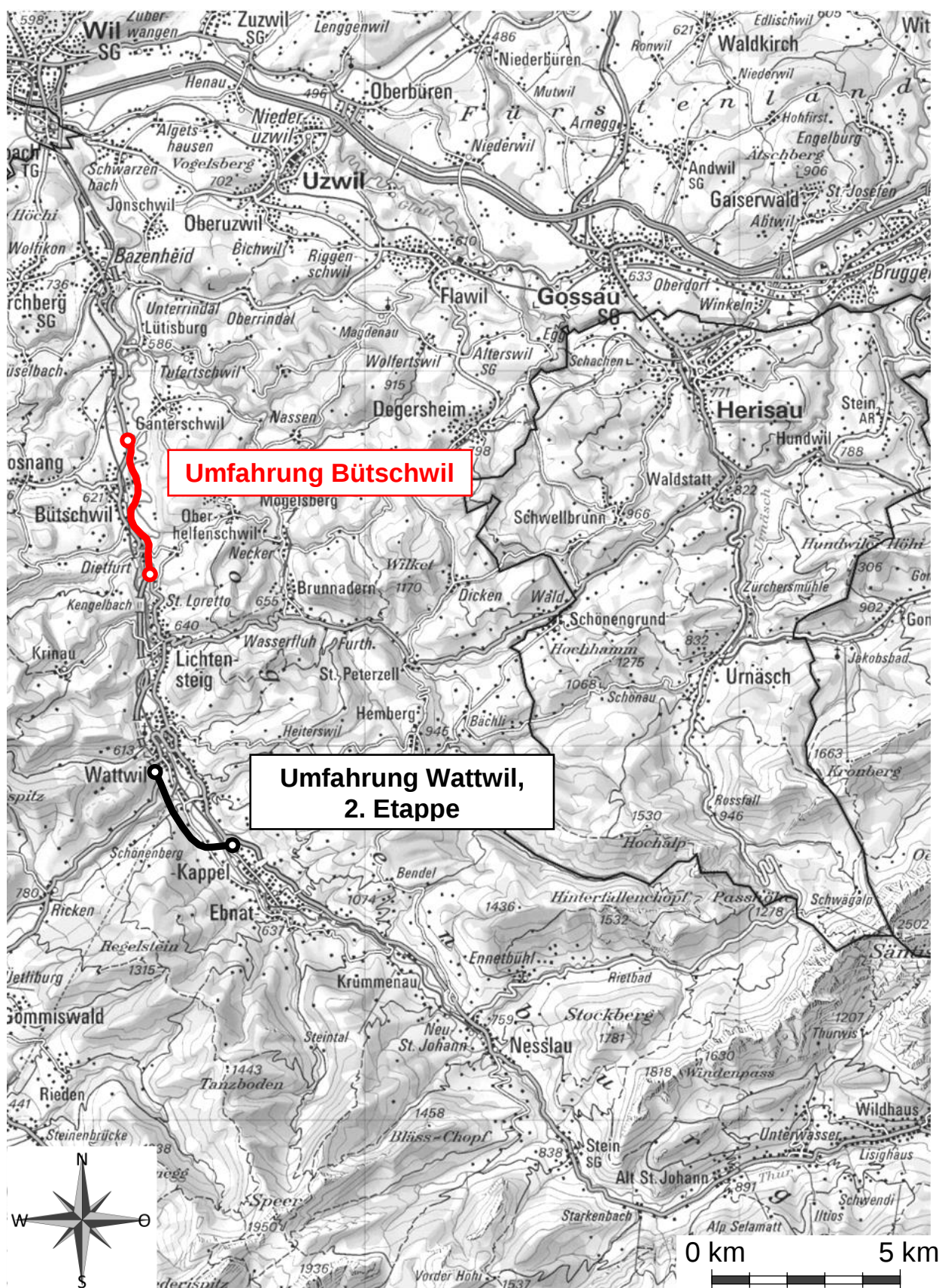
Wir beantragen Ihnen, Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, auf den Entwurf des Kantonsratsbeschlusses über den Bau der Umfahrungsstrasse Bütschwil und den Entwurf des VII. Nachtrags zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan einzutreten.

Im Namen der Regierung
Die Präsidentin:
Heidi Hanselmann

Der Staatssekretär:
Canisius Braun

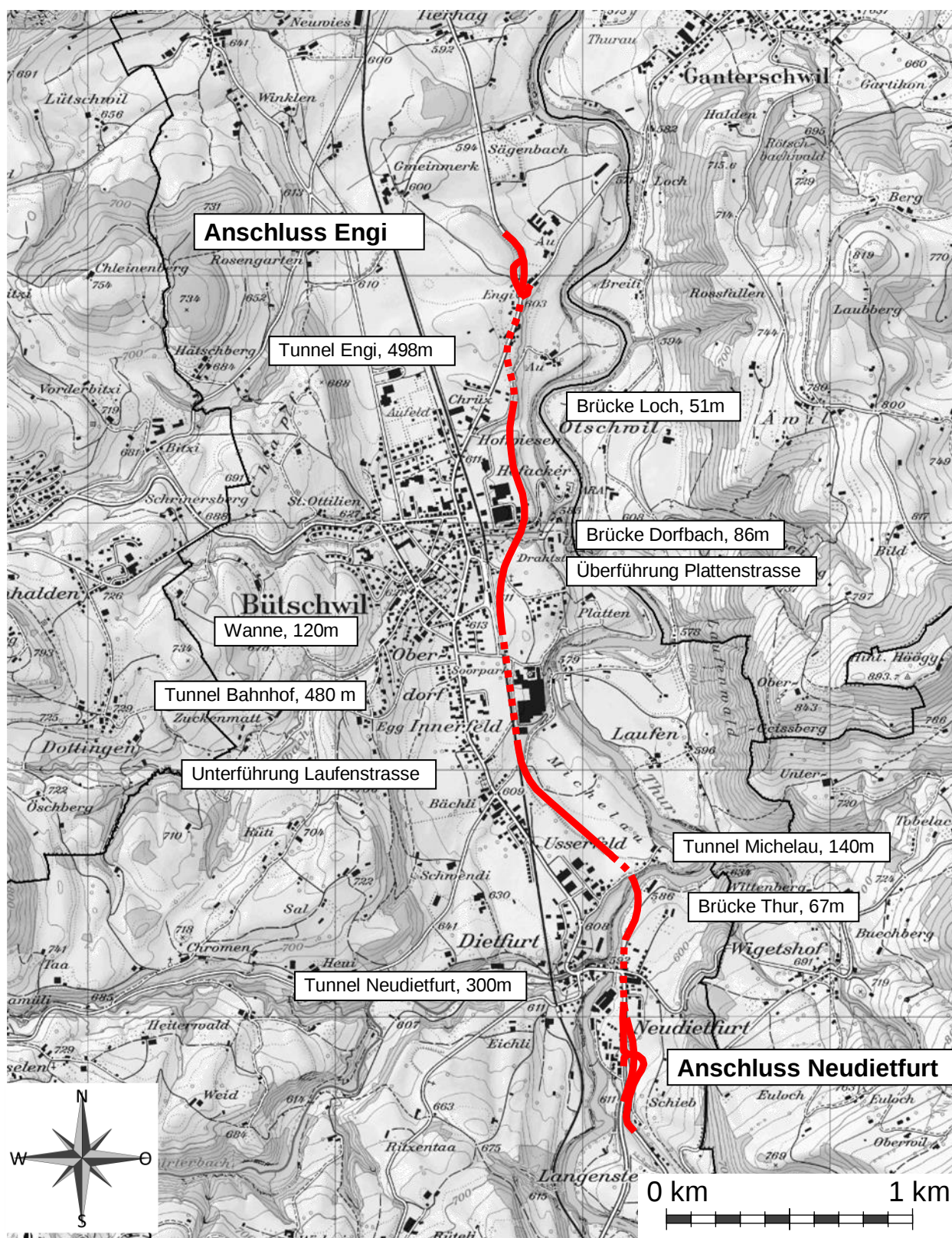
Beilage 1

Übersicht



Beilage 2

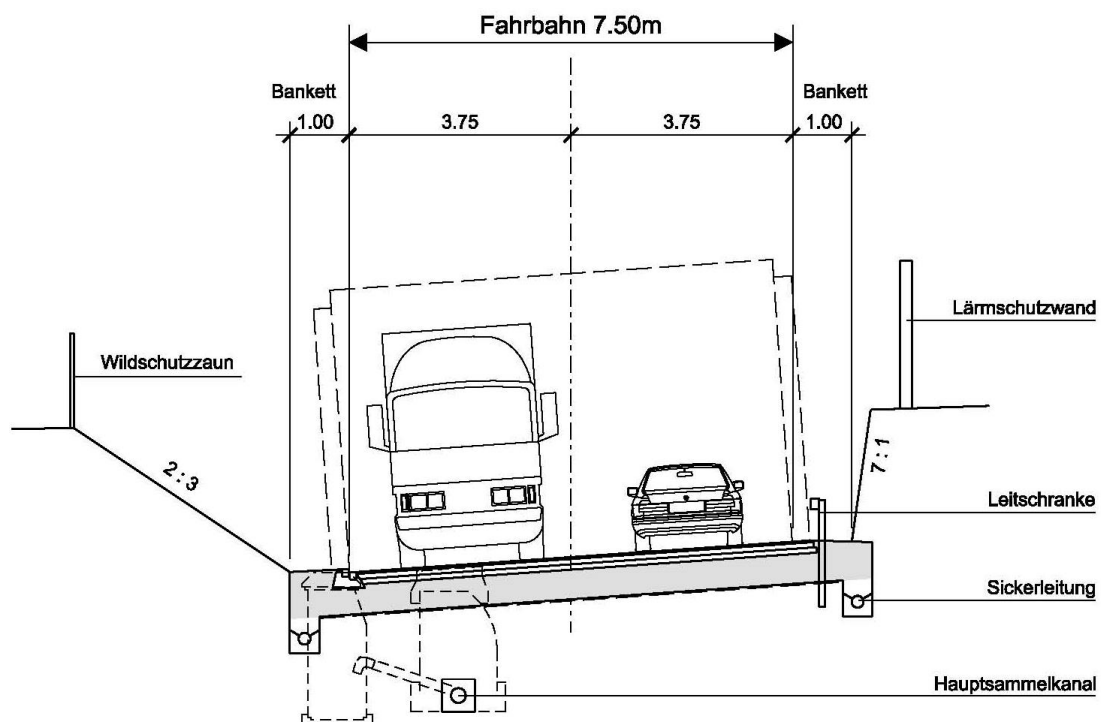
Linienführung



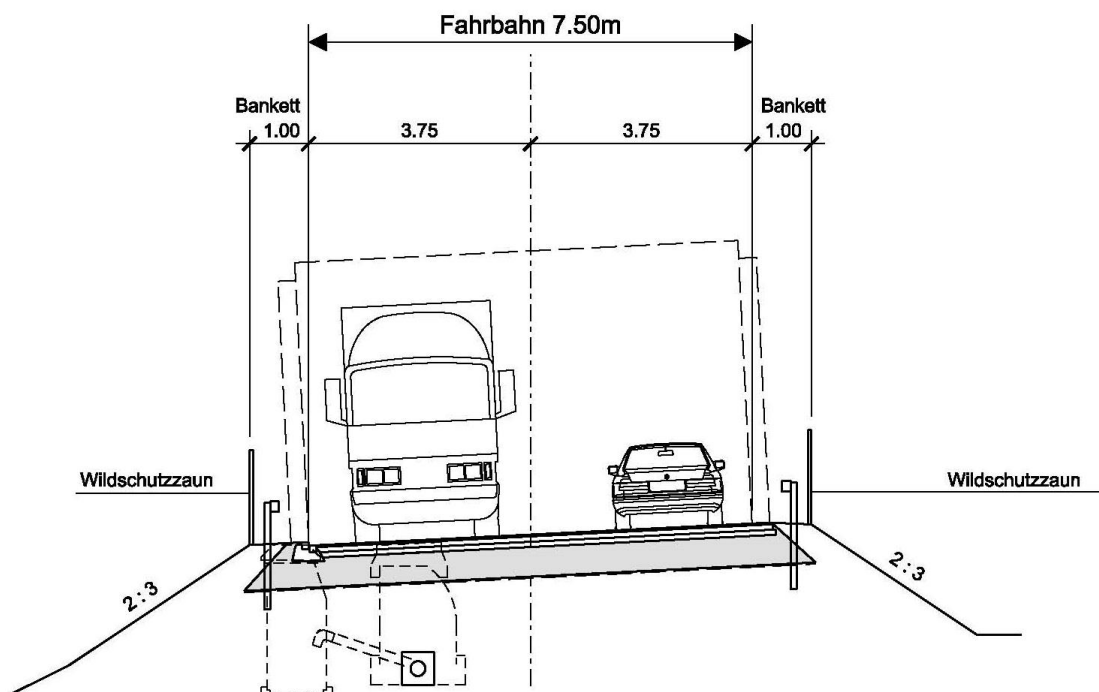
Beilage 3

Technische Angaben 1 (Normalprofile «Offene Strecke»)

Einschnitt



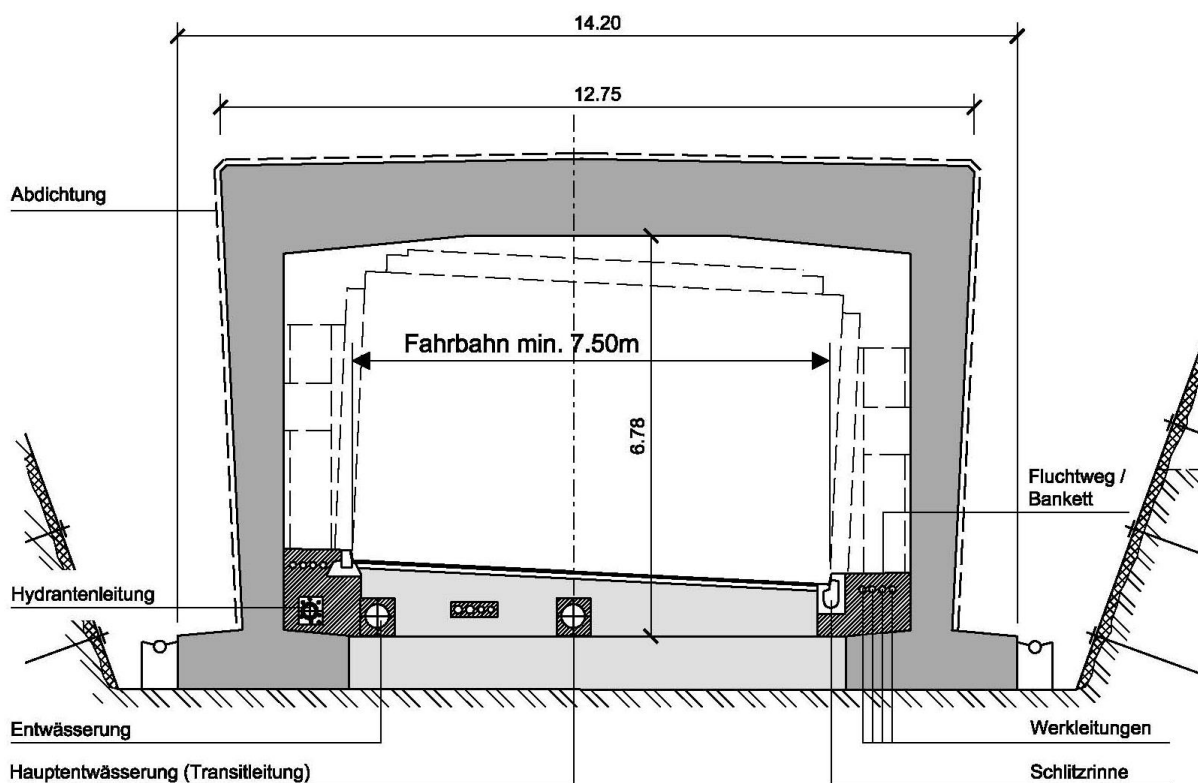
Damm



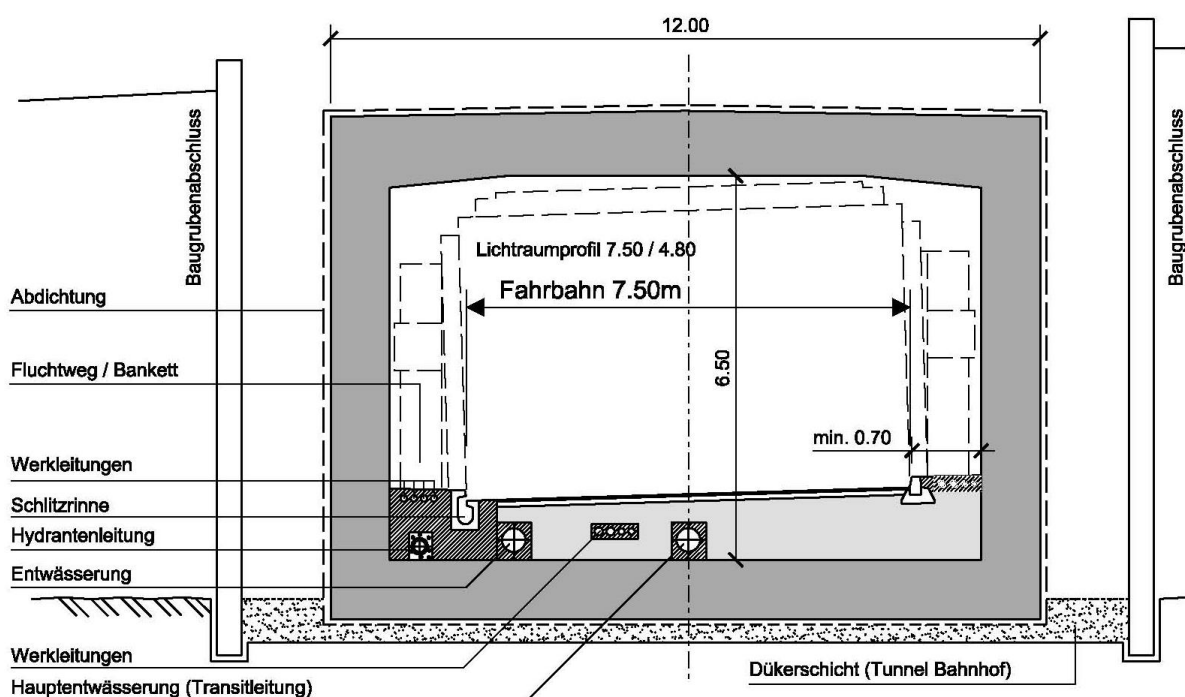
Beilage 4

Technische Angaben 2 (Normalprofil «Tunnel Michelau» / Normalprofil «Tunnel Engi / Bahnhof / Neudietfurt»)

Tunnel Michelau



Tunnel Engi, Bahnhof, Neudietfurt



Kantonsratsbeschluss über den Bau der Umfahrungsstrasse Bütschwil

Entwurf der Regierung vom 28. April 2009

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 28. April 2009 Kenntnis genommen und
beschliesst:

1. Dem Projekt für den Bau der Umfahrungsstrasse Bütschwil mit einem Kostenvoranschlag von 200,4 Mio. Franken (Preisstand August 2008) wird zugestimmt.
2. Die Jahrest ranchen werden im jährlichen Voranschlag eingeholt.
3. Über Nachtragskredite für Mehrkosten, die auf ausserordentliche, nicht voraussehbare Umstände zurückgehen, beschliesst der Kantonsrat endgültig.

Mehrkosten infolge ausgewiesener Teuerung sind nicht zustimmungsbedürftig.

4. 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 dadurch nicht wesentlich umgestaltet wird.
5. Dieser Beschluss untersteht dem fakultativen Finanzreferendum.¹

¹ Art. 7bis Abs.1 Bst.a RIG, sGS 125.1.

VII. Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan

Entwurf der Regierung vom 28. April 2009

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 28. April 2009 Kenntnis genommen und
beschliesst:

I.

Der Kantonsstrassenplan vom 28. September 1987 wird wie folgt geändert:

1. Die Umfahrungsstrasse Bütschwil wird als Kantonsstrasse 1. Klasse Nr. 121 Bestandteil des Kantonsstrassennetzes.
2. Das Teilstück von der Einmündung der Kantonsstrasse Nr. 12 (von Mosnang) bis zur Einmündung der Kantonsstrasse Nr. 88 (von Oberhelfenschwil), Bütschwil, der Kantonsstrasse Nr. 13 wird aus dem Kantonsstrassenplan gestrichen.

II.

1. Dieser Beschluss wird mit dem Kantonsratsbeschluss über den Bau der Umfahrungsstrasse Bütschwil rechtsgültig.
2. Er wird ab der Inbetriebnahme der Umfahrung Bütschwil angewendet. Die Regierung stellt den Zeitpunkt fest.