

Strassen inkl. Langsamverkehr

Kennzeichnung

| | |
|------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Geschäftsnummer</i> | VI 21 |
| <i>Sachbereich</i> | Verkehr |
| <i>Verfasst durch</i> | Tiefbauamt |
| <i>Am</i> | 31. Oktober 2005 |
| <i>Siehe auch</i> | VI 11 Gesamtverkehr, VI 12 Agglomerationsprogramm (AP) St.Gallen/Arbon-Rorschach, VI 13 AP Obersee, VI 14 AP Wil, VI 15 AP Werdenberg-Liechtenstein |

Beschreibung

Unterschiedliche Anforderungen an Strassen

Je nach Raumtyp und ortsbaulicher Situation (Kerngebiet, empfindliches Siedlungsgebiet, übriges Gebiet) gelten unterschiedliche Prioritäten und Anforderungen an die Strassen hinsichtlich Funktion und damit Ausbaustandard für den Strassenraum. Auf der Ebene Gesamtverkehrskonzept wurden für die unterschiedlichen Räume Massnahmenbündel formuliert (vgl. Koordinationsblatt Gesamtverkehr).

Leitsätze und Ziele

Die Voraussetzungen und Grundsätze des Strassenbaus sind in Art. 32 und 33 Strassengesetz aufgelistet. Sie lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Der Ausbaustandard der Strassen ist nach den Anforderungen des erschlossenen Raums zu differenzieren.
- Strassen sind mit Bezug auf das bauliche und landschaftliche Umfeld zu gestalten. Je nach Situation des Strassenabschnitts müssen unterschiedliche Prioritäten des strassenbaulichen Entwurfs beachtet werden.
- Wo aufgrund hoher Belastungen ein empfindliches Umfeld massgeblich beeinträchtigt wird, sind flankierende Massnahmen als Bestandteil des Strassenbaus zu ergreifen.

Strassenbauvorhaben mit Koordinationsbedarf

Koordination mit weiteren Planungen und Programmen

Strassenbauvorhaben sind mit verschiedenen weiteren Planungen und Programmen auf Bundes-, Kantons- und Gemeindeebene zu koordinieren. Die Vorhaben sind mit den Programmen des Bundes (insbesondere Sachplan Verkehr [Netzbeschluss; NEB], Nationalstrassen Engpassbeseitigung [PEB] und Weiterentwicklung Netze [WEN]), den kantonalen Programmen (insbesondere Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs [ÖV-Programm], Strassenbauprogramm und Agglomerationsprogramme), sowie – wo vorhanden – mit kommunalen Planungen und Programmen (insbesondere kommunale Richtpläne und Verkehrskonzepte) abzustimmen.

Netzergänzungen

Die Netzergänzungen Brücke Pfäfers – Valens mit Erschliessungsstrasse Valur und Umfahrung Bütschwil – Dietfurt befinden sich im Bau. Die Umfahrung Wattwil – 2. Etappe: Brendi – Umfahrung Ebnat-Kappel – soll im Jahr 2015 in die Realisierungsphase übergehen. Die weiteren bedeutenderen Strassenbauvorhaben mit Koordinationsbedarf sind in der beiliegenden Liste aufgeführt. Aus der Liste ist keine Aufnahme in den Kantonsstrassenplan oder in ein Strassenbauprogramm ableitbar.

In der Richtplankarte sind diejenigen Objekte eingetragen

- für welche die Linienführung festgelegt ist;
- für welche die Linienführung zur Zeit erarbeitet wird.

Vorhaben, die sich im Bau befinden, werden aus der Richtplankarte gestrichen, da diese bezüglich Abstimmungsprozess den gleichen Stellenwert wie bestehende Strassen aufweisen.

Sanierungsgebiete

Aufgrund eines hohen Konfliktpotenzials zwischen Verkehr und Umfeld sind zusätzlich zu den vorgenannten Netzergänzungen Kantonsstrassen potenziell sanierungsbedürftig bzw. haben Aufwertungspotential (Strassenraumgestaltung), wobei die Gemeinden die Umsetzung aktiv angehen müssen.

Sehr starke Umfeldkonflikte

St.Gallen
 Wittenbach
 Rorschach
 Uznach
 Rapperswil-Jona
 Wil
 Gossau
 Diepoldsau
 Widnau
 Altstätten

Starke Umfeldkonflikte

Goldach
 Thal (Staad)
 Rheineck
 Au
 Buchs
 Sargans
 Wattwil
 Steinach
 Flawil
 Gaiserwald
 Marbach
 Rebstein
 Balgach
 Grabs
 Uzwil

Langsamverkehr (LV) als Teil der Mobilität

Die Abwicklung der Mobilität zu Fuss und per Velo ist umwelt- und raumschonend, gesundheitsfördernd, kosteneffizient und auf kurzen Distanzen schnell. Alle Menschen nehmen zeitweilig als Fussgänger am Verkehrsgeschehen teil. Jede zweite Wegetappe wird in der Schweiz zu Fuss zurückgelegt, und der Anteil der Strecken, die zu Fuss zurückgelegt werden, wird oft unterschätzt. Da die Fussgänger die schwächsten Verkehrsteilnehmer sind und äusserst empfindlich auf Umwege reagieren, sind zwingend direkte, attraktive und sichere Verbindungen bereit zu stellen. Vor allem aufgrund der topographischen Bedingungen ist der Anteil des Veloverkehrs sehr unterschiedlich. Die Stärke des Veloverkehrs liegt in den kurzen und mittleren Distanzen. Rund die Hälfte der heutigen Autofahrten – bezogen auf die Anzahl Wege – und viele Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr sind kürzer als 5 km. Deshalb ist Potenzial zur Erhöhung des Fuss- und Veloanteils am Gesamtverkehr vorhanden. Insbesondere im Zusammenhang mit der Agglomerationspolitik des Bundes ist der LV (neben MIV und ÖV) als dritte Säule des Personenverkehrs nun anerkannt.

Förderung des Langsamverkehrs

Auf kantonaler Ebene wurde der Langsamverkehr (LV) in den letzten Jahren kontinuierlich gestärkt. Während früher Planung und Aufbau der Langsamverkehrsnetze – v.a. Rad-, Fuss- und Wanderwege, Mountainbike- und Skating-Strecken – der Schwerpunkt war, liegt der Fokus heute verstärkt beim Netzausbau und bei der Verbesserung der Bedingungen für die Nutzung dieser Wege. Im Rahmen der Agglomerationsprogramme wurde kantonsweit das Haupttroutennetz des Veloverkehrs erarbeitet. Dieses verbindet unter anderem die Agglomerationszentren mit den Nebenzentren mit «Primärrouten Direktheit» und mit «Primärrouten Sicherheit».

Während die Primärrouten Direktheit für die geübten Velofahrenden konzipiert sind (zB. Alltagspendler, Rennvelofahrer, usw.), sollen die Primärrouten Sicherheit durch eine attraktive Gestaltung auch den weniger geübten Velofahrenden (Familien, Kinder, Freizeitnutzung, usw.) gute Voraussetzungen für das Velofahren ermöglichen. Weiter wurden insbesondere im Fokus der Agglomerationsprogramme auf der Basis der Schwachstellenanalyse im kantonalen und regionalen Veloroutennetz und der Sicherheitsüberprüfung Fussgängerstreifen Massnahmen zur konkreten Verbesserung der Langsamverkehrsnetze erarbeitet und in einer internetbasierten GIS-Anwendung, dem LV-Portal, dokumentiert. Diese Anstrengungen wurden mit dem hervorragenden Abschneiden des LV in den Agglomerationsprogrammen der zweiten Generation mit St.Galler Beteiligung belohnt.

Ein grosser Teil der Fuss- und Radwege fällt in die Kompetenz der Gemeinden. Sie sind dafür zuständig, ein feinmaschiges und attraktives Angebot in den Siedlungsgebieten sicherzustellen. In der kommunalen Planung hat der Fuss- und Veloverkehr in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen. Es besteht aber weiterhin vielerorts Verbesserungspotenzial bei Angebot, Attraktivität und Sicherheit. Entsprechend viele Massnahmen wurden im Rahmen der Agglomerationsprogramme entwickelt; sie münden nun in konkreten Projekten bis auf Stufe Gemeinde.

Dokumentation

- Strittmatter und Partner AG St.Gallen, Konzept für den motorisierten Individualverkehr, Schlussbericht, Tiefbauamt, Dezember 2000
- Strassen 2006, Tiefbauamt, Oktober 2005
- 16. Strassenbauprogramm, Kantonsrat, September 2013
- Agglomerationsprogramme, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation Kanton St.Gallen, 2011 / 2012
- Langsamverkehr im Kanton St.Gallen, Themenbericht 7 der Raumbeobachtung St.Gallen, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation, 2013
- www.lvportal.ch
- Schwachstellenanalysen rollender Langsamverkehr und Fussverkehr, Agglomerationsprogramme, 2010

Beilage

- Liste Strassenbauvorhaben mit Koordinationsbedarf
- Liste Schlüsselprojekte LV mit Koordinationsbedarf

Im Bau

- Brücke Pfäfers – Valens, mit Erschliessungsstrasse Valur
- Umfahrung Bütschwil – Dietfurt

Beschluss

Festlegung der Linienführung von Strassenbauvorhaben

Für folgende Strassenbauvorhaben ist die Linienführung festgelegt:

- Umfahrung Wattwil - 2. Etappe: Brendi – Umfahrung Ebnat-Kappel
- Verkehrsentslastung Zentrum Wil (A1 Anschluss Wil-West / Netzergänzung Nord / Netzergänzung Grünaustrasse)
- Anschluss Gossau Ost (Zubringer Appenzellerland)

| | |
|---------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Koordinationsstand</i> | Festsetzung (Anschluss Gossau Ost [Zubringer Appenzellerland]): Zwischenergebnis) |
| <i>Federführung</i> | Tiefbauamt (bei Nationalstrassen Bundesamt für Strassen – ASTRA) |
| <i>Beteiligt</i> | Amt für Raumentwicklung und Geoinformation, Amt für öffentlichen Verkehr, Amt für Umwelt und Energie, Regionen, Gemeinden |

Erarbeitung der Linienführung von Strassenbauvorhaben

Für folgende Strassenbauvorhaben wird die Linienführung erarbeitet:

- Engpassbeseitigung N1 St.Gallen (mit Teilsperre Güterbahnhof)
- Südliche Kernumfahrung Rorschach
- Verbindung A13–A14 (Rheintalautobahnen im mittleren und nördlichen Rheintal)
- A1 Zubringer Region Rorschach
- Ostumfahrung Altstätten
- Verkehrsentslastung Dorfkern / Kurpark Bad Ragaz
- Verbindungsstrasse ab A53 Richtung Gaster und Gommiswald
- Verkehrsentslastung Rapperswil-Jona
- Entlastung St.Gallerstrasse, Gossau

| | |
|---------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Koordinationsstand</i> | Zwischenergebnis |
| <i>Federführung</i> | Tiefbauamt (bei Nationalstrassen Bundesamt für Strassen – ASTRA) |
| <i>Beteiligt</i> | Amt für Raumentwicklung und Geoinformation, Amt für öffentlichen Verkehr, Amt für Umwelt und Energie, Regionen, Gemeinden |

Förderung des Langsamverkehrs

Kanton und Gemeinden beachten bei ihren Planungen folgende Grundsätze:

Fussverkehr

- Es sind durchgehende, attraktive, sichere Fusswege zu den wichtigsten Zielen und Quellen im Siedlungsgebiet zu schaffen.
- Es sind durchgehende, attraktive Wanderwege zu gestalten.

- Es sind sichere Fussgängerquerungen zu verwirklichen.
- Die Bedürfnisse Mobilitätsbehinderter, Betagter und Kinder sind zu berücksichtigen.

Veloverkehr

- Es ist ein durchgängiges und attraktives Veloroutennetz sowohl für die geübten als auch die weniger geübten Velofahrenden zu fördern.
- Die Sicherheit ist auf stark bzw. schnell befahrenen Strassen und bei Knoten zu erhöhen.
- An ÖV-Haltestellen, in den Stadtzentren, an Wohn- und Arbeitsorten, bei öffentlichen Bauten und Anlagen sowie bei Freizeitanlagen und Einkaufszentren ist ein genügend grosses und qualitativ gutes Angebot an Veloabstellplätzen bereit zu stellen.

Verknüpfung der Verkehrsträger

- Durch optimale Verknüpfung von LV und ÖV wird die kombinierte Mobilität gefördert.
- Bei Neu- und Umbauten sowie Erweiterungen von ÖV-Haltestellen sind die Zugänglichkeit und die Erschliessung durch den LV prioritär zu behandeln. Es sind attraktive, sichere und direkte Verbindungen mit dem lokalen und allenfalls regionalen LV-Netz herzustellen.

| | |
|---------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Koordinationsstand</i> | Festsetzung |
| <i>Federführung</i> | Tiefbauamt, Gemeinden |
| <i>Beteiligt</i> | Regionen, Trägerschaften Agglomerationsprogramme, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation |

Umsetzung Langsamverkehrsmassnahmen

Kanton und Gemeinden setzen die Langsamverkehrsmassnahmen in Berücksichtigung der Priorisierung im LV-Portal schrittweise um. Die Vorhaben sind mit den Programmen des Bundes (im Perimeter Nationalstrassen), den kantonalen Programmen (Strassenbau- / Belagsprogramm, Agglomerationsprogramme), sowie mit kommunalen Planungen und Programmen (insbesondere kommunalen Richtplänen und Verkehrskonzepten) abzustimmen. Schlüsselprojekte gemäss Beilage sind wegen ihrer wichtigen Rolle im LV-Netz prioritär zu behandeln.

| | |
|---------------------------|-----------------------|
| <i>Koordinationsstand</i> | Zwischenergebnis |
| <i>Federführung</i> | Tiefbauamt, Gemeinden |
| <i>Beteiligt</i> | – |

Erlassen von der Regierung am 30. Juni 2006, 30. Juni 2009 und
3. Februar 2015

Genehmigt vom UVEK am 17. Oktober 2006, 7. Januar 2010 und
14. August 2015

Liste Strassenbauvorhaben mit Koordinationsbedarf

a) Linienführung festgelegt

| <i>Vorhaben</i> | <i>Strassennummer</i> | <i>Relevanz</i> |
|--------------------------------------------------|-----------------------|-----------------|
| Umfahrung Wattwil – 2. Etappe | 13/4 | Kanton |
| Verkehrsentlastung Zentrum Wil | 2 | Kanton |
| Anschluss Gossau Ost (Zubringer Appenzellerland) | A1 | Bund |

b) Linienführung in Arbeit

| <i>Vorhaben</i> | <i>Strassennummer</i> | <i>Relevanz</i> |
|---------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------|
| Engpassbeseitigung N1 St.Gallen (mit Teilsperre Güterbahnhof) | A1 | Bund/Kanton |
| Südliche Kernumfahrung Rorschach | 1 | Kanton |
| Verbindung A13–A14 | A 13 | Bund/Kanton |
| <i>In Karte nicht eingetragen</i> | | |
| Ostumfahrung Altstätten | 1 | Kanton |
| Verkehrsentlastung Dorfkern / Kurpark Bad Ragaz | 76 | Kanton |
| Verbindungsstrasse ab A53 Richtung Gaster und Gommiswald | 17 | Kanton |
| Verkehrsentlastung Rapperswil-Jona | 17/21 | Kanton |
| Entlastung St.Gallerstrasse, Gossau | 2 | Kanton |
| <i>In Karte nicht eingetragen</i> | | |
| A1 Zubringer Region Rorschach | A1/1 | Bund/Kanton |

c) Weitere in Diskussion stehende Strassenbauvorhaben

| <i>Vorhaben</i> | <i>Strassennummer</i> | <i>Relevanz</i> |
|-----------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------|
| Verlegung A3 Halbanschluss Baltschana | A3 | Bund |
| Nordanbindung Tiefriet, Sargans | 1 | Kanton |
| Umfahrung St.Gallenkappel | 15 | Kanton |
| Querspange ab der Westumfahrung, Oberbüren | 38 | Bund/Kanton |
| Querspange Frohbergstr. inkl. Tieferlegung Sonnenstr. St.Gallen | 57 | Kanton |

Liste Schlüsselprojekte Langsamverkehr

a) Agglomeration St.Gallen / Arbon – Rorschach

- St.Gallen: LV-Verbindung Hafnersbergbrücke (Bereich Arena SG) – Winkeln Nord – Breitfeld
- St.Gallen: LV-Verbindung inkl. velogängige Unterführung Bahnhof Winkeln – Entwicklungsgebiet Winkeln Nord
- St.Gallen: Verbreiterung LV-Verbindung SBB-Brücke Winkeln – Bruggen
- St.Gallen: LV-Verbindung entlang Hauptstrasse H8 Winkeln
- St.Gallen: LV-Verbindung Gründenmoosweg – Gaiserwaldweg (inkl. Brücke Anschlusskreisel Bildstrasse)
- St.Gallen: LV-Querung St.Leonhard- / Wehrstrasse
- St.Gallen: Passarelle West Zylistrasse; Verbindung Lachen/Vonwil – Güterbahnhofareal
- St.Gallen: Passarelle Ost St.Leonhardskirche; Erschliessung Güterbahnhofareal
- St.Gallen: Passarelle Bahnhof St.Fiden
- St.Gallen: LV-Verbindung Kantonsspital – Museumsquartier
- St.Gallen: LV-Verbindung Fachhochschule und Perron 4
- St.Gallen: LV-Verbindung Innenstadt – Riethüsli auf Trasse AB
- St.Gallen: LV-Verbindung Schönbüelachse
- Gossau: Gleisquerung LV Arnegg
- Flawil: direkter Zugang Spital / Bildungszentrum – Bahnperon
- Flawil: LV-Verbindung Burgau – Flawil
- Goldach-Rorschach: LV-Verbindung entlang Bahntrasse
- Gossau: LV-Verbindung Wilerstrasse; Gröbliplatz – Eichenkreisel
- Rorschach: Unterführung Bahnhof Stadt
- Rorschacherberg: LV-Verbindung Neuseeland
- Wittenbach: LV-Verbindung Grüntal – Grünau

b) Agglomeration Werdenberg – Liechtenstein

- Buchs: zusätzliche Rheinbrücke LV im Bereich Räfis – Schaan/Vaduz

c) Agglomeration Wil

- Wil: LV-Verbindung Bronschhofen Gebenloo – Bettwiesen
- Wil: Vernetzung Arbeitsplatzgebiet Ebnet-Eschenau
- Oberuzwil: LV-Verbindung Jonschwilerstrasse bis Schützenhaus
- Oberuzwil: LV-Verbindung Industrie Städeli – Maestranikreisel (Flawil)

d) Agglomeration Rheintal

- Au: zusätzliche Rheinbrücke LV im Bereich Au – Lustenau
- St.Margrethen: LV-Verbindung Bahnhof – Europuls – Höchst

e) Agglomeration Obersee

- Rapperswil-Jona: Optimierung Obersee Rundweg Rapperswil-Jona – Schmerikon

f) Ausserhalb Agglomerationsperimeter

- Quarten: Verbesserung Seeuferweg Walensee
- Nesslau: LV-Verbindung Starkenbach – Stein