

## Botschaft an das Stadtparlament

Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee 3. Generation – St. Gallerstrasse Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK), Sanierung und Aufwertung der St. Gallerstrasse, Webschiffkreisel bis Faletürlibach im Betrag von CHF 585'470.00

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Parlamentarierinnen und Parlamentarier

Mit dieser Botschaft beantragt Ihnen der Stadtrat, den Gemeindebeitrag für das Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee 3. Generation – St. Gallerstrasse Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK), Sanierung und Aufwertung der St. Gallerstrasse, Webschiffkreisel bis Faletürlibach im Betrag von CHF 585'470.00 zu genehmigen.

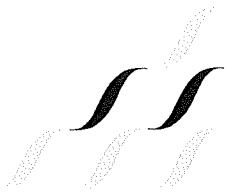
### Sachverhalt

#### Wie kam es zur Vorlage?

Die St. Gallerstrasse ist im Besitz des Kantons Thurgau. Für den Betrieb und den Unterhalt ist das Tiefbauamt des Kantons Thurgau zuständig. Der bauliche Zustand weist schon länger Handlungsbedarf auf. Zudem entsprechen die aktuellen Betriebsbedingungen (Verkehrsführung, Signalisation, Strassensicherheit und Freiraumgestaltung) teilweise nicht mehr den heute geltenden Normen, Vorgaben und Bedürfnissen. Die Sanierung sowie die Aufwertung der St. Gallerstrasse, Webschiffkreisel – Faletürlibach ist bereits seit längerem Bestandteil des Strassensanierungsplanes des Kantons.

Im Rahmen der Agglomerationsprogramme (Agglo-Programme) des Bundes werden Infrastrukturprojekte von regionaler Bedeutung unter gewissen Rahmenbedingungen mitfinanziert. Das vorliegende Projekt an der St. Gallerstrasse ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 3. Generation und es besteht Aussicht auf eine Mitfinanzierung durch den Bund. Projekte aus den Agglo-Programmen der 3. Generation bedingen für eine Mitfinanzierung den Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und dem Kanton. Diese kann bei Projekten der 3. Generation zeitlich bis Ende 2025 erfolgen bzw. ist verknüpft mit der Bedingung, dass der Baustart bis Ende 2025 erfolgen kann. Ansonsten verfallen mögliche Beitragszahlungen des Bundes. Zudem werden im Rahmen von Agglomerationsmassnahmen nur Beiträge gesprochen, wenn die Gesamtheit der Massnahmen eine Aufwertung des öffentlichen Raumes zur Folge haben. Damit sind die Bundesgelder mit dem Entscheid des Parlaments über die "neue einmalige Ausgabe" verknüpft.

Die Abteilung Planung und Verkehr des Tiefbauamts des Kantons Thurgau hat 2016 für den Abschnitt zwischen der Stickereistrasse (Webschiffkreisel) und dem Knoten Sonnenhügelstrasse eine Potenzialanalyse erstellen lassen. Ziel dieser Studie war das Ermitteln des Sanierungsbedarfes sowie die Evaluation möglicher Aufwertungsmassnahmen.



Inhaltlich verfolgten die Untersuchungen, bei denen Stärken – Schwächen und Chancen – Risiken eruiert wurden, folgende wesentlichen Ziele:

- Erhöhung Qualität öffentlicher Raum / Aufenthaltsqualität (Fassade – Fassade)
- Erhöhung Verkehrssicherheit (LV und MIV)
- Erhöhung Verkehrsfluss (MIV)
- Koexistenz ÖV / MIV / LV
- Verbesserung Lage Bushaltestellen, Erhöhung ÖV-Qualität

Auf Grund dieser Potenzialanalyse erstellte der Kanton von 2021 bis 2023, in Zusammenarbeit mit verschiedenen Anspruchsgruppen, ein Vorprojekt (Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK) zur Sanierung und Aufwertung des Abschnittes zwischen dem Webschiffkreisel (Stickereistrasse) und dem Knoten Sonnenhügelstrasse. Während der Projekterarbeitung musste der Perimeter bis zur Brücke Falentrülibach erweitert werden. Das Projekt liegt seit Ende 2023 vor und ist bereit für die öffentliche Auflage und für die Umsetzungsplanung.

Gemäss Gesetz über Strassen und Wege (StrWG; RB 725.1) sind die Gemeinden bei Sanierungsprojekten von Kantonsstrassen beitragspflichtig. Die geplanten Massnahmen gliedern sich in zwei Massnahmenkategorien. Massnahmen zur **reinen Sanierung (inkl. Defizitbehebung)** und Massnahmen zur **Aufwertung** des Strassenraumes. Zu den Massnahmen der Defizitbehebung gehört auch die Aufhebung der Längsparkplätze. Die Kosten für die reine Sanierung gelten gemäss Gemeindeordnung als "zweckgebundene" Ausgaben. Die Kosten für die Aufwertungsmassnahmen gelten als "neue einmalige Ausgaben".

Gemäss der Gemeindeordnung der Stadt Arbon liegen "zweckgebundene Ausgaben" (Art. 60 Gemeindeordnung) in der Finanzkompetenz des Stadtrates, während dem über "Neue einmalige Ausgaben" (Art. 32 Gemeindeordnung) bis zu einem Betrag von CHF 1'000'000.00 das Parlament zu entscheiden hat.

Für die Realisierung des Sanierungsprojektes an der St. Gallerstrasse durch den Kanton braucht es daher vorgängig die Zustimmung des Stadtrates für die "zweckgebundenen Ausgaben", sowie die Zustimmung des Parlaments für die "neue einmalige Ausgabe".

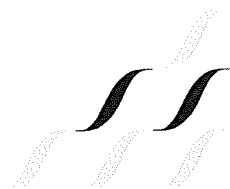
### Was ist der Gegenstand des Projektes?

Die St. Gallerstrasse verbindet die Stadt Arbon mit der Gemeinde Roggwil TG. Die St. Gallerstrasse ist eine wichtige Hauptverbindungsstrasse in Richtung Roggwil / St. Gallen und erfüllt wichtige Funktionen für den Alltagsverkehr aller Verkehrsteilnehmer (Langsamverkehr, motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr). Auf dieser Achse verkehren diverse Postautolinien sowie Linien der Bus-Oberthurgau AG. Beidseitig ist ein Radweg für den Velo Alltagsverkehr markiert. Als Hauptachse im Herzen von Arbon dient sie als Sammelstrasse für angrenzende Quartiere. Durch den breit angelegten Strassenkörper weist sie eine gewisse trennende Wirkung auf und prägt das Ortsbild der Innenstadt.

### Was sind die Ziele?

#### *Sanierung und Defizitbehebung*

Mit den Sanierungsmassnahmen wird der Strassenkörper funktional und technisch auf den aktuellen Stand der Technik gebracht. Dies erfolgt durch die Erneuerung des Strassenunterbaus, der Entwässerung und des Strassenaufbaus inkl. Randabschlüssen und



Deckbelag. Flankierend zur Sanierung des Strassenkörpers werden die Infrastruktur der Werke (EW, Wasser, Abwasser und Kommunikation) erneuert, was jedoch nicht Bestandteil des Projektes ist und durch die entsprechenden Werke geplant und finanziert wird.

Aufgrund steigender Mobilitätszahlen und der Veränderung des Mobilitätsverhaltens haben sich die gesetzlichen Vorgaben an die Gestaltung und Signalisation von Verkehrswegen in den letzten Jahren verändert. Insbesondere in Bezug auf die Verkehrssicherheit. Im Rahmen des Sanierungsprojektes ist diesem Umstand Rechnung zu tragen und entsprechende Massnahmen bei der Instandstellung des Strassenkörpers zu berücksichtigen.

### *Aufwertung*

Das zentrale Projektziel der geplanten Aufwertungsmassnahmen besteht darin, von einer rein verkehrorientierten Strassenraumgestaltung zu einer siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs zu gelangen. Mit einer gezielten Umgestaltung des Strassenraums soll eine Senkung des Geschwindigkeitsniveaus erreicht werden. Dank der Geschwindigkeitsreduktion kann die Verkehrssicherheit verbessert und die Lärmbelastungen verringert werden. Angestrebt wird eine Strassenraumgestaltung, mit welcher ein reduziertes, siedlungsorientiertes Geschwindigkeitsniveau auch ohne entsprechende Signalisation erreicht werden kann.

Weitere Ziele sind bei der Umgestaltung zu beachten:

- Reduktion der optischen und verkehrlichen Trennwirkung der Strasse
- Aufwertung des Ortsbilds durch Schaffung homogener, durchgehender Strassenbilder, mit möglichst siedlungsorientierter Erscheinung im jeweiligen Abschnitt.
- Schaffung von attraktiven Vorbereichen von Ladenlokalen
- Sichere und attraktive Verhältnisse für den Fuss- und Veloverkehr  
Mittels einer Verbesserung der Längs- und Querverbindungen sollen die objektive und subjektive Sicherheit erhöht werden.

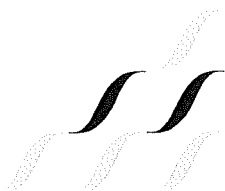
### Wesentlichen Massnahmen in Kürze

#### *Sanierung und Defizitbehebung*

Am Knoten Sonnenhügelstrasse ist eine Lichtsignalanlage (LSA) mit separater Linksabbiegespur vorhanden. Die LSA hat die vorgesehene Lebensdauer nahezu erreicht und wird einer neuen Anlage weichen.

An ein paar wenigen Stellen wurden Defizite festgestellt, welche aber im Rahmen des Sanierungs-Teils des Projektes behoben werden können.

Die eigentlichen Probleme bestehen zwischen dem ruhenden Verkehr und dem Langsamverkehr. In Fahrtrichtung Bodensee sind längs über den gesamten Bauperimeter blaue Parkplätze markiert. Diese sind parallel in Fahrtrichtung des Veloverkehrs ausgerichtet, was zu einem verkehrlichen Sicherheitsdefizit führt. Der ruhende Verkehr verursacht diverse Konflikte mit dem Rad- und Fussverkehr und mindert die Aufenthaltsqualität in unterschiedlicher Weise. Die Konflikte können nur durch die Aufhebung der blauen Parkfelder eliminiert werden. Daher sind im Bauperimeter keine blauen Parkfelder mehr vorgesehen, mit Ausnahme zweier weisser Kurzzeit-Parkplätze, von maximal 30 Min, auf der Höhe der Bäckerei.



## Aufwertung

Der Strassenraum selbst hat aufgrund seiner Breite ein grosses Potenzial zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Durch eine geschickte Aufteilung und Gestaltung der Seitenbereiche kann die Langsamverkehrsführung optimiert und gleichzeitig die Aufenthaltsqualität erhöht werden.

## Teilbereiche

Das Vorprojekt liegt seit Ende 2023 vor und beinhaltet folgende Teilbereiche:

### *Teilbereich Ost:*

Im Teilbereich Ost, Webschiffkreisel bis Novaseta Kreisel wird die Baumallee neu angeordnet, zusätzliche Bäume gepflanzt und die Gehwegbereiche verbreitert. Die Anordnung der Fussgängerquerungen sind optimiert worden. Die Lichtsignalanlage am Knoten St. Gallerstrasse / Klarastrasse bleibt bestehen, wird aber erneuert. Die Velofahrer finden auf der Fahrbahn neu einen Radstreifen in einer Breite von 1.50 m. Im Rahmen der Umsetzung der Lärmschutzverordnung wurde auf diesem Abschnitt Tempo 30 bereits als Strecke eingeführt und wird im Projekt übernommen.

### *Teilbereich Mitte:*

In diesem Strassenabschnitt wird der südliche Gehweg breiter ausfallen und die vorhandenen Bäume in Folge einer Neuaufrüstung als Zweiergruppen in Erscheinung treten. Im nördlichen Bereich des Gehweges ist aufgrund der zahlreichen Zu- und Wegfahrten in Privatgrundstücke keine Bepflanzung möglich. Die Fussgängerquerung am Knoten St. Gallerstrasse / Sonnenhügelstrasse wird neu mit einer Fussgängerinsel ausgestattet. Die Velofahrer finden wiederum auf der Fahrbahn neu einen markierten Radstreifen in einer Breite von 1.50 m vor.

### *Teilbereich West:*

Am Knoten St. Gallerstrasse / Sonnenhügelstrasse muss entsprechend der gültigen VSS SN Norm die Fussgängerquerung aufgehoben werden. Das gleiche gilt für den Fussgängerstreifen bei der AVIA Tankstelle. Als Ersatz wird von der Bodmerallee herkommend ein Fussgängerübergang mit Mittelinsel erstellt. Der südliche Bereich des Gehweges muss infolge Kurvenradien der Postautolinien und der damit verbundene Flächenbedarf verschmälert werden. Für den Radfahrer wird im Aufspurbereich der Lichtsignalanlage, entsprechend der Flächenbeanspruchung der Postautolinien, der Radweg unterbrochen. Der Velofahrer muss sich dementsprechend hinter den wartenden Fahrzeugen aufstellen. Zur Umfahrung dieser Schwachstelle durch den Veloverkehr, kann die direkte, autofreie Verbindung via Weiherweg in Richtung Weiherstrasse / Hamelweg zum Bahnhof genutzt werden. Diese neue Linienführung ist im Projekt Wiesental-, Weiherstrasse und Weiherweg entsprechend berücksichtigt worden.

### *Öffentlicher Verkehr (ÖV) - Bushaltestellen*

Vorgelagert zum Projekt BGK St. Gallerstrasse wurde die regionalen Busverbindungen entlang der St. Gallerstrasse überprüft. Auslöser dafür ist das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG; SR 151.3). Die Anordnung der Bushaltestellen soll die Fusswege gut vernetzten sowie möglichst zweckmässige Einzugsgebiete innerstädtisch erschliessen.

Die vorhandenen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind hinsichtlich der Distanzen nicht optimal auf die Einzugsgebiete verortet. Entsprechend den Erkenntnissen aus den Voruntersuchungen ist die Lage der ÖV Haltestellen zu optimieren. Neu ist eine zusätzliche Bushaltestelle am Bündnerhof vorgesehen. Die bestehenden Haltestellen Wildpark und Alpenblick sollen nach Westen verschoben werden. Der Kanton hat die Vorarbeiten der Stadt positiv zur Kenntnis genommen. Entsprechend werden die Hinweise in den weiterführenden



Projektierungsschritten aufgenommen. Nach Rückmeldung des kantonalen Tiefbauamtes ist mit der Umsetzung des Projekts Wildpark bis Ende 2024 zu rechnen. Dieses Projekt wird dem Stadtrat separat zur Beschlussfassung vorgelegt und richtet sich in Bezug auf die Beitragspflicht ebenfalls nach dem Gesetz über Strassen und Wege.

Die zusätzliche Bushaltestelle Bündnerhof ist im BGK St. Gallerstrasse berücksichtigt worden. In der Konsequenz muss die bestehende Haltestelle Bündnerhof auf der Landquartstrasse im Zuge der Sanierung und Aufwertung der St. Gallerstrasse rückgebaut werden.

## Erwägungen

### Wie ist das Vorgehen?

Bis zum Baustart sind noch entsprechende öffentlich-rechtliche und politische Schritte abzuwickeln. Ein wichtiger baurechtlicher Schritt soll im März 2024 mit der öffentlichen Auflage des Projektes erfolgen. Die Aufhebung der Parkfelder entlang des Projektperimeters ist zur Behebung des Sicherheitsdefizits unumgänglich, kann aber zu Einsprachen führen, was den Bewilligungsprozess verzögern kann. Ein entsprechender politischer Prozess ist daher zeitnah anzustossen.

Zur finanziellen Sicherung des Projektes muss der Grosse Rat des Kantons Thurgau den Projektkredit genehmigen. Zudem muss die Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund bezüglich der Mitfinanzierung abgeschlossen werden. Beide Schritte bedingen die vorgängige Genehmigung des Gemeindebeitrages durch die entsprechenden Instanzen der Gemeinde. Dies gilt für die "zweckgebundenen Ausgaben" genauso wie für die "neuen einmaligen Ausgaben". Für die Finanzierungsvereinbarung muss mit einer Bearbeitungszeit von vier bis sechs Monaten eingerechnet werden. Um das Ziel eines Baustart bis Ende 2025 einhalten zu können, wird der Beitragsentscheid der Gemeinde bis spätestens Oktober 2024 benötigt. Das heisst, die Kreditvorlage für die "neuen einmaligen Ausgaben" ist vor den Sommerferien dem Parlament zu überweisen. Der Entscheid über die "gebundenen Ausgaben" ist möglichst zeitnah durch den Stadtrat zu fällen.

Der folgende Terminplan wurde der Stadt als beitragspflichtige Körperschaft unterbreitet:

Abschluss Vorprojekt	Dezember 2023
TBA Interne Vernehmlassung	Januar 2024
Projektstart Bau-/ Auflageprojekt	März 2024
Kreditgenehmigung Gemeindebeitrag	bis spätestens Oktober 2024
Beschluss Grosser Rat	Dezember 2024
Baustart	Jahr 2025

### Was sind die Kosten?

Für die Berechnung der Kosten ist eine Netto- und eine Brutto-Betrachtung zu erstellen. Grund dafür sind die pauschalen Agglomerationsbeiträge. Diese können nur abgeholt werden, wenn die Aufwertungsmassnahmen umgesetzt werden. Die wiederum können nur realisiert werden, wenn die Kredite für die gebundenen, sowie für die neuen einmaligen Ausgaben genehmigt werden. Es werden daher zwei Fälle dargestellt:

- Projekt ohne Aufwertungsmassnahmen und deshalb ohne Agglomerationsbeitrag
- Projekt mit Aufwertungsmassnahme und mit Agglomerationsbeitrag



Die Berechnung zeigt auf, dass die teurere Variante mit den Aufwertungsmassnahmen, dank den Agglomerationsbeiträgen, für den Kanton und die Stadt in der Netto-Betrachtung günstiger ausfällt.

Nettokosten:

Position	Betrag	Bemerkung
Gesamtkosten Sanierung	inkl. MWSt. CHF 5'800'000	
Gesamtkosten Aufwertung	CHF 0	ohne Aufwertung,
Gesamtkosten Netto	CHF 5'800'000	<u>ohne</u> Agglogeldern
Bundesbeitrag pauschal	CHF 0	
Gesamtkosten netto	CHF 5'800'000	
<b>Gemeindeanteil gesamt netto</b>	<b>46.10%</b>	<b>CHF 2'673'800</b>

Netto-Betrachtung		
Gesamtkosten Sanierung	inkl. MWSt. CHF 5'800'000	
Gesamtkosten Aufwertung	CHF 1'270'000	
Gesamtkosten Brutto	CHF 7'070'000	mit Aufwertung, <u>mit</u>
Bundesbeitrag pauschal	CHF 1'800'000	Agglogeldern
Gesamtkosten netto	CHF 5'270'000	
<b>Gemeindeanteil gesamt netto</b>	<b>46.10%</b>	<b>CHF 2'429'470</b>

Grund für diese etwas spezielle Ausgangslage sind die Bundesbeiträge von pauschal CHF 1'800'000.00. Diese übersteigen die reinen Kosten für die Aufwertungen. Daher werden die Sanierungsmassnahmen zum Teil quersubventioniert. Die folgende Aufstellung zeigt die Berechnung für den Gemeindebeitrag (Brutto) für die Aufwertungsmassnahmen:

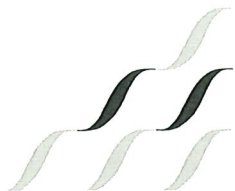
Aufteilung Brutto-Kosten	
Gemeindanteil gesamt Brutto	CHF 2'429'470
Gemeindenteil "neue einmalige Ausgabe" (Aufwertung)	CHF 585'470
Gemeindanteil "zweckgebundene Ausgabe" (Sanierung)	CHF 1'844'000

Was muss als Kredit beantragt werden?

Bei der Beantragung von Krediten gilt für die öffentliche Hand das Brutto-Prinzip. Das heisst, es müssen die Finanzkompetenzen für die Kosten exklusiv Beiträgen (Bundesbeiträge) eingeholt werden. Zudem sind die Kreditbegehren in "gebundenen Ausgaben" und "neue einmalige Ausgaben" zu unterteilen. Somit hat der Stadtrat einen Kredit über CHF 2'673'800.00 und das Parlament einen Betrag über CHF 585'470.00 zu sprechen. Werden beide Kredite gesprochen, wird sich der Gesamtanteil für die Stadt um rund CHF 250'000.00 auf CHF 2'429'470.00 reduzieren.

Was ist die Fragestellung / über was muss entschieden werden?

Einerseits hat der Stadtrat über den Kredit für die zweckgebundenen Ausgaben entschieden und damit die Grundlage für die nächsten Schritte geschaffen.



Zudem muss der Stadtrat dem Stadtparlament das Kreditbegehren für die "neuen einmaligen Ausgaben" bezüglich der Aufwertungsmassnahmen unterbreiten.

Erst wenn beide Kredite gesprochen sind, kann das Tiefbauamt das Projekt dem Grossen Rat unterbreiten sowie die Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund abschliessen.

#### Was sind die Konsequenzen einer Ablehnung?

Die Bundesbeiträge sind als Pauschalbeiträge zu verstehen. Das heisst, dass mit diesen Beiträgen auch gewisse Sanierungsmassnahmen indirekt mitfinanziert werden. Wird der Kreditantrag für die "neuen einmaligen Ausgaben" durch das Parlament abgelehnt, können **keine** Bundesgelder geltend gemacht werden. Die Aufwertungsmassnahmen würden nicht durchgeführt werden. Unter dem Strich würden die Sanierungsmassnahmen trotzdem für die Stadt teurer werden bzw. das Kosten- / Nutzenverhältnis für das gesamte Projekt wäre deutlich schlechter.

Bei einem **Nein zum Kreditbegehren** bezüglich der "neuen einmaligen Ausgaben" müssen die **Parkplätze** entlang des Planungsperrimeters **trotzdem aufgehoben** werden. Es handelt sich dabei nicht um eine Aufwertungsmassnahme, sondern um eine Massnahmen zur Behebung von verkehrstechnischen Defiziten. Mit dem Kreditbeschluss kann somit kein Einfluss auf die Frage der Aufhebung der Parkplätze genommen werden.

#### **Antrag**

**Sehr geehrter Herr Präsident**  
**Sehr geehrte Parlamentarierinnen und Parlamentarier**

**Der Stadtrat beantragt Ihnen den Gemeindebeitrag für die Aufwertung des Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee 3. Generation – St. Gallerstrasse Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK), Sanierung und Aufwertung der St. Gallerstrasse, Webschiffkreisel bis Faletürlibach im Betrag von CHF 585'470.00 zuzustimmen.**

René Walther  
Stadtpräsident

Alexandra Wyprächtiger  
Stadtschreiberin

Arbon, 22. April 2024

Beilage

- Merkblatt Infrastrukturfonds - Agglomerationsverkehr