Kanton St.Gallen
Tiefbauamt

Geschäftsbericht Tiefbauamt

Bau- und Umweltdepartement

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Die Eingliederung des Strassenbauprogramms in die Gesamtverkehrsstrategie	5
Abb. 2	Das TBA mit seinen Dienststellen und den vier Abteilungen	8
Abb. 3	Die Arbeit des TBA im Lebenszyklus von Strassen	9
Abb. 4	Wie das TBA seine Ziele festlegt.	12
Abb. 5	Der Controlling-Prozess für die strategische und operative Steuerung	16
Abb. 6	Projektportfolio des 18. Strassenbauprogramms	22
Abb. 7	Kostenentwicklung des 18. Strassenbauprogramm (2024 bis 2028) per Ende 2024	23
Abb. 8	Kostenentwicklung Projektkategorien per Ende 2024	24
Abb. 9	Projektfortschritt 18. SPB, Vorhaben erster Priorität	26
Abb. 10	Umsetzungsprogramm 18. Strassenbauprogramm, Vorhaben der 1. Priorität	27
Abb. 11	Umsetzungsstand per Ende 2024 der Projektmeilensteine des 18. SBP	27
Abb. 12	Stand der Sanierungen von Bushaltestellen nach Behindertengleichstellungsgesetz	30
Abb. 13	Jährlich sollen 650 Leuchten auf LED umgerüstet werden.	30
Abb. 14	Umsetzung Massnahmen Fussgängerstreifen	31
Abb. 15	Kostenverteilung Kantonsstrassenunterhalt	35
Abb. 16	Realisierte Massnahmen vs. Wertverlust	36
Abb. 17	Kostenbenchmarking über Strassenkreise nach Dienstleistungen im Jahr 2024	36
Abb. 18	Kostenbenchmarking Strassenkreise von 2017 bis 2024	37
Abb. 19	Regionales Kostenbenchmarking Strasseninspektorate von 2013 bis 2024	37
Abb. 20	Auswertung Strassenzustand, Stand 2021	38
Abb. 21	Offene Strecken Richtungsverkehr 4-spurig	40
Abb. 22	Streckenkosten Nationalstrassen pro virtuellem Kilometer Autobahn (kmv)	40
Abb. 23	Entwicklung Kantonsstrassenfonds der Jahre 2024 bis 2028	44
Abb. 24	Gesamte Anzahl Fälle der Bereiche SKI und GEVI	46
Abb. 25	Ausfalltage pro Unfall (Unfallschwere)	46
Abb. 26	Betroffene Körperstellen bei Arbeitsunfällen im Jahr 2024	46
Abb. 27	Mit der Statistik «Anzahl Fälle auf 1000 Mitarbeitende» lassen sich alle Bereiche unabhängig der Anzahl Mitarbeitender miteinander vergleichen. Die dunkelblaue Linie zeigt die Grenzwerte der Suva und der Branchenlösung 35.	47
Abb. 28	Ausfalltage zeigen die Unfallschwere	47
Abb. 29	Unfälle nach Tätigkeitsbereich im Jahr 2024	47
Abb. 30	Dank der Umfahrung wird das Ortszentrum Wattwil stark entlastet.	49
Abb. 31	Summierte Beträge nach Vergabeart	54
Abb. 32	Anzahl Vergaben nach Auftragsart	54

1 Einleitung 4
1.1 Wozu ein Geschäftsbericht? 5
1.2 Der Geschäftsbericht im Gesamtkontext 5
1.3 Generelle Herausforderungen 6

2 Aufgabengebiete 7
2.1 Organisation 8
2.2 Hauptaufgaben 9
2.3 Gebietseinheit VI 10
2.4 Sonderaufgaben 10

3 Ziele 11
3.1 Zielsetzungsprozess 12
3.2 Zielerreichung TBA 13
3.3 TBA-Ziele fürs 2025 14

4 Controlling 15
4.1 Controlling-Prozess 16
4.2 Parlamentarische Vorstösse und Aufträge 20
4.3 Projektportfolio steuern 21
4.3.1 Investitionsrechnung 21
4.3.2 Projektportfolio mit Bauvorhaben erster Priorität (Liste A) 26
4.3.3 Projektportfolio Bauvorhaben erster Priorität, Pauschalen 28
4.3.4 Projektportfolio Bauvorhaben der zweiter Priorität (Ersatzprojekte) 31
4.3.5 Projektportfolio weitere Projekte 31
4.4 Strategien und Planung 32
4.5 Vorhaben umsetzen 34
4.6 Kantonsstrassen bewirtschaften 35
4.7 Betrieb der Nationalstrassen (GEVI) 39
4.8 Kostengenauigkeit Projekte 43
4.9 Arbeitssicherheit 45
4.10 Wirkungsmonitoring 49
4.10.1 Wirkungsmonitoring Projekte: Umfahrung Wattwil (zweite Etappe) 49
4.10.2 Kantonale Indikatoren 50
4.11 Digitalisierung 51
4.12 Beschaffung 53

5 Qualität 55
5.1 Kontinuierlicher Verbesserungsprozess 56
5.2 Audit 57
5.2.1 Internes Audit 57
5.2.2 Externes Audit 57
5.3 Risiko-Management 59
5.4 Qualität von Beauftragten 63
5.5 Verbesserungsmassnahmen 64
5.5.1 Umsetzung der Verbesserungsmassnahmen 2024 64
5.5.2 Verbesserungsmassnahmen 2025 66

1 Einleitung

1.1 Wozu ein Geschäftsbericht?

Der jährliche Geschäftsbericht des Tiefbauamts (TBA) des Kantons St.Gallen zeigt auf: Was tut es? Wie erfüllt es seinen Leistungsauftrag?

Mit dem Geschäftsbericht will das TBA
- über das Erreichen seiner Ziele informieren
- seinen Leistungsauftrag aufzeigen und damit Verständnis schaffen
- Entscheidungsgrundlagen im Sinne eines Steuerungsinstruments bereitstellen
- Qualitätsanforderungen sicherstellen und Handlungsbedarf für die Folgejahre ableiten

Der Geschäftsbericht soll insbesondere die Finanzkommission des Kantonsrats, die Departementsleitung des Bau- und Umweltdepartements sowie die Mitarbeitenden des TBA über den Geschäftsgang informieren. Der Geschäftsbericht enthält Informationen für die politische Steuerung. Sie sind mit den Anforderungen an die ISO-9001:2015-Zertifizierung abgestimmt.

1.2 Der Geschäftsbericht im Gesamtkontext

Die Gesamtverkehrsstrategie St.Gallen (GVS SG) legt die Stossrichtung für ein nachhaltiges kantonales Verkehrssystem fest. Mit ihr werden die sektoralen Programme, insbesondere das öV-Programm, das Agglomerationsprogramm und das Strassenbauprogramm, aufeinander abgestimmt. Die GVS SG dient somit als zentrale Klammer. Sie verknüpft die verkehrlichen Planungen des Kantons horizontal (verkehrsträgerübergreifend) und vertikal (zwischen den verschiedenen Konkretisierungsebenen). Zur übergeordneten Zielsetzung gehören insbesondere:
- die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (FVV)
- der Modalsplit FVV-ÖV-MIV
- eine sichere Verkehrsinfrastruktur

Als kantonales Planungsinstrument definiert das Strassenbauprogramm für einen Zeitraum von fünf Jahren Ziele und Massnahmen, um die GVS SG umzusetzen. Rückblickend wird der Beitrag des Strassenbauprogramms zur Zielerfüllung der GVS SG überprüft.

Der Geschäftsbericht bietet hauptsächlich einen jährlichen Zwischenstand über die Umsetzung des Strassenbauprogramms. So zeigen die fünf Geschäftsberichte während eines Strassenbauprogramms jeweils ein ganzheitliches Bild über dessen Umsetzung.

Das vergangene Jahr 2024 stellt das erste Jahr des 18. Strassenbauprogramms (2024 bis 2028) dar.

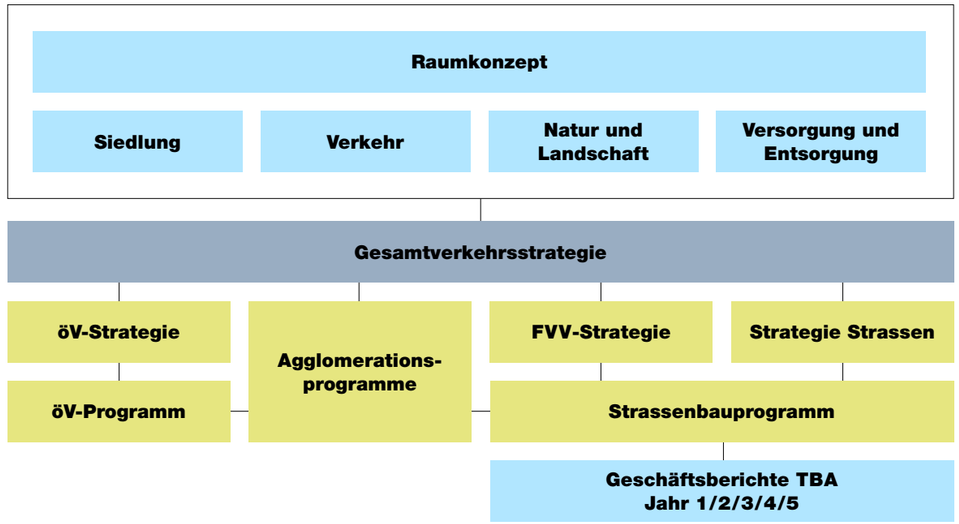


Abb. 1: Die Eingliederung des Strassenbauprogramms in die Gesamtverkehrsstrategie

1.3 Generelle Herausforderungen

Ein leistungsfähiges sicheres und nachhaltiges Strassennetz zu gewährleisten, birgt zahlreiche Herausforderungen. 2024 reagierte das TBA strategisch und operativ auf veränderte Rahmenbedingungen aufgrund steigender Anforderungen. Insbesondere um die Infrastruktur langfristig zu planen und zu erhalten, ist eine vorausschauende Steuerung notwendig: Zunehmender Verkehr, neue Mobilitätstrends und gesellschaftliche Erwartungen beeinflussen die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes. Es braucht gezielte Verbesserungsmassnahmen, um das Verkehrsnetz effizient zu halten. Um einen Mobilitätswandel zu ermöglichen, muss das Angebot für Alternativen zum motorisierten Individualverkehr ausgebaut werden.

Die technische Komplexität der Aufgaben steigt stetig: Die Digitalisierung der Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen erfordert beispielsweise verstärkte Anstrengungen – genauso wie der Schutz vor Cyber-Angriffen.

Bei Kantonsstrassenprojekten sind die Interessen vielseitig und teilweise widersprüchlich. Individualinteressen werden häufig bereits während der Mitwirkung eingebracht, teils mit umfangreichen Schreiben beauftragter Juristinnen oder Juristen. Auch das Durchsetzen dieser Individualinteressen hat stark zugenommen. Das zeigt sich an zahlreichen Einsprachen und am starken Willen, Interessen zu erzwingen. Hinzu kommen idealistische Gruppierungen mit Vorstellungen, die häufig dem öffentlichen Interesse einer Kantonsstrasse entgegenstehen.

Auf operativer Ebene ist die grösste Herausforderung, die Aufgaben des TBA mit seinen begrenzten personellen und finanziellen Mitteln umzusetzen. Zahlreiche Projekte, komplexe Bewilligungsverfahren und rechtliche Auflagen verlangen eine effiziente Koordination und Ressourcenzuteilung.

Eine Herausforderung ist auch, die Arbeitssicherheit der TBA-Mitarbeitenden sicherzustellen. Sie arbeiten oft mitten im Verkehr und sind unterschiedlichen Gefahren ausgesetzt. Für sicheres Arbeiten ist es unerlässlich, die Gefährdung und Arbeitsbedingungen zu beurteilen. Eingehaltene Sicherheitsregeln, persönliche Schutzausrüstung und die korrekte Organisation von Baustellen sind entscheidend.

2 Aufgabengebiete

2.1 Organisation

Das TBA gliedert sich in vier Abteilungen, zwei Dienststellen und das Kantonsingenieur-Büro.

Als Inhaberin aller Kantonsstrassen ist das TBA für den Unterhalt und die Weiterentwicklung des kantonalen Strassennetzes zuständig. Vom Winterdienst über den Lärmschutz bis zur Planung von Grossprojekten übernimmt das TBA alle Arbeiten, die sich mit den St. Galler Kantonsstrassen befassen. Zudem unterhält die Abteilung «Gebietseinheit VI» die Nationalstrassen der Ostschweiz.

330
Mitarbeitende

680 km
Kantonsstrassen

290 km
Nationalstrassen

200 Millionen Franken
Jahresumsatz

Tiefbauamt

Marcel John
Kantonsingenieur

Andreas Kästli
Kantonsingenieur-Stv.

Zentrale Dienste

Daniel Löhrer
Finanzen und Controlling

Daniela Germann
Grundstückgeschäfte

Kantonsingenieur-Büro
Administration

Informationsverantwortung/ Amtsinformatik

Koordination Agglomerationsprojekte/Qualität

Mobilität und Planung

Gordon Finné
- Strategien und Spezialprojekte
- Verkehrsplanung mit Fachstelle Fuss-und Veloverkehr
- Verkehrsmanagement und -daten
- Fachstelle Immissionen

Strassen- und Kunstbauten

Manfred Huber
- Strassenbau St. Gallen
- Strassenbau Neuhaus
- Kunstbauten

Strasseninspektorat

Charles Rinderknecht
- Strassenkreisinspektorate
- SKI St. Gallen
- SKI Buchs
- SKI Schmerikon
- SKI Wattwil
- SKI Gossau
- Erhaltungsplanung & Bewilligungen
- Steinbruch Starkenbach

Nationalstrassen Gebiet VI

Philipp Rüttimann
- PM Projektmanagement
- Betrieb/Support
- BSA Betriebs- und Sicherheitsausrüstung
- Finanzen
- Werkhof Thal
- Werkhof Mels
- Werkhof Biäsche
- Werkhof Oberbüren

Abb. 2: Das TBA mit seinen Dienststellen und den vier Abteilungen

2.2 Hauptaufgaben

Die Abteilungen und Dienstleistungsstellen des TBA erbringen ihre Leistungen in enger Abstimmung entlang des Lebenszyklus' von Strassen. Die Arbeit ist ein steter Kreislauf: von der Planung über die Realisierung bis zur Bewirtschaftung.

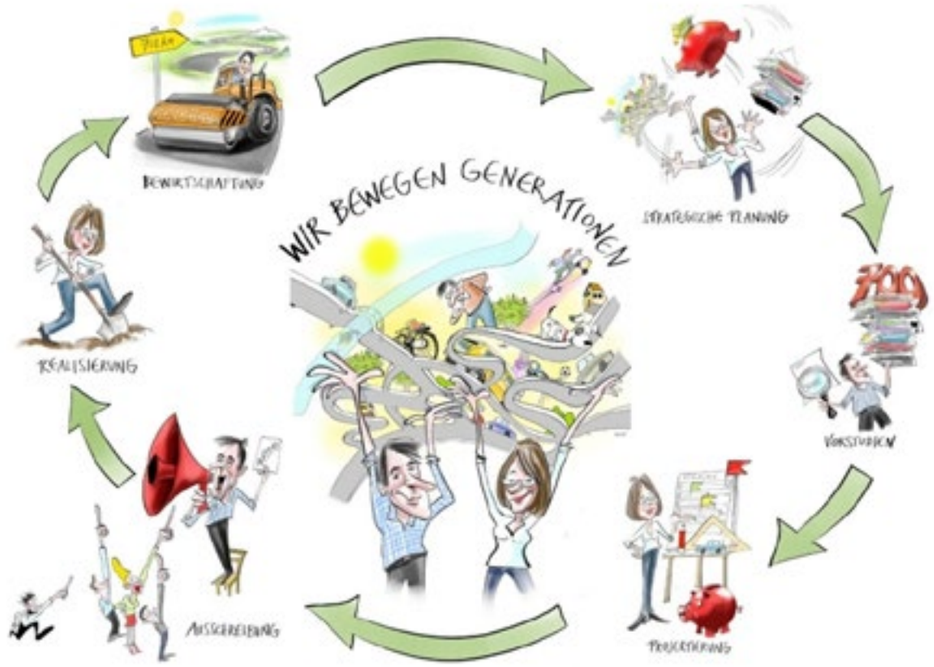


Abb. 3: Die Arbeit des TBA im Lebenszyklus von Strassen

Mobilität und Planung
Die Abteilung Mobilität und Planung beschäftigt sich mit der strategischen Planung und mit Vorstudien über den Verkehr. Ihre Aufgaben und Projekte umfassen die Fachthemen Verkehrsplanung, Verkehrsmanagement und Lärmschutz. Darin sind die gesetzlich vorgeschriebenen Aufgaben der Fachstellen Fuss- und Veloverkehr sowie Immissionen integriert.

Strassen- und Kunstbauten
Die Abteilung Strassen- und Kunstbauten knüpft direkt an die Leistungen der Abteilung Mobilität und Planung an. Sie ist für die Projektierung und die Realisierung von Bauvorhaben des kantonalen Strassennetzes zuständig. Hierzu gehören neben dem kantonalen Strassenbau auch Kunstbauten wie Tunnel, Brücken oder grössere Stützkonstruktionen. Die Abteilung ist auch für den Unterhalt dieser Kunstbauten zuständig.

Strasseninspektorat
Das Strasseninspektorat unterhält die kantonale Strasseninfrastruktur und sorgt für eine hohe Verfügbarkeit der Kantonsstrassen während des ganzen Jahrs. Die Abteilung ist in enger Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei für die Verkehrssicherheit verantwortlich. Das Strasseninspektorat unterstützt die Gemeinden mit kantonalen Beiträgen für Aufwendungen an Kantonsstrassen und ausgewählte Projekte für den Fuss- und Radverkehr oder bei Naturereignissen.

2.3 Gebietseinheit VI

Die Abteilung Gebietseinheit VI (GEVI) hat eine Leistungsvereinbarung mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) für die Nationalstrassen in den Kantonen St.Gallen, Thurgau, Appenzell Innerrhoden, Appenzell Ausserrhoden und Glarus. Das GEVI ist für den Betrieb und kleinen baulichen Unterhalt der Nationalstrassen verantwortlich. Zudem betreibt das GEVI für den Kanton St.Gallen die elektromechanischen Anlagen der Kantonsstrassen. Für den Kanton Glarus unterhält es die kantonalen Strassenanlagen in Glarus Nord.

Mit seinen 150 Mitarbeitenden kümmert sich das GEVI um rund 290 Kilometer Nationalstrassen, inklusive dem Unterhalt von 26 Tunnel mit einer Gesamtlänge von über 28 Kilometern. Auch befinden sich 22 Rastplätze und Raststätten im Unterhaltsgebiet des GEVI. Es bearbeitet über 421 Hektaren Rasenflächen und pflegt über 280 Hektaren Flächenbepflanzungen. Das Gebiet umfasst ein Entwässerungsnetz von rund 760 Kilometern sowie 22’102 Schlammsammler und Einlaufschächte. Der jährliche Salz-Verbrauch des Winterdiensts liegt bei etwa 4’800 Tonnen.

2.4 Sonderaufgaben

Das TBA führt neben den erwähnten Hauptaufgaben diverse Sonderaufgaben aus:

- Bewilligungs- und Genehmigungsverfahren
- Hoheitliche Aufgaben
- Kantonale Grundstücke
- Immissionen (Fachstelle)
- Fuss-, Wander- und Radwege (Fachstelle)

Zu den hoheitlichen Aufgaben gehören finanzielle Beiträge an die politischen Gemeinden. Sie werden mit pauschalen Beiträgen an die Strassenlast, dem Sonderlastenausgleich Weite und mit werkgebundenen Beiträgen unterstützt. So kann das kantonale Strasseninspektorat, innerhalb gesetzlicher Vorgaben, die Gemeinden unterstützen:

- beim Bau bedeutsamer Fuss-, Wander- und Radwege mit 65 % der beitragsberechtigten Kosten
- bei Umweltschutzprojekten an Strassen mit 50 % der beitragsberechtigten Kosten
- bei Naturereignissen mit bis zu 75 % der beitragsberechtigten Kosten

Das Planungs- und Baugesetz (sGS 731.1; abgekürzt PBG) definiert die Schutzgegenstände. Das Strassengesetz (sGS 732.1; abgekürzt StrG) legt die werkgebundenen Beiträge fest. Das TBA prüft die Beitragsberechtigung auf Gesuch der Gemeinden. Die Mittel werden nach Dringlichkeit und Verfügbarkeit ausbezahlt. Aktuell stehen dafür jährlich rund 8 Millionen Franken zur Verfügung. Die Beiträge werden aus dem Strassenfonds finanziert. Ausgeführte Projekte mit werkgebundenen Beiträgen sind beispielsweise der Nonnensteg in Mörschwil oder die aufgewerteten Radwege der Seepromenade in Rorschach.

3 Ziele

3.1 Zielsetzungsprozess

Das TBA bestimmt seine Ziele in einem Top-down- sowie einem Bottom-up-Prozess. Beim Top-down-Prozess sind die Schwerpunktplanung der Regierung und die daraus abgeleiteten Leistungsziele für das Bau- und Umweltdepartement sowie das TBA entscheidend. Beim Bottom-up-Prozess definieren die TBA-Abteilungen ihre eigenen Ziele. Sie werden zu Amtszielen aggregiert. Aus diesen beiden Teilprozessen resultieren die Ziele des TBA.

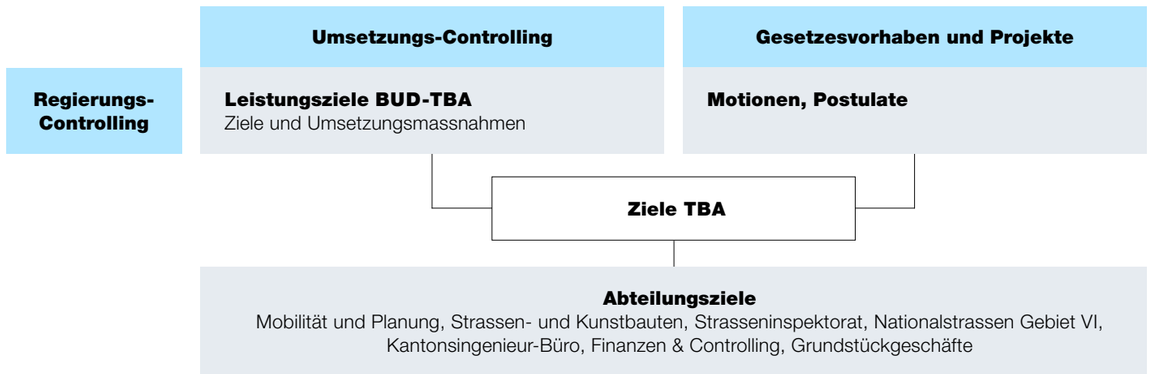


Abb. 4: Wie das TBA seine Ziele festlegt.

Die Ziele aus dem Top-down-Prozess haben häufig einen mehrjährigen Zeithorizont. Die Zielerreichung dauert dementsprechend mehrere Jahre. Zudem kann der Kantonsrat jederzeit neue Ziele für das TBA festgelegen.

Die Leistungsziele werden mit dem Bau- und Umweltdepartement abgestimmt. Sie beziehen sich insbesondere auf die Projekte im Strassenbauprogramm (SBP). Die Ziele respektive Projekte werden für jedes SBP alle fünf Jahre neu definiert. Daraus werden jährliche Teilziele abgeleitet, um den Leistungsauftrag innerhalb der fünf Jahre zu erfüllen. Über die Erreichung der Top-down-Ziele informiert das TBA ausser in diesem Geschäftsbericht auch im Umsetzungscontrolling und im Regierungscontrolling.

Die Ziele aus dem Bottom-up-Prozess sind nicht mehrjährig. Sie leiten sich von den Jahreszielen der einzelnen Abteilungen ab und werden jährlich neu definiert. Die wichtigsten Abteilungsziele werden in konsolidierter Form als Ziele des TBA festgehalten.

3.2 Zielerreichung TBA

Im Jahr 2024 standen verschiedene strategische und operative Ziele im Fokus des TBA. Um ihre Erreichung sicherzustellen, überwacht das TBA kontinuierlich die entsprechenden Massnahmen und passt sie an. So kann es flexibel auf ändernde Rahmenbedingungen und Herausforderungen reagieren.

Kapitel	Zielbereich	Ampel
4.2	Parlamentarische Vorstösse und Aufträge umsetzen	○ ○ ●
4.3 / 4.4 / 4.5	Kantonsstrassenportfolio steuern / Strategien und Planung / Bauvorhaben umsetzen	○ ● ○
4.6	Kantonsstrassen bewirtschaften	○ ○ ●
4.7	Nationalstrassen betreiben (GEVI)	○ ○ ●
4.8	Kostengenauigkeit Projekte	○ ● ○
4.9	Arbeitssicherheit	○ ● ○
4.10	Monitoring Wirkung	○ ○ ●
4.11	Digitalisierung	○ ○ ●
4.12	Beschaffung	n. a.

Im Jahr 2024 erreichte das TBA die Ziele innerhalb der Zielbereiche weitestgehend. Bei der Steuerung des Kantonsstrassenportfolios zeigte sich, dass aufgrund längerer Durchlaufzeiten und anderer Probleme die Termine gemäss dem 18. Strassenbauprogramm nicht eingehalten werden können. Dies führt dazu, dass die geplanten Investitionskosten tiefer ausfallen als geplant. Bezüglich der Umsetzung der Bauvorhaben konnte die Zielvorgabe der Kosteneinhaltung nur bei rund 74 Prozent erreicht werden. Angestrebt wurden 85 Prozent. Im Bereich Finanzen zeigt sich, dass der Kantonsstrassenfonds per Ende des 18. Strassenbauprogramms (2024 – 2028) nicht wie vorgesehen ausgeschöpft wird. Grund dafür sind vor allem die abgelehnten Projekte der Volksabstimmung vom 24. November 2024. Bei der Arbeitssicherheit liegt die Anzahl Unfälle leicht über dem durchschnittlichen SUVA- und Branchengrenzwert. Die einzelnen Zielbereiche werden im Kapitel 4 erläutert.

Beim Personal konnte das TBA die Nachfolge von Daniela Germann in der Abteilung Grundstücksgeschäfte sicherstellen. Damit wurde ein wichtiges organisatorisches Ziel erreicht. Die Roadmap für die Entwicklung des TBA erhielt konkrete Massnahmen und Projekte für seine Strukturen und Prozesse. Ein Kommunikationskonzept wurde entwickelt, ein neues Konzept für den TBA-Geschäftsbericht erarbeitet und für das Jahr 2024 umgesetzt. Zudem initiierte das TBA eine Photovoltaik-Potentialanalyse für die Kantonsstrassen.

Schliesslich lagerte das TBA den Steinbruch Starkenbach per Ende 2024 erfolgreich in eine neu gegründete Aktiengesellschaft aus.

3.3 TBA-Ziele fürs 2025

Die Ziele fürs kommende Geschäftsjahr definierte das TBA, wie im Kapitel 3.1 (Zielsetzungsprozess) beschrieben. Ergänzend zu den konstanten Jahreszielen für die verschiedenen Zielbereiche legte das TBA unter anderem folgende Ziele fest:

Prozesse und Strukturen

- Umsetzung der strategischen Massnahmen zur Entwicklung des TBA
- Stellenausbau bei den Betriebs- und Sicherheitsanlagen
- Umsetzung der Massnahmen zur Abstimmung von Bau- und Unterhaltsprojekten
- Evaluation der Umweltwirkung des TBA

Produkte

- Planmässige Umsetzung der Vorhaben im 18. Strassenbauprogramm
- Erreichung der Meilensteine bei Grossprojekten (Kantonsstrasse zum See in Goldach, Zweckmässigkeitsbeurteilungen in Gossau und im Sarganserland, Mobilitätszukunft Rappersil-Jona)
- Ausarbeitung des ersten Entwurfs zur Velonetzplanung/Velostandards
- Motion Mountainbikestrategie: Umsetzung des neuen Veloweggesetzes mit Grundlagen fürs Montainbiken
- Motion Bushaltestellen: Umgang mit Sanierungen und Neubauten von Bushaltestellen (Haltestellenart) geklärt
- Motion T30: Umgang mit Temporeduktionen auf Kantonsstrassen innerorts geklärt
- Umsetzung Veloweggesetze bei der Gebietseinheit VI (Betrieb und Unterhalt durch jeweilige Gemeinden, Finanzierung via ASTRA)
- Strasseninspektorat: Ausgleich des jährlichen Wertverlusts durch bauliche Massnahmen

Finanzen

- Erstellung des Geschäftsberichts gemäss neuem Konzept
- Implementierung Applikation Xamos Main (FAMC)

4 Controlling

4.1 Controlling-Prozess

Der Controlling-Prozess des TBA ist zentral für seine strategische und operative Steuerung. Er stellt effiziente und effektive Prozesse sicher. In einem kontinuierlichen Verbesserungsprozess entwickelt das TBA seine Controlling-Instrumente laufend weiter. Dies gewährleistet eine transparente und nachvollziehbare Ressourcennutzung und Zielerreichung.

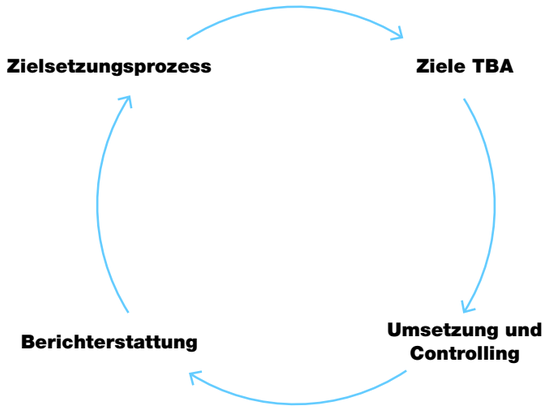


Abb. 5: Der Controlling-Prozess für die strategische und operative Steuerung

TBA-Ziele
Aufgrund der definierten Ziele fürs Jahr 2025 (siehe Kapitel 3.3) erstellte das TBA zu Beginn des Geschäftsjahrs einen detaillierten Projekt- und Massnahmenplan. Er berücksichtigt auch finanzielle und personelle Ressourcen.

Umsetzung und Controlling
Während des Jahrs überwacht das TBA fortlaufend die Ausgaben und Fortschritte der geplanten Massnahmen. Regelmässige Soll-Ist-Vergleiche und Abweichungsanalysen erlauben zeitnahe Anpassungen: So werden Abweichungen frühzeitig erkannt und Gegenmassnahmen eingeleitet.

Berichterstattung
Im Geschäftsbericht zeigt das TBA die Erreichung der Jahresziele, das Verbesserungspotenzial und Handlungsfelder für die Folgejahre auf. Für effektives Controlling misst das TBA die konkreten Detailziele in jedem Zielbereich und stellt sie den Zielwerten gegenüber. Dafür gibt es vordefinierte Bewertungskriterien (Key Performance Indicators, KPI).

Die Folgekapitel zeigen die Detailziele mit ihren KPI für jeden Bereich. Die Zielerreichung wird mit einem Ampelsystem beurteilt. Zudem wird der Status der Projekte und Massnahmen näher erläutert.

Zielsetzungsprozess
Die Erkenntnisse aus der Erreichung der TBA-Ziele fliessen in die Planung des Folgejahrs ein. Die TBA-Ziele werden wiederum gemäss Zielsetzungsprozess (Kapitel 3.1) festgelegt.

Der Controllingprozess stellt ein zielgerichtetes Handeln des TBA sicher, um seinen Leistungsauftrag zu erfüllen.

Neophytenbekämpfung auf Nationalstrassen

Unser Ökosystem kann gebietsfremde Pflanzen nicht abwehren. Einige Neophyten breiten sich deshalb sehr erfolgreich aus und verdrängen wichtige einheimische Pflanzen. Die Verkehrsnetze beschleunigen dies. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) erkannte, wie wichtig der richtige Umgang mit Neophyten ist. Es finanziert die Bekämpfung durch die Gebietseinheiten.

Neophyten sind in unserem Strassennetz allgegenwärtig. Fahrtwind, Aussenhülle und Reifen der Fahrzeuge führen sie über weite Strecken mit und verbreiten sie. Zudem kam es in der Vergangenheit zu einer örtlichen Verteilung von biologisch belastetem Humus. So entwickelten sich Hotspots.

Auftrag Neophytenbekämpfung
Ziel sind nachhaltige und intakte Grünflächen auf dem ASTRA-Perimeter, die teilweise in Biodiversitätsflächen übergeführt werden sollen. Bis 2028 will die Abteilung Gebietseinheit VI (GEVI) des TBA 20 Prozent der Grünflächen als Biodiversitätsschwerpunkte pflegen – und sie später auf 30 Prozent erweitern.

Organisation und Schulung in der Neophytenbekämpfung
Das GEVI setzt auf eine dezentrale Organisation, um die Neophyten unter unseren einheimischen Pflanzen zu erkennen. Das hilft bei der Bekämpfung die richtigen Massnahmen zu wählen, sich gegen möglich schädliche Wirkungen (Allergien, Verbrennungen oder «Vergiftungen») zu schützen und eine weitere Verschleppung zu verhindern. Alle sechs Standorte verfügen über eine Neophyten-Fachperson mit fundierten Kenntnissen. Diese Fachleute sind untereinander vernetzt. Dank ihrer Teilnahme an Tagungen fliessen neuste Erkenntnisse ins GEVI.

Robinie

Goldruten

Riesen-Bärenklau

Manuelle Beseitigung (Riesen-Bärenklau)

Entsorgung Sommerflieder

Drüsiges Springkraut

Strategie
Das GEVI setzt auf eine «Exit-Strategie»: An Autobahnzu- und Abfahrten bekämpft es Neophyten intensiv – häufig unterstützt von lokalen Gartenbauunternehmen. So wird die Verschleppung ins untergeordnete Strassennetz eingedämmt. In diesen Intensivstreifen führt das GEVI zusätzliche Schnitte durch.

Monitoring und Erfolgskontrolle
Monitoring und Erfolgskontrolle werden aktuell etabliert. Ziel ist ein standardisiertes Vorgehen für eine verlässliche Datengrundlage. Die Einführung einer App unterstützt dieses Vorhaben.

Kosten
Im Jahr 2024 investierte das GEVI 948’897 Franken in die Hotspotbekämpfung. Der grösste Anteil (knapp 40 Prozent) floss in die manuelle Bekämpfung. Die Mitarbeitenden leisteten dafür knapp 5’200 Stunden Arbeit.

Erfolg
Resultate können derzeit nicht quantitativ ausgewiesen werden. Das GEVI stellt aber subjektive qualitative Erfolge fest: Werkhof-Mitarbeitende und -Leitung beobachten einen Rückgang von Neophytenbefall. An Fachtagungen (Neobiota TG/SG) zeigt sich das fundierte Neophyten-Wissen des GEVI und dessen gezielter Einsatz.

4.2 Parlamentarische Vorstösse und Aufträge

Das TBA hat 2024 folgende parlamentarische Vorstösse und Aufträge bearbeitet und abgeschlossen:

- Ausgliederung des Steinbruchs Starkenbach aus der Staatsverwaltung des Kantons St.Gallen
- Strassenfinanzierung im Kanton St.Gallen
- Masterplan und Netzplan Fuss-, Velo- und Mountainbike-Verkehr

Drei Motionen sind anstehend. Bei der Motion 42.21.11 «Mehr Sicherheit im öV durch mehr Busbuchten» ist die Rückmeldung der Motionäre noch ausstehend. Die formelle Abschreibung der Motion könnte somit erst in einem Jahr erfolgen.

Projekte und Gesetzesvorhaben	Start	2024	2025	2026	2027	Ressourcen	Termine	Kosten	Qualität	Mitwirkend
Strassenfinanzierung im Kanton St.Gallen	2021					>100 PT*	●	●	●	VD, FD, SJD
Masterplan und Netzplan Fuss-, Velo- und Mountainbikeverkehr	2021					>100 PT*	●	●	●	SK, VD, BLD, SJD, VSGP, VWW, FV, VeloLink
Ausgliederung des Steinbruchs Starkenbach aus der Staatsverwaltung des Kantons St.Gallen	2023					>100 PT*	●	●	●	SK, FD
Motion 42.21.11 «Mehr Sicherheit im öV durch mehr Busbuchten»		offen					○	○	○	–
Motion 42.22.10 «Zeitgemässe Strassenklassierungspraxis»							○	○	○	–
Motion 42.23.05 «Kein Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen»							○	○	○	SJD
VIII. Nachtrag zum Strassengesetz (einschliesslich Mountainbike-Strategie des Kantons St.Gallen) (Fuss-, Wander- und Velowege, Mountainbike-Routen)							○	○	○	SK, VD, DI, BLD, BUD, SJD, GD

***Personentage Gesamtprojekt**

4.3 Projektportfolio steuern

Bei der Umsetzung von Kantonsstrassenvorhaben zeigte sich bereits im 17. Strassenbauprogramm (SBP), dass vermehrt mit Problemen und längeren Durchlaufzeiten gerechnet werden muss. Per Ende 2024 ist davon auszugehen, dass von den geplanten Ausgaben in Höhe von 400 Millionen Franken voraussichtlich lediglich rund 316 Millionen realisiert werden können. Die ursprünglichen Ziele müssen aus folgenden Gründen nach unten korrigiert werden:

- Fehlende Personalressourcen bei der Dienststelle Grundstückgeschäfte führen dazu, dass der Landerwerb verschiedener Kantonsstrassenvorhaben nur stark verzögert angegangen werden kann. Damit wird ein Bauvolumen von rund 25 Millionen Franken um rund ein bis zwei Jahre hinausgeschoben. Aufgrund der angestrebten Projektentwicklung wird dieser Druck bei der Bearbeitung von Grundstückgeschäften auch in den kommenden Jahren anhalten.
- Das gesetzlich verankerte Mitwirkungsverfahren gehört seit anfangs 2022 zum Verfahrensablauf bei Kantonsstrassen. Dieser ressourcenintensive Arbeitsprozess führte zu Verzögerungen.
- Die Auslastung der beauftragten Ingenieurbüros ist mehrheitlich sehr hoch. Die Termine können teilweise nicht eingehalten werden. Teilweise führt ungenügende Projektqualität zu erhöhtem Bereinigungsaufwand.
- Die Mitfinanzierung durch die Gemeinden ist nicht immer gesichert. Zudem können sich die Bedürfnisse an den Strassenraum oder die Prioritäten auf Gemeindestufe während der Projekterarbeitung ändern. Diese verzögert sich dann aufgrund mangelnder Planungssicherheit und ungenügenden personellen Ressourcen.

	Thema	Ziel	KPI/Zielwert	Beurteilung
1	Termine	Einhaltung gemäss SBP	Mindestens 62 % aller Prio-1-Projekte im SBP erreichen bis Programmende den vorgesehenen Stand	○ ● ○
2	Umsetzung Prio-1-Projekte	Optimale Ressourcenverteilung	Fokus auf Umsetzung der Prio-1-Projekte	○ ○ ●
3	Kosten	Einhaltung Gesamtkosten (Projekte)	Erfüllung der Investitionsrechnung	○ ● ○

4.3.1 Investitionsrechnung

Am 20. September 2023 beschloss der Kantonsrat das 18. SBP für die Jahre 2024 bis 2028 (36.23.02). Der Anhang zum Kantonsratsbeschluss führt die Bauvorhaben erster und zweiter Priorität (Ersatzprojekte) sowie weitere Projekte auf.

Die Bauvorhaben erster Priorität müssen während der Fünfjahresperiode des Programms bearbeitet werden. Es handelt sich um 320 gelistete Vorhaben mit zwölf Umfahrungsstrassen. Für diese Projekte wurde der Meilenstein per Ende 2028 festgelegt.

Zudem sieht der Kantonsratsbeschluss für folgende Projektkategorien eine Pauschale vor:

- Fuss- und Veloverkehr
- Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr
- Lärmsanierungsprojekte
- Dringende kleine Vorhaben/Projektierungen
- Investorenprojekte
- Wasserbauprojekte
- Öffentliche Beleuchtung

Ebenfalls im Rahmenkredit der ersten Priorität sind die Aufwendungen für Werkhöfe enthalten. Per Ende 2024 befinden sich 551 Kantonsstrassenvorhaben in Arbeit.

Das 18. SBP sieht für die Umsetzung von Kantonsstrassenprojekten rund 552 Millionen Franken vor. Davon wurden 61 Millionen Franken in den Pauschalen und 491 Millionen Franken für die gelisteten Vorhaben erster Priorität eingestellt. Insgesamt muss der Kanton St.Gallen rund 400 Millionen Franken Nettokosten als einmalige neue Ausgabe finanzieren.

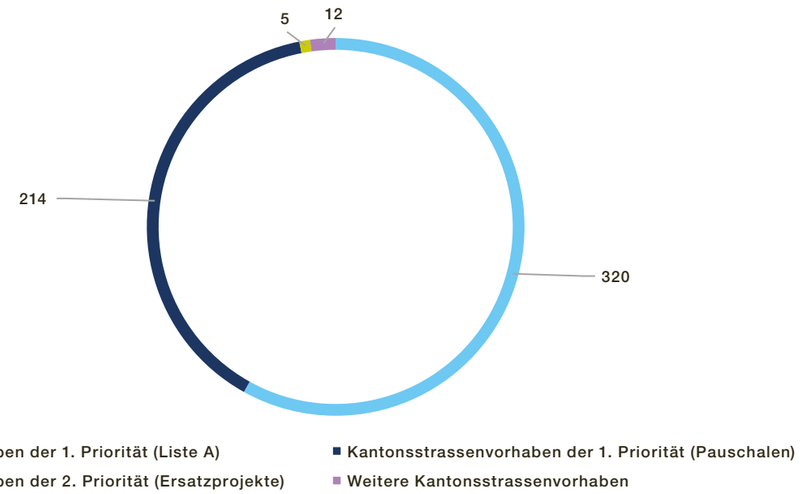


Abb. 6: Projektportfolio des 18. Strassenbauprogramms

Zusammenfassung 18. Strassenbauprogramm
Angaben in CHF

Kategorie	Gesamtkosten	Anteil Bund/Agglo	Anteil Gemeinden	Anteil Dritte	Nettoanteil Kanton
Umfahrungsstrassen	26 000 000	0	0	0	26 000 000
Strassenkorrektionen	73 740 820	4 742 800	10 147 249	0	58 850 771
Verkehrsmanagement	9 309 000	0	0	181 457	9 127 543
Fuss- und Veloverkehr	111 811 185	5 290 900	25 152 759	73 689	81 293 837
Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr	36 031 263	820 000	3 739 700	400 000	31 071 563
Kunstbauten	96 310 000	0	13 750 000	1 150 000	81 410 000
Kantonsstrassensanierungsprojekte	29 663 200	0	1 091 250	0	28 571 950
Umweltschutzmassnahmen	1 200 000	0	0	0	1 200 000
Strassenraumgestaltungen	96 831 850	4 314 000	27 212 426	450 000	64 855 424
Lärmsanierungsprojekte	20 000 000	0	0	0	20 000 000
Dringende kleine Vorhaben/Projektierungen	10 000 000	0	0	0	10 000 000
Investorenprojekte	20 290 000	0	895 000	12 180 000	7 215 000
Wasserbauprojekte	5 000 000	0	0	0	5 000 000
Öffentliche Beleuchtung	10 000 000	0	0	0	10 000 000
Werkhöfe/Stützpunkte	6 000 000	0	0	0	6 000 000
Globale Bund	0	40 000 000	0	0	–40 000 000
Total	**552 187 318**	**55 167 700**	**81 988 384**	**14 435 146**	**400 596 088**

Im Sinne einer rollenden Planung wurden die laufenden Vorhaben des 17. ins 18. SBP überführt. Bereits dadurch wären die Kapazitäten des Tiefbauamtes ausgeschöpft. Das 18. SBP sieht für die weiterzuführenden Projekte ein Investitionsvolumen von rund 435 Millionen Franken vor.

Aufgrund vergangener SBP rechnet das TBA in Jahren mit Grossprojektumsetzung mit einem jährlichen Umsatz von rund 100 Millionen – in Jahren ohne Grossprojektumsetzung mit rund 80 Millionen Franken. Da im 18. SBP keine Grossprojekte zur Umsetzung kommen, kann mit einer Kapazität von rund 400 Millionen Franken ausgegangen werden.

Das 18. SBP wäre somit bereits mit den laufenden Projekten mit 9 Prozent überbucht. Trotzdem sind vor allem bei Verkehrssicherheit, Umweltschutz, Investorenprojekte und öV-Infrastrukturen weitere Investitionen vorgesehen. Dies führt bei einer angenommenen Umsetzungskapazität von rund 400 Millionen Franken zu einer Programmüberbuchung von rund 38 Prozent.

Eine gewisse Überbuchung des Programms ist sinnvoll. Denn man kann davon ausgehen, dass nicht alle vorgesehenen Projekte realisiert werden (Verzögerungen, Projektverzicht). Die erwarteten Ausgaben zulasten der Investitionsrechnung belaufen sich damit auf 62 Prozent von rund 552 Millionen Franken, also rund 400 Millionen Franken.

Wie bereits im 17. SBP zeigen sich bei der Umsetzung von Kantonsstrassenvorhaben vermehrt Probleme. Deshalb müssen die mit dem 18. SBP gesetzten Ziele nach unten korrigiert werden.

Strassenrechnung 2024	54.4 Millionen Fr.
Mutmassliche Rechnung 2025	60.0 Millionen Fr.
Budget 2026	61.5 Millionen Fr.
Aufgaben- und Finanzplan 2027	70.0 Millionen Fr.
Aufgaben- und Finanzplan 2028	70.0 Millionen Fr.
Total	**315.9 Millionen Fr.**

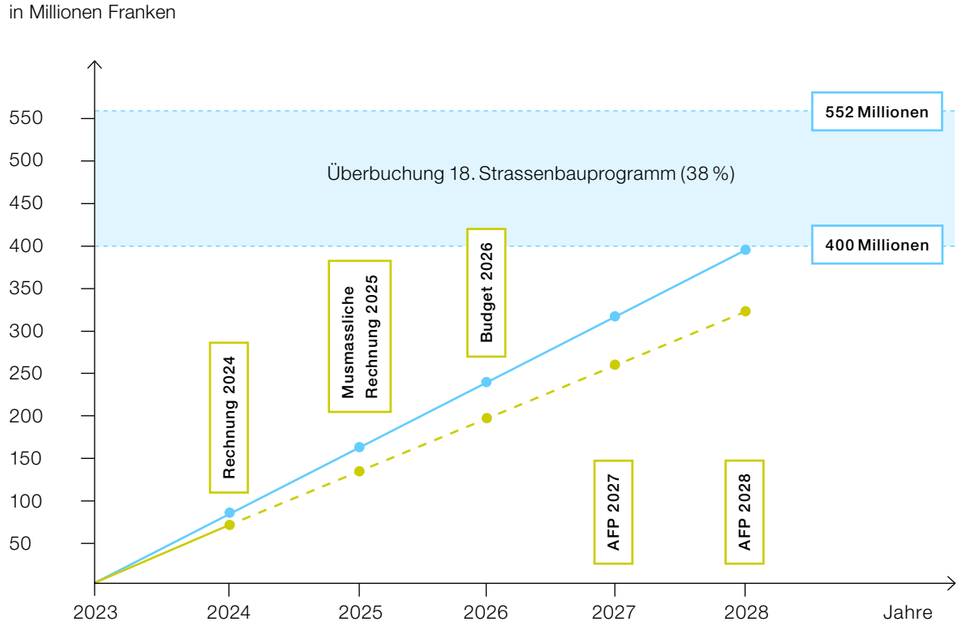


Abb. 7: Kostenentwicklung des 18. Strassenbauprogramm (2024 bis 2028) per Ende 2024

Im Jahr 2024 gab das TBA für die bearbeiteten Kantonsstrassenvorhaben 54.4 Millionen Franken aus. Die folgende Tabelle teilt diese Kosten in Projektkategorien. Fürs 2024 sind sie aus der Strassenrechnung 2024 abgeleitet. Bei den Prognosen für die Jahre 2025 bis 2028 und bei den Angaben für das 18. SBP handelt es sich um die effektiv erwarteten Ausgaben (ohne den Überbuchungsanteil von 38 Prozent).

Die Kostenentwicklung in den einzelnen Projektkategorien kann der untenstehenden Tabelle entnommen werden.

	18. SPB	Rechnung 2024	Mutmassliche Rechnung 2025	Budget 2026
Total	**400.0**	**54.4**	**60.0**	**61.5**
Umfahrungsstrassen	18.89	2.8	5.8	0.8
Strassenkorrektionen	53.45	3.2	3.8	5.9
Verkehrsmanagement	6.78	0.4	0.1	0.2
Fuss- und Veloverkehr	81.01	6.7	11.3	5.7
Öffentlicher Verkehr	26.1	4.3	3.9	5.9
Kunstbauten	69.82	4.2	6.2	12.4
Kantonsstrassensanierungsprojekte	21.5	0.8	2	2.8
Umweltschutzmassnahmen	0.9	0.1	0.5	0.2
Strassenraumgestaltungen	70.13	12.1	7.6	6.9
Lärmsanierungsprojekte	14.5	4.9	2.4	4
Investorenprojekte	14.77	3	1.5	0.6
Wasserbauprojekte	3.6	0.1	0.3	0.2
Öffentliche Beleuchtung	7.23	1.4	1.1	2
Werkhöfe/Stützpunkte	4.34	0.2	0	3
Dringende kleine Vorhaben/Projektierungen	7.3	4.8	6.9	4.3
Übrige Aufwendungen/Allgemeines	0	2.6	3.6	3.6
Weitere Ausgaben IR	0	2.8	3	3

Abb. 8: Kostenentwicklung Projektkategorien per Ende 2024

Bushaltestellen

Jede Busfahrt beginnt und endet mit einer Bushaltestelle. Sie sind das Bindeglied zum öffentlichen Busverkehr. Als Schnittstellen wirken sie sich auf den öffentlichen und privaten Verkehr sowie auf Raum und Umwelt aus. Die Planung von Bushaltestellen liegt in einem Spannungsfeld unterschiedlicher, sich teilweise widersprechender Interessen.

Voraussetzungen

Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) regelt die Anforderungen an öV-Haltestellen, auch für Bushaltestellen. Der autonome Einstieg ist zentral. Das heisst, dass Menschen mit Rollstuhl ohne Hilfe Dritter in einen Bus einsteigen können. Dazu gehört auch das Ausklappen der Rampe durch das Fahrpersonal.

Der Kanton St.Gallen hat an seinen Kantonsstrassen 726 Bushaltestellen. 2019 wurden sämtliche Haltekanten vor Ort auf ihre Tauglichkeit für Menschen mit Behinderungen untersucht. Sanierungsbedarf wurde festgehalten und erste Konzeptvorschläge wurden gemacht. Grobe Kostenschätzungen und ein Priorisierungsvorschlag schufen die Basis für anstehende Arbeiten.

Umsetzung

In erster Priorität bearbeitete das TBA die Haltestellen von hohem Nutzen (Nachfragepotential, zentrale Einrichtungen, Umsteigefunktion). Wo nötig, wurde ein Variantenstudium durchgeführt und ein Bauprojekt erarbeitet. Die Verfahren der Projekte konnten aufgeteilt werden. Wo kein Landerwerb erforderlich war, wurde das vereinfachte Verfahren ohne Projektauflage angewendet. Die übrigen Projekte, die einen Landerwerb erforderten, wurden im ordentlichen Verfahren durchgeführt. Das widerspiegelte sich zeitlich in längeren Verfahrensdauern.

Ein autonomer Einstieg von Menschen mit Behinderungen ist ab einer 22 Zentimeter hohen Kante gegeben. Zudem hat der Kantonsrat entschieden, dass, wo immer möglich Busbuchten umzusetzen sind – eine grosse Herausforderung: eine gesetzestaugliche Busbucht weist eine Länge von über 70 Metern auf.

Insbesondere im innerstätischen Bereich oder in dörflichen Kernzonen, wo Häuser nahe an der Strasse liegen und wenig Paltz vorhanden ist, lassen sich so grosse Bauwerke schwierig umsetzen. Zu bedenken ist zudem, dass Sichtweiten von Zufahrten und Fussgängerquerungen einzuhalten sind.

Für Fussgängerinnen und Fussgänger sollen möglichst keine Umwege entstehen – und Mittelinseln sind oft notwendig. Für Velofahrende braucht es gebührenden Platz und mit Landverbrauch ist haushälterisch umzugehen. Wo die Verhältnismässigkeit nicht gegeben ist, wurden Projekte angepasst. Aufgrund der anspruchsvollen Umsetzung konnten erst 13 Prozent der Haltestellen an Kantonsstrassen behindertengerecht umgebaut werden. Im Jahr 2024 sanierte das Tiefbauamt 43 Haltestellen nach Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG).

Busbucht in Beton nach Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)

Barrierefreie Bushaltestelle in Kombination mit einem Fussgängerübergang

4.3.2 Projektportfolio mit Bauvorhaben erster Priorität (Liste A)

Der Auftrag des 18. SBP beschränkt sich auf die Vorhaben erster Priorität. Für diese wurde der Rahmenkredit von 552 Millionen Franken gesprochen. Neben den gelisteten Vorhaben beinhaltet der Auftrag Pauschalen. Sie erlauben, dringende oder noch nicht priorisierte Vorhaben innerhalb der Fünfjahresfrist anzugehen.

Die Steuerung des 18. SBP beschränkt sich auf die Liste der Vorhaben erster Priorität. Der Umsetzungsstand in den Pauschalen, der zweiten Priorität (Ersatzprojekte) und von weiteren Projekten wird der Vollständigkeit halber aufgezeigt. Für alle 320 gelisteten Projekte erster Priorität wird der Projektfortschritt von den Meilensteinen per Ende 2028 abgeleitet. Von den 320 Vorhaben wurden 241 vom 17. SBP übernommen und weitergeführt. 79 Vorhaben sind neu im Programm.

Im 2024 fokussierte sich das TBA auf die Weiterbearbeitung der laufenden Projekte und die Erstellung des Umsetzungsprogrammes bis Ende 2028. Per Ende 2024 erreichte das TBA folgenden Umsetzungsstand:

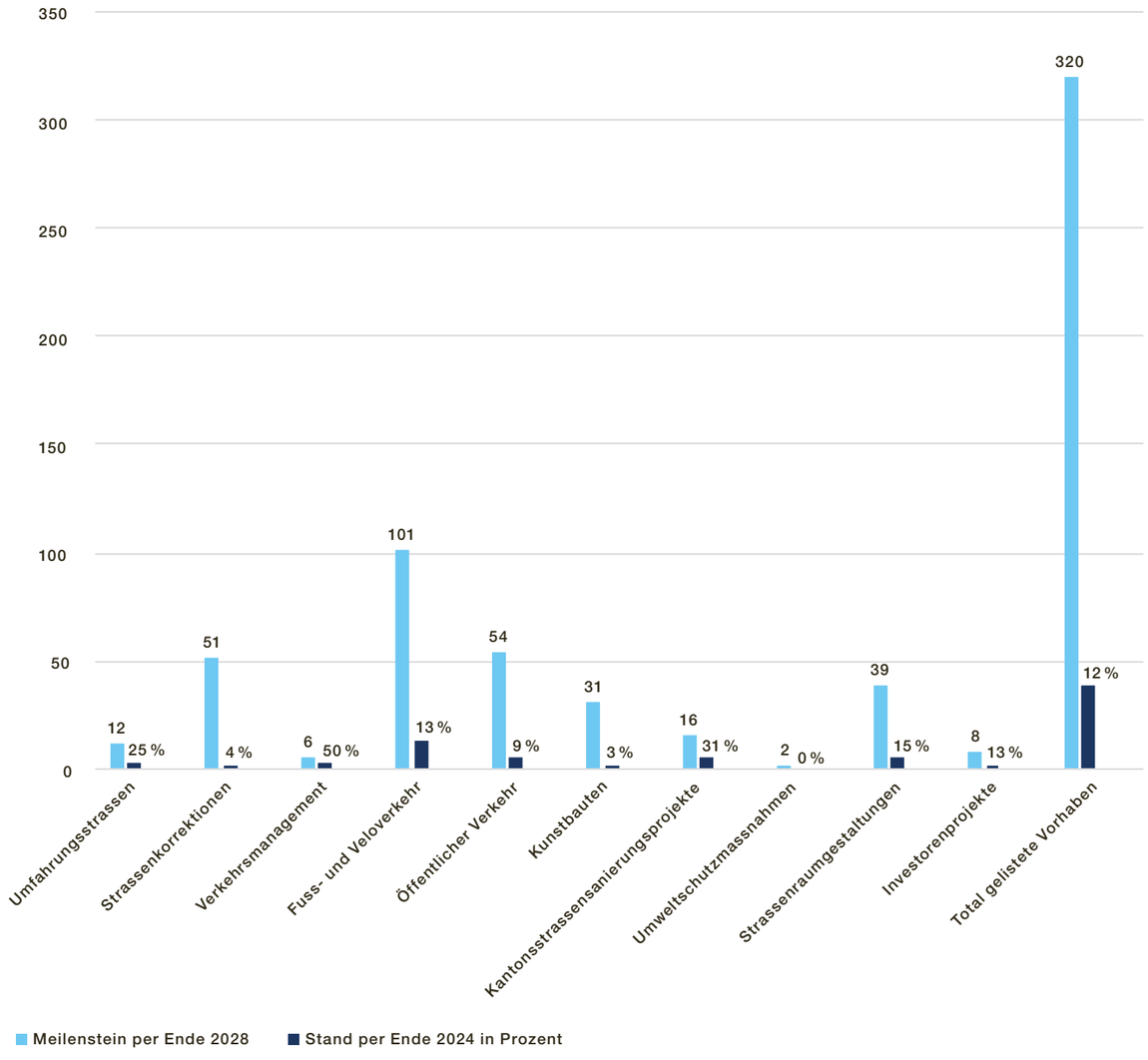


Abb. 9: Projektfortschritt 18. SPB, Vorhaben erster Priorität

Im Umsetzungsprogramm rechnet das TBA damit, dass rund 62 Prozent respektive 200 der 320 Projekte den Meilenstein erreichen werden. Per Ende 2024 erreichten 39 Vorhaben oder rund 12 Prozent das Ziel. Daraus ergeben sich für die Jahre 2025 bis 2028 die Zielsetzungen:

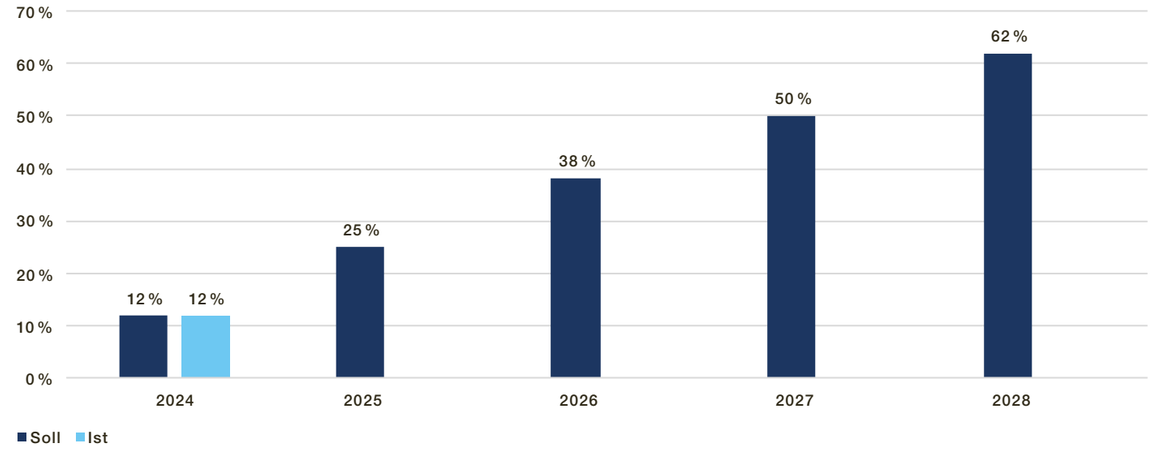


Abb. 10: Umsetzungsprogramm 18. Strassenbauprogramm, Vorhaben der 1. Priorität

Das TBA startete 2024 mit 29 von 79 neuen Vorhaben. 23 schloss es ab. Die nachfolgende Grafik zeigt in Dunkelblau die Meilensteine, die bis 2028 erreicht werden sollen. In Hellblau ist der Ist-Zustand Ende 2024 abgebildet.

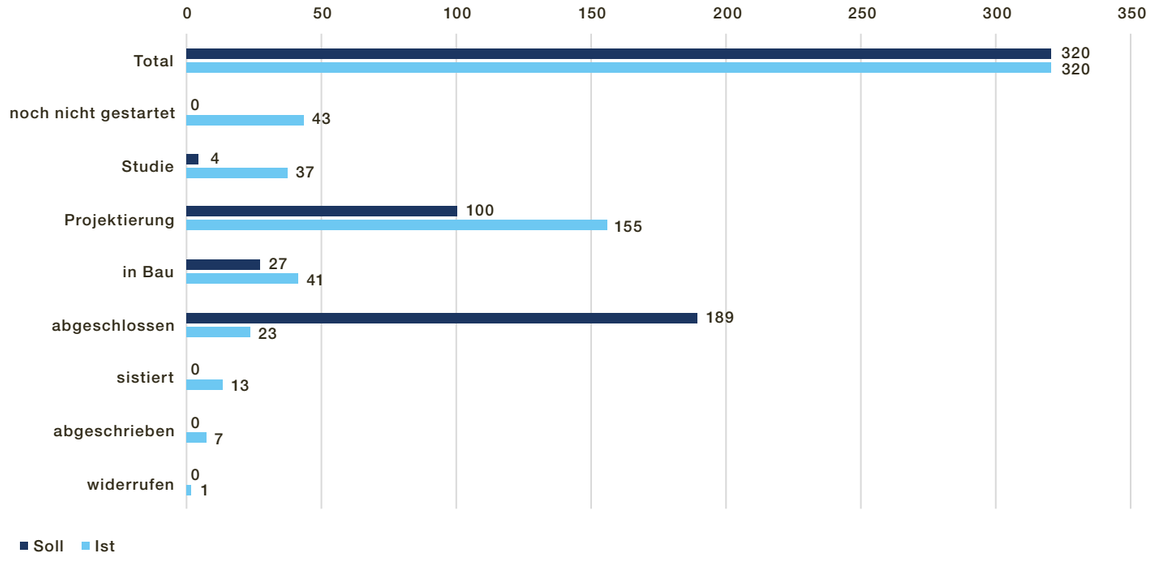


Abb. 11: Umsetzungsstand per Ende 2024 der Projektmeilensteine des 18. SBP

Sistierte Projekte
- B17.1.001.671 Au, Bushaltestelle Sonnenstrasse
- NZ.54.3.015.335 Eschenbach, Bushof Eschenbach, Dorftreff, Busbevorzugung in Zusammenhang mit Erneuerung Bushof
- NZ.46.3.017.072 Kaltbrunn, Massnahmen zur Verbesserung der Fahrbahnstabilität; Umsetzung Buskonzept Gaster/March/Bilten 2024; Wendemöglichkeit Gasterstrasse
- NZ.28.2.001.374 Sennwald, Neue Bushaltestelle Sennwald Industrie
- NZ.48.3.014.221 Gommiswald, Umsetzung Buskonzept ZürichseeLinth 2024; Ausbau Haltestelle Ricken, Uznacherstrasse
- B01.5.044.005.200 St.Gallen, Geissberg-/Bildstrasse, 2. Etappe
- B29.2.013.016 Gams, Haagerstrasse, Etappe C/Gamserstrasse
- O9.010.005.8401 Oberbüren, FGS 1191, Gemeindeverwaltung
- O9.010.005.8709 Gossau, FGS 1264, Watt
- O9.010.005.5401 Eschenbach, Fussgängerübergang Rütistrasse
- B66.4.011.021 Nedckertal, Geh- und Radweg Furt Neckerbrücke – Chrüzweg
- O9.010.007.1504 Rheineck, LV-Massnahmen Bahnhof- und Grünaustrasse
- O9.010.007.0201 Zuzwil LV-Querung Arbonerstrasse/Hofenstrasse

Abgeschriebene Projekte
- B50.3.017.351 Uznach, Regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster
- B01.1.004.025 St.Gallen, Zubringer Güterbahnhof Region (Engpassbeseitigung)
- B01.1.001.026 St.Gallen, Rorschacherstrasse, Erwerb Gehweg
- B40.2.007.023 Walenstadt, Bushaltestelle Camping
- NZ.30.2.035.016, Grabs Neue Bushaltestelle Grabs Turnhallenweg/Kirchbünt
- NZ.50.3.018.017, Uznach, Neue Bushaltestelle Grynauerstrasse (südlich Bahnübergang)
- NZ.26.2.001.082 Oberriet, Umsetzung Buskonzept Rheintal 2025; Verschiebung Bushaltestelle Oberdorf

Widerrufenes Projekt
- O9.010.005.1602 St. Margrethen, FGS 85, Restaurant Löwen

Im Jahr 2024 mussten sieben Vorhaben abgeschrieben und ein Vorhaben widerrufen werden. Aufgrund des negativen Volksentscheides zum «Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen» vom 24. November 2024 musste das damit zusammenhängende Kantonsstrassenvorhaben «B01.1.004.025 Zubringer Güterbahnhof Region (Engpassbeseitigung)» in St.Gallen abgeschrieben werden. Am gleichen Tag lehnte die Stimmbevölkerung von Uznach das Grossvorhaben «B50.3.017.351 Uznach, Regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster» mit einem Nein-Anteil von 57 Prozent ab. Mit den Volksentscheiden wurde der Auftrag zur Projektierung der beiden Grossprojekte entzogen und die Arbeit niedergelegt.

Grosse Schwierigkeiten zeigen sich bei den Vorhaben des Amtes für öffentlichen Verkehr (AöV). Sie sind in der Projektkategorie «Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr» zusammengefasst. Auf Antrag des AöV mussten aufgrund der grossen Planungsunsicherheiten die meisten Vorhaben abgeschrieben oder zeitlich zurückgestellt werden.

4.3.3 Projektportfolio Bauvorhaben erster Priorität, Pauschalen

Im Rahmenkredit zum 18. SBP sind folgende Pauschalen für dringende oder später zu priorisierende Vorhaben enthalten. Zudem sind Aufwendungen für Hochbauten unter der Kategorie «Werkhöfe/Stützpunkte» bei den Pauschalen aufgeführt. Insgesamt werden per Ende 2024 214 Projekte in der 1. Priorität über die Pauschalen finanziert.

Fuss- und Veloverkehr (Sanierung von Fussgängerübergängen)	5 Millionen Fr.
Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr (Sanierung nach BehiG)	5 Millionen Fr.
Lärmsanierungsprojekte	20 Millionen Fr.
Dringende kleine Vorhaben/ Projektierungen	5 Millionen Fr.
Investorenprojekte	5 Millionen Fr.
Wasserbauprojekte	5 Millionen Fr.
Öffentliche Beleuchtung	10 Millionen Fr.
Werkhöfe/Stützpunkte	6 Millionen Fr.
Total Pauschalen	**61 Millionen Fr.**

Projektkategorie	Anzahl Projekte
Fuss- und Veloverkehr	15
Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr (BehiG)	65
Lärmsanierungsprojekte	82
Dringende kleine Vorhaben/ Projektierungen	0
Investorenprojekte	1
Wasserbauprojekte	8
Öffentliche Beleuchtung	42
Werkhöfe/Stützpunkte	1
Total	**214**

Bushaltestellen nach Behindertengleichstellungsgesetz

Das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (SR 151.3, abgekürzt BehiG) verlangt, dass diese den öffentlichen Verkehr autonom nützen können. Die bauliche Umsetzung muss innerhalb von zwanzig Jahren erfolgen. Diese Frist lief Ende 2023 aus. Die Bahninfrastrukturbetreiber passten den überwiegenden Teil ihrer Anlagen bereits an. Bei den Bushaltestellen sind die Strasseneigentümer zuständig.

Im Jahr 2019 wurde der Zustand aller 1’173 Haltekanten an Kantonsstrassen (ohne Stadt St.Gallen) erfasst und bedarfsgerechte Massnahmen definiert. Zählt man das Stadtgebiet von St.Gallen dazu, befinden sich 1’255 Haltekanten an Kantonsstrassen. Das Amt für öffentlichen Verkehr bewertete und priorisierte 2018 die Haltestellen. Dabei vergab es sogenannte Nutzenpunkte – von null bis hundert. Bewertet wurden Nachfragepotenzial, zentrale Einrichtungen, Umsteigefunktion und Frequenz. Haltekanten mit mehr als siebzig Nutzenpunkten gehören zur ersten Priorität. Jene mit vierzig bis siebzig Punkten zur zweiten. Bei Haltekanten mit weniger als 40 Punkten werden Massnahmen nur bei ordentlichen Sanierungen empfohlen – aufgrund der Wirtschaftlichkeit.

Im Kanton St.Gallen sind erst 13 Prozent der Bushaltekanten hindernisfrei. Für weitere 6 Prozent sind Massnahmen nicht nötig oder die Haltestelle wurde mittlerweile aufgehoben. Der Nachholbedarf ist enorm. Deshalb sind für 2024 bis 2028 weitere 5 Millionen Franken Sanierungen vorgesehen. Weshalb ist die Umsetzung schleppend? Die Schweizer Normen wurden stark verzögert herausgegeben. Zudem gibt es einen Verwaltungsgerichtsentscheid (Kanton Freiburg, 8. Oktober 2020): Haltekanten mit einem Anschlag von 16 Zentimetern sind nicht BehiG-konform. Aktuell befinden sich 315 Haltekanten in Projektierung oder Ausführung. Weitere 20 Haltekanten will das TBA mit dem 18. Strassenbauprogramm in Angriff nehmen.

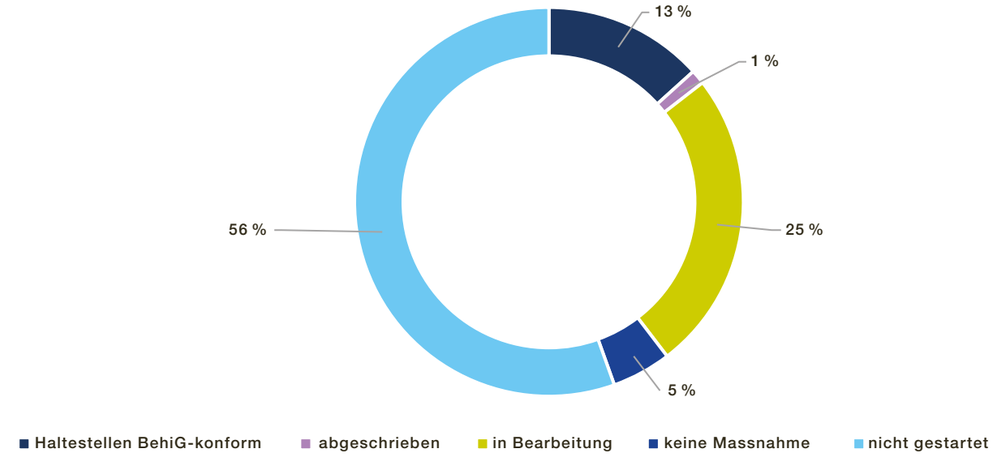


Abb. 12: Stand der Sanierungen von Bushaltestellen nach Behindertengleichstellungsgesetz

Stand Umsetzung Lärmsanierungsprojekte

Für rund 20 Millionen Franken sollen innert 5 Jahre Lärmsanierungen an Kantonsstrassen erfolgen. Zurzeit befinden sich 82 Projekte in Arbeit.

Stand Umrüstung öffentliche Beleuchtung auf LED

Das TBA legte in vergangenen Jahren viel Wert darauf, die öffentliche Beleuchtung an Kantonsstrassen von Natriumdampflampen auf LED umzurüsten. Bis Ende 2024 sanierte das TBA 4'400 von 11'000 Leuchten. Mit den laufenden Sanierungen können pro Jahr rund 650 Kandelaber auf LED umgerüstet werden. Damit wird das Beleuchtungsnetz in rund zehn Jahren vollständig mit LED modernisiert sein. Dafür sieht das 18. Strassenbauprogramm zehn Millionen Franken vor.

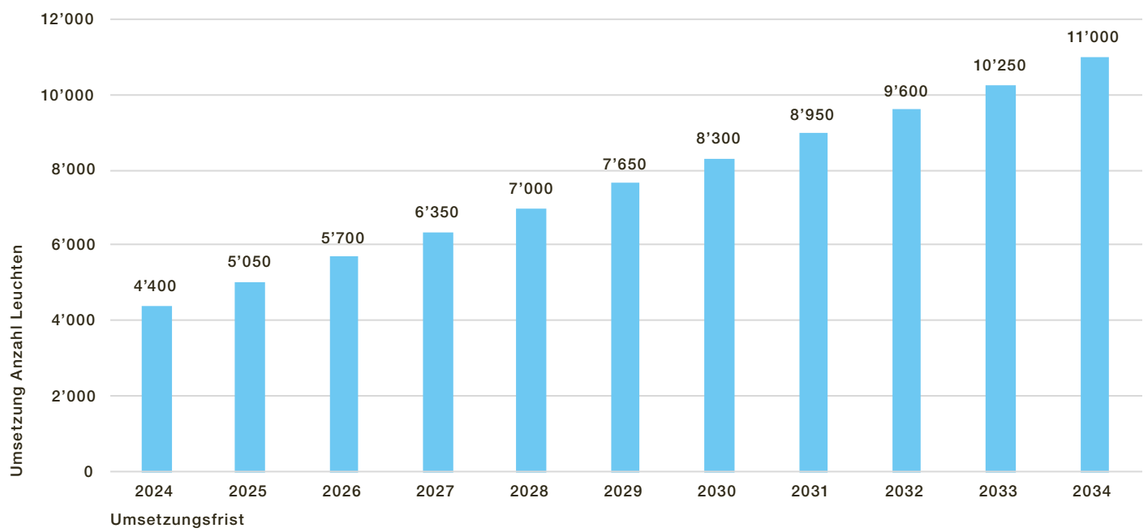


Abb. 13: Jährlich sollen 650 Leuchten auf LED umgerüstet werden.

Stand Sanierung Fussgängerübergänge

Zwischen 2011 bis 2013 überprüfte das TBA alle 1408 Fussgängerstreifen an Kantonsstrassen auf Ihre Sicherheit:

- Bei 157 waren keine Massnahmen nötig.
- Bei 22 wird aufgrund der Verhältnismässigkeit auf Massnahmen verzichtet.

Per Ende 2024 sind 254 Fussgängerstreifen mit den laufenden Kantonsstrassenprojekten in Arbeit. Bei 331 Fussgängerstreifen (23.5 Prozent) konnte die Behebung der Sicherheitsdefizite noch nicht angegangen werden. Das 18. Strassenbauprogramm sieht dafür 5 Millionen Franken vor.

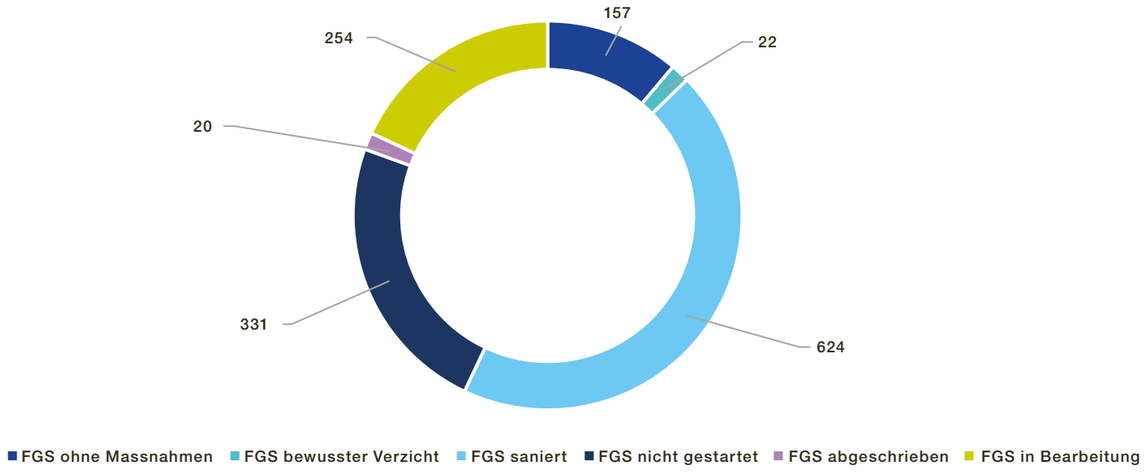


Abb. 14: Umsetzung Massnahmen Fussgängerstreifen

4.3.4 Projektportfolio Bauvorhaben der zweiten Priorität (Ersatzprojekte)

Vorhaben, die der Anhang zum 18. SBP in zweiter Priorität aufführt, können als Ersatzprojekte für nicht ausgeführte Vorhaben erster Priorität zur Hand genommen werden. Häufig sind Abhängigkeiten zu Drittprojekten für den Projektstart ausschlaggebend. Per Ende 2024 befanden sich drei Projekte in der Studienphase und zwei Projekte in der Projektierung.

4.3.5 Projektportfolio weitere Projekte

Im Verlauf des 2024 startete das TBA mit zwölf ausserordentlichen Vorhaben, die weder der ersten noch der zweiten Priorität angehören. Diese werden über die Pauschale «Dringende kleine Vorhaben/Projektierungen» finanziert.

4.4 Strategien und Planung

Für Grossvorhaben bewertet das TBA unterschiedliche Lösungsvarianten in einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB). So kann es sicherstellen, dass die Vorhaben in die Gesamtverkehrsstrategie passen und die beste Lösungsvariante weiterverfolgt wird. Die ZMB prüft wirtschaftliche, soziale und ökologische Auswirkung der Projekte. Derzeit befinden sich mehrere Projekte in der ZMB-Phase:

- Massnahmen in Pizol-Wartau
- Massnahmen im Zusammenhang mit dem Ausbaukonzept Rickenstrasse
- Spange in Gossau
- Verbindung Au-Lustenau
- Netzergänzung Ost in Wil

Nach Beurteilung der Bestvarianten gehen die Projekte in ihre planerische Phase (Vorprojekt) über.

Das TBA erarbeitete eine Mountainbike-Strategie, zusammen mit der Velo-, Fussverkehr- und Wanderweg-Strategie. Wenn diese vom Kantonsrat verabschiedet und von der Regierung beschlossen werden (2025), bilden sie strategische Grundlagen für die kommenden Jahre.

Die Zielsetzungen bei Lärmsanierungsprojekten erreichte das TBA teilweise. Zehn Projekte wurden per Ende Jahr den Gemeinden zur Vernehmlassung vorgelegt – zwei mehr als in den Zielen gefordert. Dafür wurde das Ziel, zwanzig neue Abschnitte oder Gutachten zu initiieren, um vier verfehlt.

Das Pilotprojekt und die Umsetzung der ersten Region (St.Gallen) zur öV-Linienerkennung wurde grösstenteils 2024 abgeschlossen. 2025 startet es in der zweiten Region (Rapperswil-Jona). Weitere lokale Verbesserungsmassnahmen der Verkehrssteuerung an Einzelknoten setzte das TBA ebenfalls um.

	Thema	Ziel	KPI/Zielwert	Beurteilung
1	Motorisierter Individualverkehr	Abgestimmt auf Ressourcenaufwand aus dem SBP	2024 wurden 12 neue Studien gestartet.	● ● ●
2	Fuss- und Veloverkehr	Der Fuss- und Veloverkehr werden gefördert	Analog Gesamtverkehrsstrategie (GVS)	● ● ●
4	Immissionen	Die Lärmbelastung wird durch gezielte Massnahmen möglichst tief gehalten	Umsetzung Lärmsanierungsprojekte an Kantonsstrassen gemäss Programmvereinbarung	● ● ●
5	Verkehrsmanagement	Busbevorzugungen	Pilotprojekt und Umsetzung der 1. Region (SG) zu öV-Linienerkennung	● ● ●

Brücke Grynau

Brücke Grynau

Die Brücke Grynau verbindet Uznach mit Tuggen und liegt auf der Kantonsgrenze zwischen St.Gallen und Schwyz – in einem Naherholungsgebiet bei der Badi Grynau.

Bereits im frühen 13. Jahrhundert gab es bei der Grynau eine Burg – zu dieser führte eine Holzbrücke. Im frühen 19. Jahrhundert machte sie einer Stahlbrücke Platz. Im Jahr 1995 wurde diese wiederum durch eine Stahl-Beton-Verbundbrücke mit Bogentragwerk und vorgespannter Fahrbahnplatte ersetzt – sie ging aus einem Wettbewerb als Siegerin hervor.

Die letzten Inspektionen zeigten: die Brücke wies Schäden auf. Insbesondere die Fahrbahnübergänge waren undicht. Bei der angeschraubten Geh- und Radweg-Kragplatte wurden immer wieder lose Schrauben vorgefunden. Zudem drang Wasser in die Konstruktion ein.

Aufgrund der Schadensbilder wurde eine detaillierte Überprüfung des Bauwerks veranlasst – eine umfassende Sanierung war notwendig. Dazu gehörte die komplette Erneuerung des Korrosionsschutzes, ein Umbau der Widerlager und die Verstärkung des Tragwerks mittels aufbetonierter Leitmauern.

Die Brücke musste für zwei Monate für den Verkehr gesperrt werden. Für den Langsamverkehr wurde deswegen temporär eine Alubrücke installiert. Diese wurde in drei Elementen vorgefertigt und dann mit dem Kran eingehoben. Die Spannweite der Alubrücke beträgt 45 Metern – die längste ihrer Art in der Schweiz.

Das Projekt ist ein Highlight interdisziplinärer Baukunst: Beton-, Korrosionsschutz- und Strassenbauarbeiten sowie Spezialtiefbau-, Werkleitungs- und umfangreiche Gerüstarbeiten waren notwendig. Gleichzeitig konnte mit der Alubrücke ein für Kunstbauten im Kanton St. Galler neuartiger Baustoff erprobt werden. Die Alubrücke ist in ihren drei Elementen modular und kann nach der Demontage an einem neuen Standort eingesetzt werden.

4.5 Vorhaben umsetzen

Das TBA erreichte 2024 seine Kostenziele bei den Projekten des Strassenbauprogramms nicht. Die Vorgabe lautete, dass 85 % Prozent der Projekte in einer Bandbreite von plus/minus 15 Prozent des bereinigten Kostenvoranschlags abschliessen müssen. Das gelang bei 17 von 23 Projekten. Drei Projekte unterschritten den Kostenvoranschlag um mehr als 15 Prozent. Drei Projekte wiesen Mehrkosten von über 15 Prozent aus.

Bei fünf Projekten handelt es sich um Lärmsanierungsprojekte. Davon verfehlten drei die Kostenvorgaben (60 %). Bei den restlichen Strassenbauprojekten erfüllten auch drei die Vorgaben nicht (16.67 %).

	Thema	Ziel	KPI/Zielwert	Beurteilung
1	Kosten (Projekte)	Kosteneinhaltung bei den Bauvorhaben der Projekte im SBP	Mindestens 85 Prozent der abgeschlossenen Bauvorhaben im SBP weichen in der Gesamtschlussabrechnung höchstens 15 Prozent vom bereinigten Kostenvoranschlag ab.	● ○ ○

Die Bewertung berücksichtigt 23 Bauvorhaben mit folgenden Erfüllungsgraden:

Vorgabe erreicht		Vorgabe nicht eingehalten	
17 Projekte innerhalb ±15 % des bereinigten Kostenvoranschlags	73.92 %	3 Projekte mit Mehrkosten >15 % des bereinigten Kostenvoranschlags	13.04 %
0 Projekte mit nicht prozessbedingten Minderkosten >15 %	00.00 %	3 Projekte mit prozessbedingten Minderkosten >15 %	13.04 %
Total Vorgabe erreicht	**73.92 %**	**Total Vorgabe nicht erreicht**	**26.08 %**

	Total		Zielvorgabe
Vorgabe Kosten	Anzahl	Anteil	Anteil
erfüllt	17	● **73.92 %**	**85 %**
nicht erfüllt	6	● **26.08 %**	**15 %**
Total	23	100 %	100 %

Erfüllungsgrad Qualitätsziel Kosten

4.6 Kantonsstrassen bewirtschaften

Für den baulichen und betrieblichen Unterhalt der 655 Kilometer Kantonsstrassen stehen dem Strasseninspektorat jährlich durchschnittlich 70 Millionen Franken aus dem Strassenfonds zur Verfügung. Dieser teilt sich wie folgt auf:

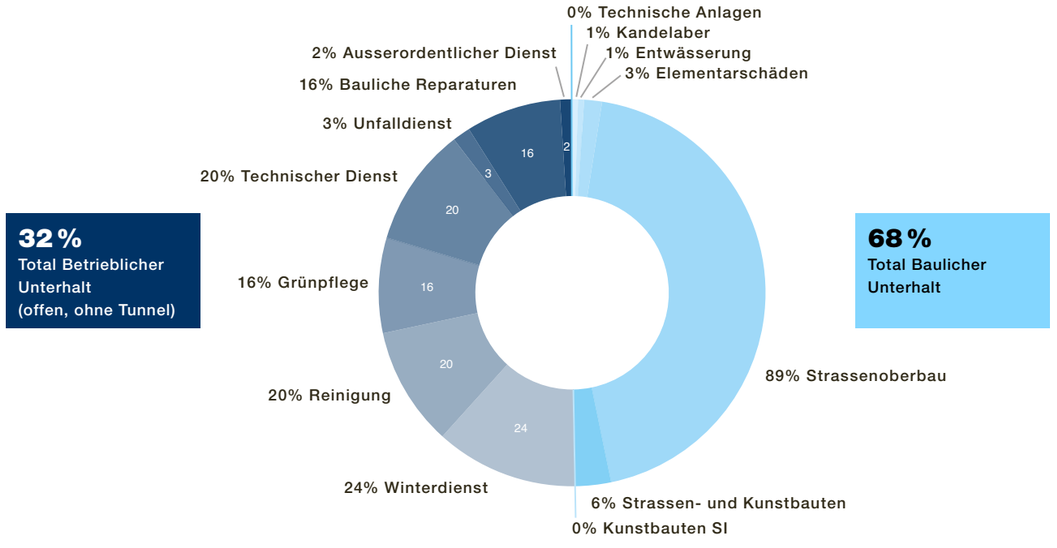


Abb. 15: Kostenverteilung Kantonsstrassenunterhalt

Die fünf Strassenkreisinspektorate (SKI) führen den betrieblichen Unterhalt zu rund 80 Prozent mit eigenen Mitarbeitenden aus. Die aufwendigsten Dienstleistungen im betrieblichen Unterhalt sind der Winterdienst und die Reinigung. Der Aufwand für den Winterdienst kann aufgrund meteorologischer Schwankungen und dem Klimawandel stark variieren. Der Aufwand für die Reinigung ist hingegen stabil. Sie umfasst neben der effektiven Strassenreinigung auch den Unterhalt der Strassenentwässerungsanlagen als wichtige Umweltschutzmassnahme.

Der Aufwand für die Grünpflege ist aufgrund der Ansprüche aus der Biodiversitätsstrategie tendenziell steigend. Zum «Technischen Dienst» gehören die Signalisation und Markierungen – eine wichtige Aufgabe für den sicheren Strassenverkehr. Ebenso wichtig sind die baulichen Reparaturen: lebensverlängernde Massnahmen, etwa gegen Risse, verhindern teure Sanierungen. Ein Benchmarking (Aufwandvergleich Staatsstrassen) mit anderen Kantonen und innerhalb der fünf St. Galler Strassenkreise vergleicht den betrieblichen Aufwand.

Rund zwei Drittel des Unterhaltsaufwands für die Kantonsstrassen betrifft den baulichen Unterhalt mit Schwerpunkt Belagssanierung (87 % Strassen und Beläge). Drittfirmen (Bauunternehmen) führen diese Arbeiten im Auftrag und unter der Leitung der SKI aus. Der Werterhalt der Kantonsstrassen mit seinen Belags- und Strassensanierungen kostet jährlich insgesamt rund 30 Millionen Franken – 2024 waren es 34 Millionen Franken.

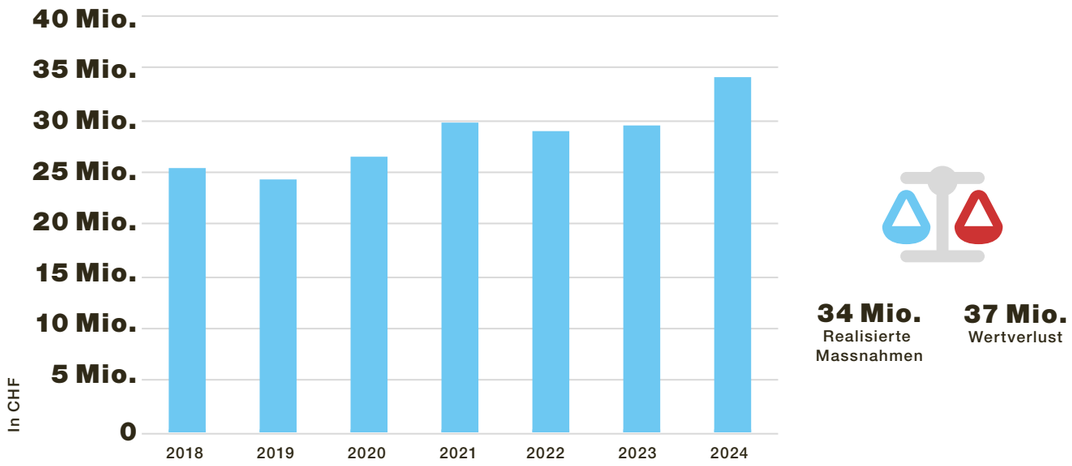


Abb. 16: Realisierte Massnahmen vs. Wertverlust

Der Wertverlust (Grafik rechts) wird anhand von Erfahrungswerten und Angaben aus den Regelwerken ermittelt. Er beläuft sich auf rund 3 bis 4 Prozent des Anlagewerts, beziehungsweise 37 Millionen Franken pro Jahr. Um den heutigen Standard betreffend Qualität, Sicherheit und Verfügbarkeit der Strassen zu halten, muss das Strasseninspektorat Sanierungen in etwa gleicher Höhe umsetzen.

Aufwandvergleich Staatsstrassen

Die Betriebsbuchhaltung erfasst den betrieblichen Aufwand für die Kantonsstrassen aufgeteilt in sieben Dienstleistungen. Sie werden jährlich nach den fünf Strassenkreisinspektoraten (SKI) ausgewertet.

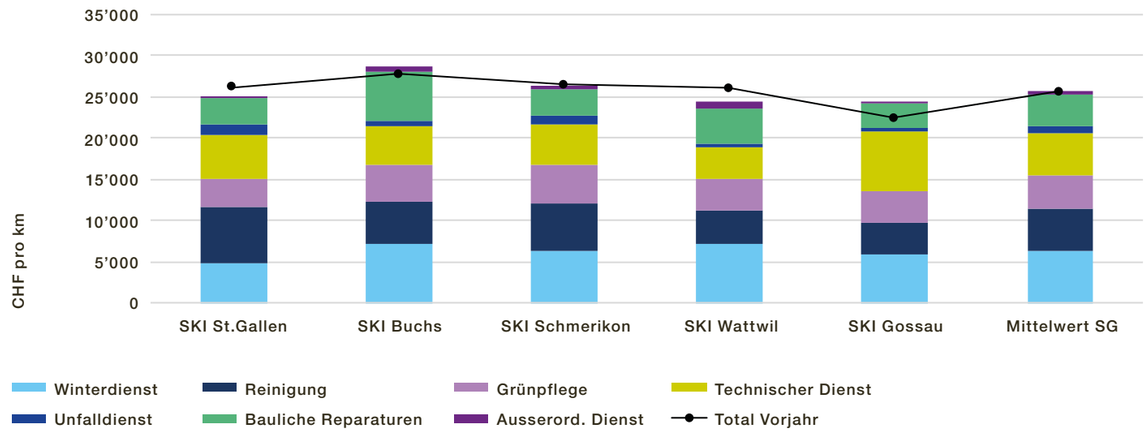


Abb. 17: Kostenbenchmarking über Strassenkreise nach Dienstleistungen im Jahr 2024

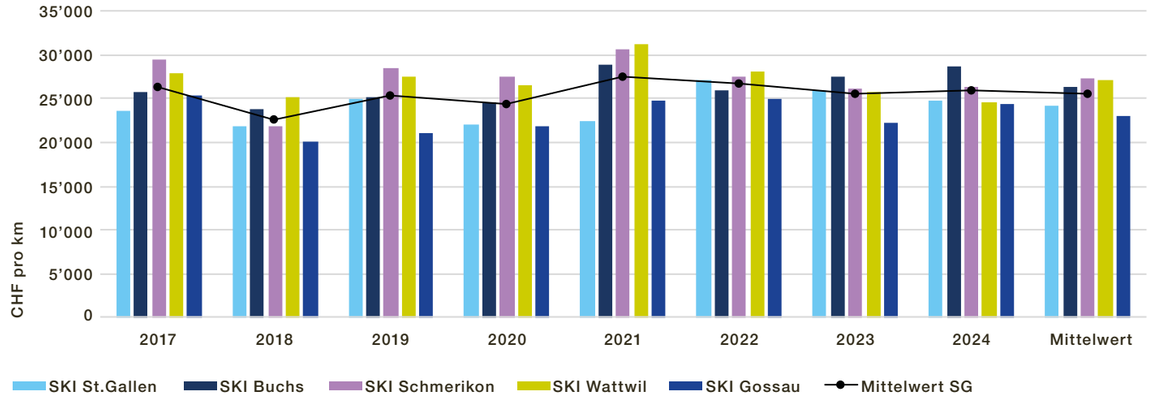


Abb. 18: Kostenbenchmarking Strassenkreise von 2017 bis 2024

Für den betrieblichen Unterhalt im Jahr 2024 wendete das Strasseninspektorat rund 16 Millionen Franken auf. Pro Kilometer kostete er im Kanton St.Gallen knapp 26'000 Franken. Beim Kostenvergleich sind das Mittel aller Kantone in der Schweiz und der Nordostschweiz sehr ähnlich, während der Kanton St.Gallen im Vergleich traditionell eine bessere Kosteneffizienz zeigt.

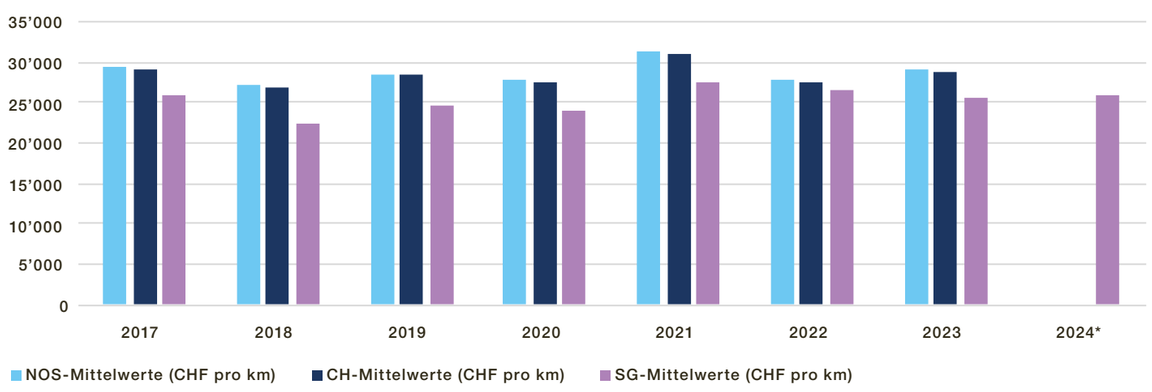


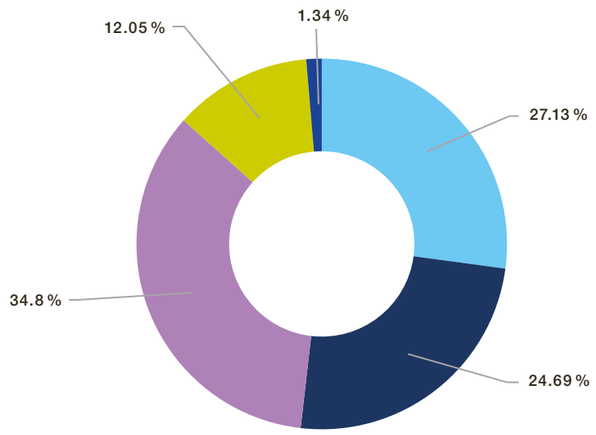
Abb. 19: Regionales Kostenbenchmarking Strasseninspektorate von 2013 bis 2024
*Vergleichsdaten fürs 2024 standen beim Berichtszeitpunkt noch nicht zur Verfügung.

Strassenzustand

Im Jahr 2021 liess das Strasseninspektorat die periodischen Zustandsaufnahmen für das Kantonsstrassennetz durchführen – grösstenteils automatisiert. Die nachfolgende Grafik zeigt das Ergebnis. Die Auswertung ergab einen durchschnittlichen Zustandsindex von 1.96 (siehe Tabelle Zustandsklassen). Damit werden die definierten Leistungsziele knapp eingehalten. Der Abwärtstrend konnte offenbar gestoppt werden. Dennoch befindet sich der durchschnittliche Strassenzustand vor einem kritischen Kipppunkt. Darum muss der Fokus der nächsten Jahre weiterhin auf dem Infrastrukturerhalt und vor allem auf dem optimalen Zeitpunkt der Sanierungen liegen.

	Thema	Ziel	KPI/Zielwert*	Beurteilung
1	Strassenzustand	Sicherstellung optimaler Umgang mit den verfügbaren Ressourcen	Der flächengemittelte Zustandsindex liegt zwischen 1.8 und 2.0 (SBP)	
2	Strassenzustand	Sicherstellung einer ausreichenden Strassenqualität	Der Anteil kritischer/schlechter Strassen liegt unter 15 %	
3	Strassenzustand	Sicherstellung einer ausreichenden Strassenqualität	Der Anteil ausreichender Strassen (einschliesslich der kritischen Masse) übersteigt den Wert von 34 % nicht	

***Daten werden nur alle 4 Jahre erfasst!**



Zustandsklassen der Indizers	Zustandsbeschreibung	Schadensausmass
0.0 bis 1.0	Gut	Praktisch keine Schäden
1.0 bis 2.0	Mittel	Wenige Schäden mit geringer Schandensschwere
2.0 bis 3.0	Ausreichend	Wenige Schäden mit grössreem Schadensausmass; mehrere Schäden mit geringem Schadensausmass
3.0 bis 4.0	Kritisch	Zahlreiche Schäden mit mittlerem bis grossem Schadensausmass
4.0 bis 5.0	Schlecht	Viele Schäden mit grossem Schadensausmass

Abb. 20: Auswertung Strassenzustand, Stand 2021

Werkhöfe und Stützpunkte

Jedes der fünf SKI verfügt über einen Werkhof und verschiedene Stützpunkte. Diese sind auf insgesamt 17 Standorte im ganzen Kanton verteilt. Gemeinsam treiben sie umwelttechnische Neuerungen voran – beispielsweise beim Energieverbrauch oder der Dekarbonisierung:

An allen fünf Werkhof-Standorten sind Photovoltaikanlagen für die Stromproduktion vorhanden oder geplant. Nun wird geprüft, ob sich auch die Werkgebäude der zwölf Stützpunkte für Photovoltaikanlagen eignen.

Die PW und Kleingeräte wie Freischneider, Bläser, Kettensägen oder Heckenscheren sind bereits auf elektrischen Betrieb umgerüstet. Bei grossen und mittelgrossen Fahrzeugen (wie Reinigungsmaschinen oder Schneefräsen) bietet der Markt noch keine adäquaten Elektroantriebe.

Das Strassenkreisinspektorat St.Gallen erweiterte den Stützpunkt Lömmliswil für rund 300’000 Franken. Damit entspricht die Infrastruktur den heutigen Anforderungen an die einzustellenden Fahrzeuge und Geräte. Der Stützpunkt Ricken gehört zum Strassenkreisinspektorat Schmerikon. Die Infrastruktur ist in die Jahre gekommen, wird vollständig abgerochen und durch einen Werkhof aus Holz ersetzt. Mit dem 18. Strassenbauprogramm genehmigte der Kantonsrat die Gesamtkosten von knapp 6 Millionen Franken. Das Strassenkreisinspektorat Wattwil stattete den Stützpunkt Mühlrüti mit Erdsonden und einer Photovoltaikanlage aus. Zudem wurde der Belag des Umschlagplatzes saniert.

4.7 Betrieb der Nationalstrassen (GEVI)

Die Gebietseinheit VI (GEVI) hat ihre Leistungsfähigkeit 2024 erfolgreich unter Beweis gestellt und die Zielwerte in allen Bereichen erreicht und übertroffen. Das GEVI setzte den betrieblichen Unterhalt qualitativ und quantitativ sehr gut um. Den kleinen baulichen Unterhalt realisierte es mit zahlreichen Massnahmen termin- und budgetkonform. Die Anzahl der umgesetzten Sperrungen erreichte 2024 einen neuen Höchststand. Damit nahm auch der Aufwand für die Projekte nochmals zu. Bei der Wirtschaftlichkeit erfüllte das GEVI seine Zielsetzungen ebenfalls.

	Thema	Ziel	KPI/Zielwert	Beurteilung
1	Ausmasserfüllung (Betrieb)	Leistungserfüllung der Teilprodukte	Erfüllungsgrad von mindestens 90 % bei allen Teilprodukten (2024 erreicht)	
2	ER GEVI	Keine Kostenfolgen für Kanton	Ausgeglichene ER – Betriebsergebnis CHF 3.2 Millionen, Ziel erreicht	
3	KBU	Budgeterfüllung	Abweichungen von max. 10 % gegenüber Plankosten – Abweichung beträgt 4 %, Ziel erreicht.	
4	Deckungsgrad	Die Entschädigung des ASTRA muss kostendeckend sein	Globale Entschädigung > Ist-Kosten der globalen Tätigkeiten; – Ist-Überdeckung rund 1.6 Mio, Ziel erreicht	
5	Qualität	Erfüllung gemäss Standardbewertung ASTRA	Mindestens 90 % der max. Punktzahl – 2024: 182 Punkte, d.h. 98 %	

Sperrungen 2024 und Veränderung zum 2023 pro Werkhof

Baustellenart		SPM	WHO	SPN	WHT	WHM	WHB	Total	Delta zu 2023
Baustellen kurzer Dauer	Tag	5	15	8	83	183	256	**550**	**+40 %**
	Nacht	23	18	67	19	179	22	**328**	**+25 %**
Dauerbaustellen	Tag	0	0	4	0	1	2	**7**	**–94 %**
	Nacht	4	4	350	23	137	155	**673**	**+26 %**
Total		**32**	**37**	**429**	**125**	**500**	**435**	**1558**	**+20 %**
Total Nacht		**27**	**22**	**417**	**42**	**316**	**177**	**1001**	**+25 %**

SPM: Stützpunkt Mühlheim, WHO: Werkhof Oberbüren, SPN: Stützpunkt Neudord, WHT: Werkhof Thal, WHM: Werkhof Mels, WHB: Werkhof Biäsche

Im Jahr 2024 setzte das GEVI 1558 Sperrungen um, davon einen Grossteil in der Nacht. Da jede Sperrung eingerichtet und wieder aufgehoben werden muss, waren 3116 Einsätze notwendig. Dies entspricht einer Zunahme von 20 Prozent. Die Nachtsperrungen nahmen gar um 25 Prozent zu.

Wirtschaftlichkeit der Gebietseinheit VI

Die folgende Grafik vergleicht die typischen Streckenkosten des GEVI mit den Mittelwerten der Schweiz.

	2020	2021	2022	2023	Mittelwert
Kosten Gebietseinheit VI	CHF 47 872	CHF 53 499	CHF 46 595	CHF 43 612	CHF 47 895
Kosten CH-Mittelwert	CHF 60 830	CHF 68 550	CHF 63 396	CHF 64 296	CHF 64 268
kmv*-Länge Gebietseinheit VI	259.81	259.81	257.03	257.03	258.42
kmv*-Länge CH-Mittelwert	1734.79	1754.15	1751.03	1751.03	1747.75

Abb. 21: Offene Strecken Richtungsverkehr 4-spurig

***kmv: Virtueller Kilometer, bedeutet Streckenkilometer Autobahn inkl. Anschlüsse, Verzweigungen und Rastplätze**

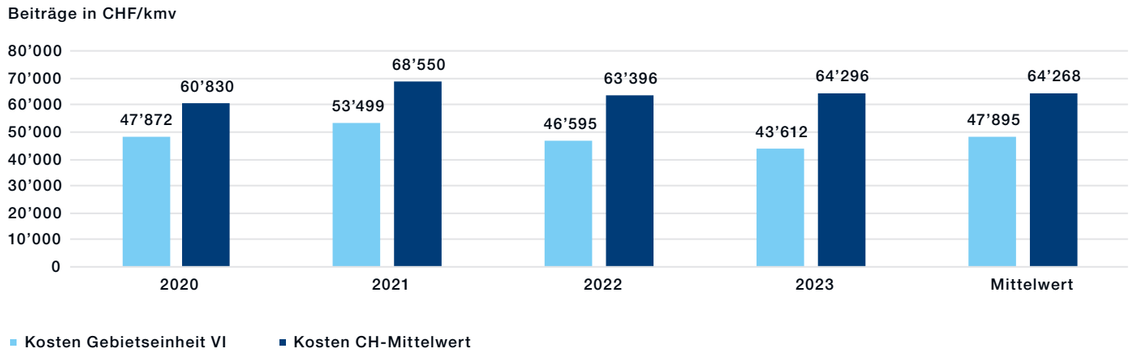


Abb. 22: Streckenkosten Nationalstrassen pro virtuellem Kilometer Autobahn (kmv)

Die Kostenperioden der Grafik enden im Jahr 2023. Die Kosten des GEVI dürften 2024 allerdings auf ähnlichem Niveau sein, sodass eine Ableitung zulässig ist.

Das GEVI erbringt seine Leistungen sehr wirtschaftlich und effizient. Seine Kosten liegen rund 30 Prozent unter dem Schweizer Mittelwert. In den letzten drei Jahren sanken sie sogar. Wie konnte dies erreicht werden? Das GEVI änderte Arbeitsweise und Methoden nicht wesentlich. Die Leistungen werden erbracht, wie die Ausmasslisten zeigen. Massiv angestiegen ist aber das Arbeitsvolumen im Projektgeschäft des Bundesamts für Strassen (ASTRA). Gewachsen ist auch das Budget für den kleinen baulichen Unterhalt. Deshalb steht weniger Zeit für den betrieblichen Unterhalt zur Verfügung.

Damit das GEVI seine Soll-Leistung erbringen kann, müssen sie sehr effizient geplant und umgesetzt werden. Das Projektgeschäft zwingt also das GEVI, den betrieblichen Unterhalt wirtschaftlicher auszuführen.

Der Anstieg des Projektgeschäfts führte zu einem Stellenausbau im GEVI, um den Anforderungen weiterhin gerecht zu werden. Dabei geht es vorwiegend um Projektleitende im Bereich Betriebs- und Sicherheitsanlagen sowie Bau.

Sollte das Projektgeschäft wieder zurückgehen, bleiben allerdings die Personalkosten bestehen – so stünden wieder mehr Ressourcen für die Kernaufgaben im betrieblichen Unterhalt zur Verfügung. Damit würden sich dort die laufenden Kosten erhöhen mit dem Risiko einer Unterdeckung für den Kanton St.Gallen. Das ASTRA ist deshalb ebenso in der Pflicht, Möglichkeiten aufzuzeigen und vertragliche Sicherheit zu schaffen, damit der Kanton nicht das volatile Projektgeschäft des ASTRA abfedern muss.

Winterdienst Nationalstrasse

Der Winter 2024 war eher mild. Abgesehen von den Einsätzen aufgrund des Schneefalls im Dezember, blieben die Einsätze überschaubar. Die Glättebekämpfung bewegte sich im normalen Rahmen. Dank der Einsatzbereitschaft im Strassenunterhaltsdienst war die Nationalstrasse jederzeit verfügbar.

Reinigung

Die Reinigung umfasst:
- Tägliche visuelle Streckenkontrolle mit Entfernung von Gegenständen inkl. Kadavern
- Reinigung von Fahrbahn und Grünflächen
- Reinigung der Rastplätze inkl. sanitäre Einrichtungen
- Reinigung der Entwässerungsanlagen und Netze
- Tunnelreinigung

Das Jahr 2024 stand im Zeichen der weiteren Etablierung der mobilen Abwasseraufbereitung der drei Spülfahrzeuge. Technik und Prozess sind äusserst anspruchsvoll, funktionierten aber mehrheitlich nach Plan. Für die Abwasservorbehandlung verfügen die Fahrzeuge über eine zeitlich begrenzte abfall- und gewässerschutzrechtliche Bewilligung aller Kantone, in denen sie im Einsatz sind.

Grünpflege

Die Pflege der Grünflächen war 2024 erneut intensiv. Die Leistungen wurden auf hohem Niveau erbracht. Die Grünpflege stellt im Jahresverlauf eine zeitaufwendige Tätigkeit dar. Die Anforderungen wurden weitestgehend erfüllt.

Betriebs- und Sicherheitsanlagen (BSA)

Der betriebliche Unterhalt führte das GEVI 2024 gemäss den vorgegebenen Weisungen, Grundlagen und Standards aus. Der Leistungsnachweis wurden gemäss Tätigkeitsverzeichnis erbracht und die Indikatoren erfüllt. Das GEVI erreichte seine Leistungsziele. Der Erfüllungsgrad der Arbeiten an den Anlagen lag grösstenteils bei 100 Prozent.

Kennzahlen und Fakten fürs 2024:
- 1'081 Störungen an BSA-Anlagen (+10 %)
- 2'264 Wartungsaufträge
- Elektrounterhaltsdienst ohne sicherheitsrelevante Beanstandungen bei Prüfungen oder ohne Mängel beim Audit durch das ESTI (Eidgenössisches Starkstrominspektorat)
- Erfüllung zu 85 Prozent der budgetierten Arbeiten im kleinen baulichen Unterhalt
  - Restarbeiten aufgrund wirtschaftlich bedingter Lieferverzögerungen werden 2025 abgeschlossen
- Durchgehende Systemverfügbarkeit für den laufenden Verkehr und die Blaulichtorganisationen
- Steigende Anforderungen seitens ASTRA an die BSA
- Personalausbau für langfristige Leistungsfähigkeit bei Unterhalt und Projekten
- Initiierung einer Reorganisation aufgrund neuer Anforderungen an die IT/OT*
  - Rekrutierung eines IT-Leiters in Arbeit
- Weiterentwicklung des Unterhaltstools GreenGate in Zusammenarbeit mit der Gebietseinheit VII
  - Aktive Nutzung für Rundgänge und Dokumentation der Arbeitsaufträge
  - Implementierung von Automatisierungen im produktiven System, wie die Erfassung von Störungen mittels «Ticketing»

Ausserordentlicher Dienst

Im ausserordentlichen Dienst sind Einsätze zusammengefasst, die nicht planbar sind und die ein Pikett abdeckt. Im Jahr 2024 setzte das GEVI elf neue Massnahmen im ausserordentlichen Dienst um. Hinzu kam eine Massnahme auf der N03, bei der die Schäden aus dem 2023 erst im Frühling 2024 abschliessend behoben werden konnten.

Mehrheitlich führten Stürme oder Gewitter zu diesen Massnahmen. In zwei Fällen mussten Kiessammler entleert werden. Einmal wurde ein Baum durch die Schneemengen beschädigt, einmal kam es zu einem Steinschlag. Auch 2024 mussten von Eschenwelke befallene Eschen gefällt werden. Alle Massnahmen wurden 2024 abgeschlossen.

***IT/OT: IT (Information Technology) bezieht sich auf die Verwendung von Computern, Speichermedien, Netzwerkgeräten und anderen Anlagen sowie Infrastrukturen und Prozessen, um elektronische Daten zu erstellen, zu verarbeiten, zu speichern, zu sichern und auszutauschen. OT (Operational Technology) hingegen umfasst Hardware und Software, die physische Geräte, Prozesse und Infrastruktur überwachen und steuern.**

Erfolgsrechnung GEVI

HRM2	Ertrag	
42	**Total Entgelte**	**3 838 004**
43	**Total Übrige Erträge**	**4 692**
44	**Total Finanzertrag**	**93 174**
4610	Entschädigung vom Bund	34 681 137
4610.a	ASTRA – Betrieb	28 885 528
4610.b	ASTRA – Projekt	5 795 609
4610.c	ASTRA – Erfolgsbeteiligung	0
4611	Entschädigungen von Kantonen und Konkordaten	1 313 519
461	**Total Entschädigung von öffentlichen Gemeinwesen**	**35 994 655**
49	Total Interne Verrechnungen	4 760 740
4	**Total Erträge**	**44 691 265**

HRM2	Aufwand	
30	Total Personalaufwand	16 953 356
31	Total Sach- und übriger Betriebsaufwand	22 770 685
33	Total Abschreibungen Verwaltungsvermögen VV	0
34	Total Finanzaufwand	0
35	Total Einlagen in Spezialfinanzierungen und Fonds	67 563
36	Total Transferaufwand	1 676 212
38	Total Ausserordentlicher Aufwand	0
39	Total Interne Verrechnungen	0
3	**Total Aufwände**	**41 467 815**
	Betriebsergebnis	3 223 449

Erlöse und Kosten GEVI
Kosten Gebietseinheit

		Laufendes Jahr		
		Plan	**Ist**	**Deckung**
	Gesamtkosten inkl. MWST	**24 658 004**	**22 998 970**	**1 659 033**
	Total TP Globale (exkl. MWST)	22 810 364	21 151 331	– 1 659 033
0	Gemeinkosten	5 063 936	6 020 073	956 137
1	Winterdienst (Abgrenzung zu Gunsten ASTRA von CHF 661 000)	3 408 137	2 468 641	– 939 496
2	Reinigung	5 477 418	4 934 821	– 542 597
3	Grünpflege	4 919 105	4 495 737	– 423 368
4	BSA	3 471 644	2 921 460	– 550 184
5	Technischer Dienst	470 125	310 600	– 159 525
190	Mehrwertsteuer auf Globale	1 847 640	1 847 640	0

Formular Finanzen F3 – Kosten Gebietseinheit

Erlöse Gebietseinheit (inkl. MWST)

		Laufendes Jahr		
		Plan	**Ist verrechnet**	**Abweichung**
20	Total Aufwand	893 046.—	961 396.—	68 349.—
210	Dienste	343 046.—	292 794.—	– 50 252.—
	SiBe Strecke	243 707.—	214 183.94	– 29 522.66
	Baupolizei	99 340.—	78 610.54	– 20 729.06
	Zentrale Dienste/WIM	0.00	0.00	0.00
220	Ausserordentlicher Dienst	500 000.—	632 555.—	132 555.—
230	Differenzvergütung Unfallschäden	50 000.—	36 046.—	– 13 954.—
30	Total kleiner baulicher Unterhalt (Ist-Verrechnet = Kalenderjahr)	6 150 000.—	5 884 427.—	– 265 573.—
310	Bauliche Reparaturen	965 000.—	911 463.—	– 53 537.—
320	Kleine Einzelmassnahmen	5 185 000.—	4 972 964.—	– 212 036.—

Formular Finanzen F2 – Erlöse Gebietseinheit

4.8 Kostengenauigkeit Projekte

Die Hochrechnung der Entwicklung des Kantonsstrassenfonds zeigt gemäss den aktuellen Zahlen anstatt eines Minus von 25 Millionen Franken einen positiven Strassenfonds von 189 Millionen Franken. Hauptgrund sind die abgelehnten Projekte an der Volksabstimmung vom 24. November 2024. Diese Grossvorhaben werden nicht weiterverfolgt:

– «Anschluss Güterbahnhof mit Tunnel Liebegg» (150 bis 200 Millionen Franken, Region St.Gallen, grösstenteils Kanton St.Gallen)
– «Regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster» (400 Millionen Franken, Kanton St.Gallen)

Damit entfallen für den Kanton weitere grössere Millionenbeträge für die Bauvorbereitung im 18. Strassenbauprogramm (SBP) und die Realisierungskosten in den folgenden SBP.

Zudem werden immer mehr Projekte während der Bearbeitung verzögert, zurückgestellt, abgelehnt oder anderweitig abgeschrieben. Gemäss den Erfahrungswerten des TBA liegt dieser Anteil bei gut 20 Prozent der Gesamtkosten. Er wurde bewusst in der Planung des Strassenbauprogramms überbucht, um die Flexibilität bei der Umsetzung zu wahren. Nichtverwendete finanzielle Mittel fallen dem Strassenfonds zu. Dieser Umstand wurde in der Botschaft bereits so festgehalten und in der vorberatenden Kommission erläutert. Schliesslich wurden im Bereich der Grundstücksgeschäfte aufgrund der Stellen-Unterbesetzung Projekte verzögert. Sie werden mit einiger Verspätung dem Strassenfonds belastet.

Finanzierung des 18. Strassenbauprogramms

	Rechnung 2024	Budget 2025	AFP 2026	AFP 2027	AFP 2028	Total 18. SBP aktualisiert	Total 18. SBP
730900 **Strassenfonds**							
Ertrag	**231 359 380**	**225 937 200**	**232 153 500**	**237 427 300**	**237 387 300**	**1 164 264 680**	**1 295 068 500**
Motorfahrzeugsteuer	180 318 564	179 000 000	180 000 000	181 000 000	182 000 000	902 318 564	881 000 000
Motorfahrradsteuer	345 160	350 000	350 000	360 000	360 000	1 765 160	1 610 000
Bundesbeitrag Treibstoffzoll	21 014 527	20 329 700	20 001 000	19 414 400	18 845 300	99 604 927	107 007 400
Anteil LSVA	26 132 088	24 222 600	24 385 100	23 897 400	23 409 700	122 046 888	129 301 500
verr. Zinsen	3 549 042	2 034 900	2 080 300	2 026 200	1 918 200	11 608 642	0
Erfolgsbeteiligung GEVI	0	0	0	0	0	0	0
Defondierung	0	0	5 337 100	10 729 300	10 854 100	26 920 500	176 149 600
Aufwand	**231 359 380**	**225 937 200**	**232 153 500**	**237 427 300**	**237 387 300**	**1 164 264 680**	**1 295 068 500**
Verr. Vermögensverwaltung	181 379	0				181 379	601 400
Fondierung	29 775 752	4 615 400	0	0	0	34 391 152	0
Mittelverwendung	201 402 249	221 321 800	232 153 500	237 427 300	237 387 300	1 129 692 149	1 294 467 100
Verfügbare Mittel	**412 557 419**	**437 092 370**	**442 586 970**	**437 131 470**	**426 237 370**	**2 155 605 599**	**1 638 306 655**
Bestand 1.1.	181 379 418	211 155 170	215 770 570	210 433 470	199 704 170	1 018 442 798	519 989 155
Nettoertrag ER	231 178 001	225 937 200	226 816 400	226 698 000	226 533 200	1 137 162 801	1 118 317 500
Verwendung zweckgebundene Mittel	**201 402 249**	**221 321 800**	**232 153 500**	**237 427 300**	**237 387 300**	**1 129 692 149**	**1 294 467 100**
730000 **Kosten für Steuerbezug**	**2 546 700**	**2 546 700**	**2 546 700**	**2 546 700**	**2 546 700**	**12 733 500**	**12 695 000**
615200 **Gemeindestrassen**	**18 676 233**	**23 244 800**	**23 329 800**	**23 415 600**	**23 500 600**	**112 167 033**	**115 022 100**
315000 **Finanzausgleich**	**36 687 900**	**35 529 300**	**35 529 300**	**35 529 300**	**35 529 300**	**178 805 100**	**196 000 000**
725010 **Verkehrspolizei**	**41 800 000**	**41 800 000**	**41 800 000**	**41 800 000**	**41 800 000**	**209 000 000**	**209 000 000**
615300 **Kantonsstrassen**	**100 934 539**	**117 436 000**	**128 182 700**	**133 202 700**	**133 172 700**	**612 928 639**	**758 250 000**
615000 **Amtsleitung TBA**	**756 877**	**765 000**	**765 000**	**933 000**	**838 000**	**4 057 877**	**3 500 000**

Entwicklung des Strassenfonds

Bestandesrechnung

		Rechnung 2024	Budget 2025	AFP 2026	AFP 2027	AFP 2028
110100	**Verwaltungsvermögen Tiefbauten**					
	Stand 1.1.	0	0	0	0	0
	Aktivierung Kantonsstrassenbau	35 745 252	45 159 100	57 000 000	62 000 000	62 000 000
	Abschreibung Kantonsstrassenbau	–35 745 252	–45 159 100	–57 000 000	–62 000 000	–62 000 000
	Stand 31.12.	0	0	0	0	0
280700	**Strassenfonds**					
	Stand 1.1.	181 379 418	211 155 170	215 770 570	210 433 470	199 704 170
	Fondierung	29 775 752	4 615 400	0	0	0
	Defondierung	0	0	–5 337 100	–10 729 300	–10 854 100
	Stand 31.12	**211 155 170**	**215 770 570**	**210 433 470**	**199 704 170**	**188 850 070**

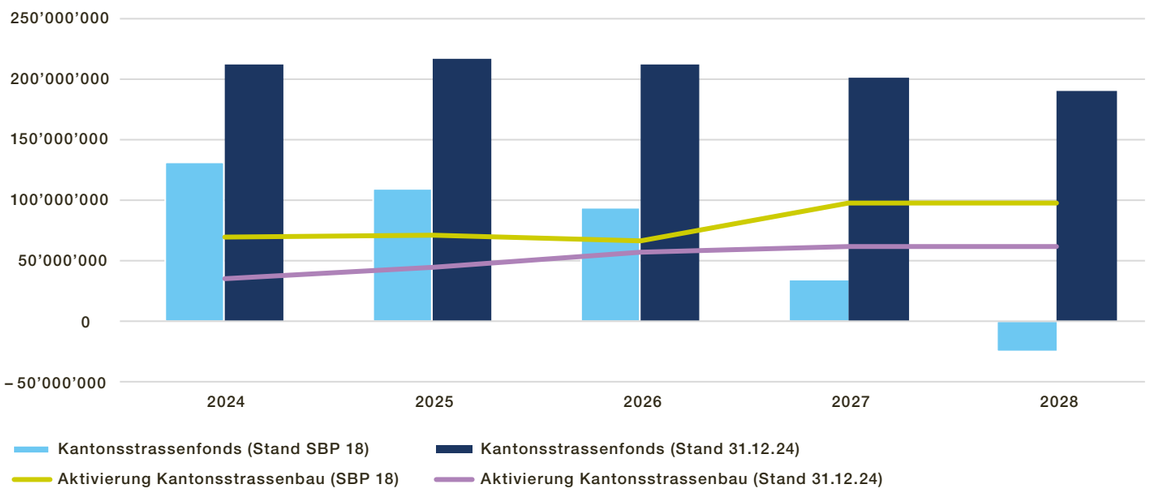


Abb. 23: Entwicklung Kantonsstrassenfonds der Jahre 2024 bis 2028

4.9 Arbeitssicherheit

Das TBA legt grossen Wert auf Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz. Ziel ist, eine sichere und gesunde Arbeitsumgebung zu gewährleisten und Berufsunfälle zu vermeiden. Dafür schafft das TBA klare Strukturen, analysiert Gefährdungen und ergreift wirksame Massnahmen. Ein Sicherheitsbeauftragter unterstützt die Umsetzung professionell.

Die Vorgesetzten tragen mit vorbildlichem Verhalten und offener Kommunikation dazu bei, dass alle die Sicherheitsmassnahmen einhalten. Sie fördern den Austausch mit den Mitarbeitenden, beziehen diese aktiv in die Sicherheitsarbeit ein und überwachen die Umsetzung von Vorgaben. Die Mitarbeitenden sind angehalten, Sicherheitsregeln konsequent anzuwenden, Gefahren eigenverantwortlich zu erkennen und zu melden.

Für 2024 setzte sich das TBA zum Ziel, Berufsunfälle auf weniger als Fünfzehn pro Unterhaltseinheit (SI und GEVI) zu reduzieren. Arbeitssicherheits-Checks und gezielte Sicherheitsgespräche direkt am Arbeitsplatz sensibilisieren die Mitarbeitenden und helfen, Gefährdungen frühzeitig zu erkennen. Sicherheitsaspekte sind fester Bestandteil von Sitzungen, Berichten und Arbeitsvorbereitungen. Dabei wird besonders auf den korrekten Einsatz von Schutzausrüstung geachtet. Unfallereignisse untersucht das TBA systematisch. Die Erkenntnisse werden regelmässig an die Belegschaft weitergegeben, um aus Fehlern zu lernen und die Prävention zu stärken.

In einer zunehmend komplexen Arbeitswelt ist die persönliche Wahrnehmung des eigenen Zustands oder des Zustands der Kolleginnen und Kollegen entscheidend, um kritische Fehler zu vermeiden. Dies stärkt die Sicherheitskultur und kommt allen Beteiligten zugute – den Mitarbeitenden, den Vorgesetzten und dem Arbeitgeber.

Die Vorgesetzten informieren die Mitarbeitenden monatlich über Unfallzahlen.

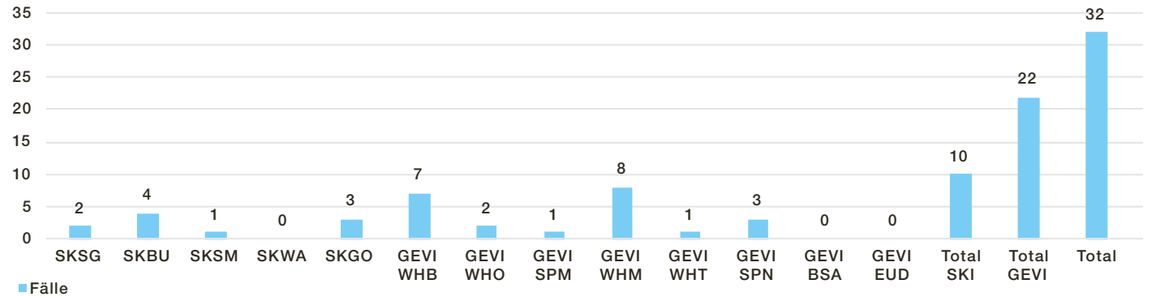


Abb. 24: Gesamte Anzahl Fälle der Bereiche SKI und GEVI

SKSG: Strassenkreis St.Gallen, SKBU: Strassenkreis Buchs, SKSM: Strassenkreis Schmerikon, SKWA: Strassenkreis Wattwil, SKGO: Strassenkreis Gossau, GEVI: Gebietseinheit VI, WHB: Werkhof Biäsche, WHO: Werkhof Oberbüren, SPM: Stützpunkt Mühlheim, WHM: Werkhof Mels, WHT: Werkhof Thal, SPN: Stützpunkt Neudord, BSA: Betriebs- und Sicherheitsausrüstung, EUD: Elektrounterhalt Nord und Süd, SKI: Strassenkreisinspektorat

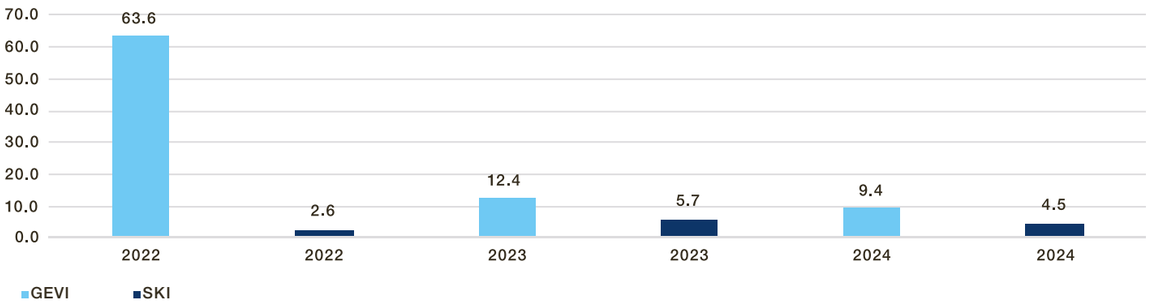


Abb. 25: Ausfalltage pro Unfall (Unfallschwere)

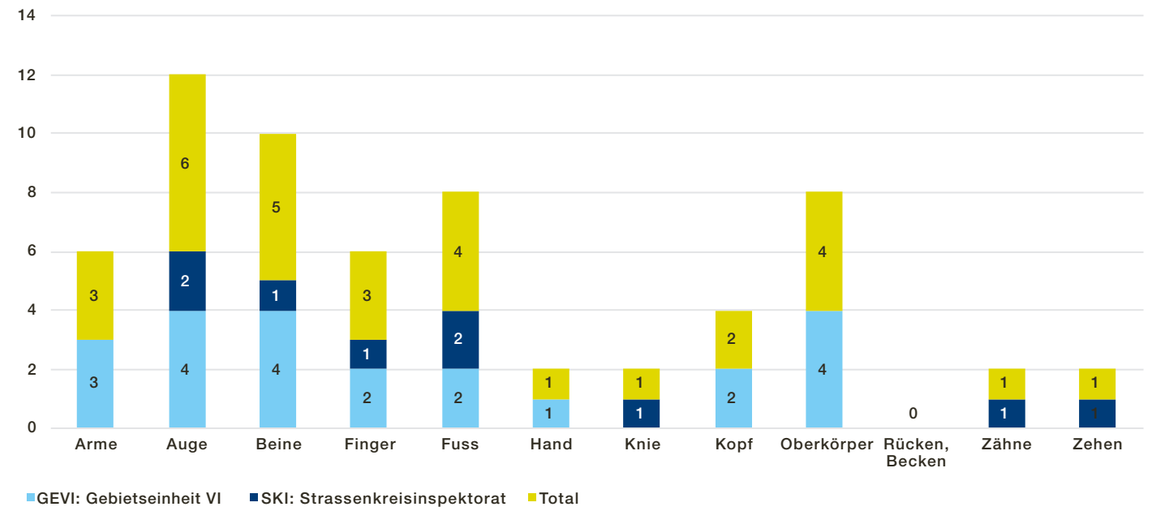


Abb. 26: Betroffene Körperstellen bei Arbeitsunfällen im Jahr 2024*

*Aufgrund der Information verletzter Körperteile lassen sich Präventionsprogramme entwickeln. Das Thema Auge ist seit Jahren auch bei der Suva zuoberst auf der Rangliste.

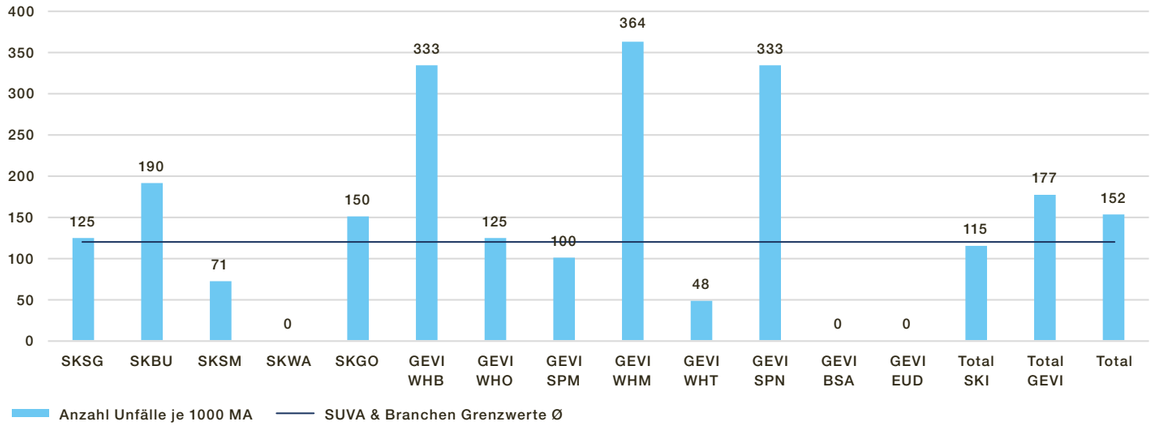


Abb. 27: Mit der Statistik «Anzahl Fälle auf 1000 Mitarbeitende» lassen sich alle Bereiche unabhängig der Anzahl Mitarbeitender miteinander vergleichen. Die dunkelblaue Linie zeigt die Grenzwerte der Suva und der Branchenlösung 35.

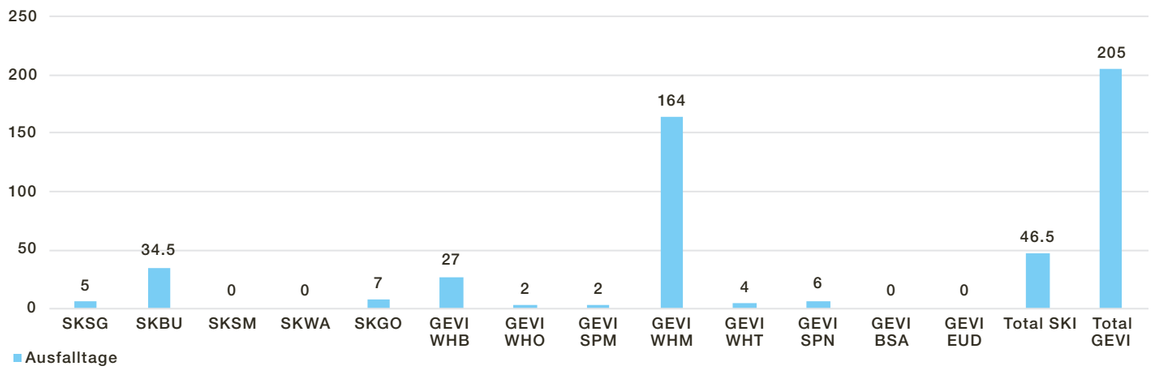


Abb. 28: Ausfalltage zeigen die Unfallschwere

SKSG: Strassenkreis St.Gallen, SKBU: Strassenkreis Buchs, SKSM: Strassenkreis Schmerikon, SKWA: Strassenkreis Wattwil, SKGO: Strassenkreis Gossau, GEVI: Gebietseinheit VI, WHB: Werkhof Biäsche, WHO: Werkhof Oberbüren, SPM: Stützpunkt Mühlheim, WHM: Werkhof Mels, WHT: Werkhof Thal, SPN: Stützpunkt Neudord, BSA: Betriebs- und Sicherheitsausrüstung, EUD: Elektrounterhalt Nord und Süd, SKI: Strassenkreisinspektorat, AVOR: Arbeitsvorbereitung

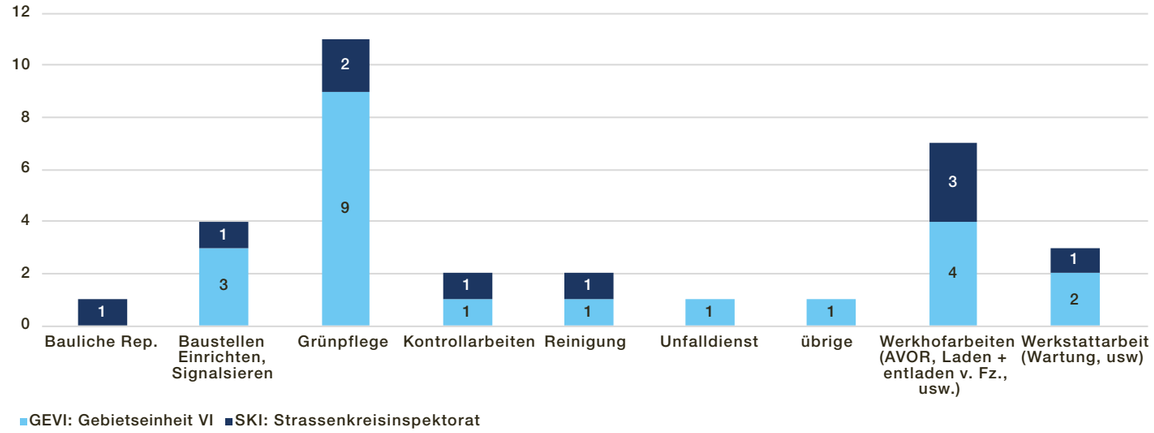


Abb. 29: Unfälle nach Tätigkeitsbereich im Jahr 2024

Überfahrbare Leitpoller auf der Umfahrungsstrasse H16

Sicherheit auf den Umfahrungsstrassen Toggenburg

Aufgrund gehäufter Unfälle auf der Umfahrungsstrasse H16 prüfte das TBA gemeinsam mit der Kantonspolizei Massnahmen, um die Verkehrssicherheit zu verbessern.

Wichtig war, dass Unterhaltsdienst und Blaulichtorganisationen weiterhin uneingeschränkten Zugang auf die betroffenen Abschnitte haben. Zudem sollte die Übersichtlichkeit – auch bei Nacht – nicht eingeschränkt werden. Gesucht war eine langlebige und möglichst unterhaltsarme Lösung – denn die Umfahrungsstrassen müssen bei Sanierungen vollständig gesperrt werden.

Neu gilt auf der ganzen Strecke ein Überholverbot. Dafür markierte das TBA auf allen Abschnitten eine durchgezogene Mittellinie. Zudem wurde nach Fahrversuchen der Einsatz überfahrbarer Leitpoller beschlossen. Ausschreibung und Beschaffung erfolgten zeitnahe. So konnte die Leitpoller bereits im Oktober auf einer ersten Etappe (Bazenheid bis Wattwil) montiert werden. Die Kosten beliefen sich auf rund eine Viertel-Million Franken. Die Erfahrungen sind positiv. Die Fahrzeuglenkerinnen und -lenker wurden aufmerksamer und meiden die Fahrbahnmitte. Auswärtige fahren gemäss Rückmeldungen langsamer. Nun prüft das TBA Massnahmen für die zweite Etappe (Wattwil – Ebnat-Kappel).

4.10 Wirkungsmonitoring

4.10.1 Wirkungsmonitoring Projekte: Umfahrung Wattwil (zweite Etappe)

Die Umfahrung Wattwil (zweite Etappe) wirkt wie gewünscht. Das zeigt die Wirkungskontrolle des kantonalen Tiefbauamts (TBA). Der Verkehr in Wattwil ging dank der Umfahrung um die Hälfte zurück. Damit ist das Ziel der Regierung erfüllt.

Im September 2022 wurde die Umfahrung Wattwil (zweite Etappe) eröffnet. Sie schliesst die letzte Lücke im Umfahrungsnetz des Toggenburgs und soll das Ortszentrum Wattwil vom Durchgangsverkehr entlasten. Die erste Etappe der Umfahrung Wattwil ist bereits seit 1993 in Betrieb. Der Verkehr auf der Nord-Süd-Achse floss bis 2022 jedoch weiterhin durchs Ortszentrum von Wattwil. Die täglich 9’000 bis 12’000 Fahrzeuge wirkten sich dort negativ auf Verkehrssicherheit, Umwelt und Aufenthaltsqualität aus. Die neue Umfahrungsstrasse ist rund drei Kilometer lang und führt südwestlich an Wattwil vorbei. Die Bauarbeiten für diese neue Verbindung dauerten vier Jahre.

Ziel der Umfahrung
Die Umfahrungsstrasse Wattwil (zweite Etappe) soll das Verkehrsaufkommen im Ortszentrum um etwa die Hälfte verringern. Dieses Ziel setzte die Regierung in der Botschaft von 2009. Um es zu überprüfen, führte das TBA eine Wirkungskontrolle durch. Es untersuchte die Verkehrsentwicklung im Ortszentrum. Zudem analysierte das TBA, ob durch die attraktivere Route in der Region Wattwil Mehrverkehr entstanden ist.

Entlastung des Ortzentrums
Das TBA untersuchte, wie sich die Verkehrsbelastung im Ortszentrum Wattwil seit Inbetriebnahme der zweiten Etappe veränderte – dafür wurden die Daten der permanenten Verkehrszählstellen des Kantons genutzt.

Die Botschaft des Regierungsrats zur zweiten Etappe prognostizierte im Ortszentrum eine Verkehrsentlastung von etwa 50 Prozent. Die Analyse bestätigte dies.

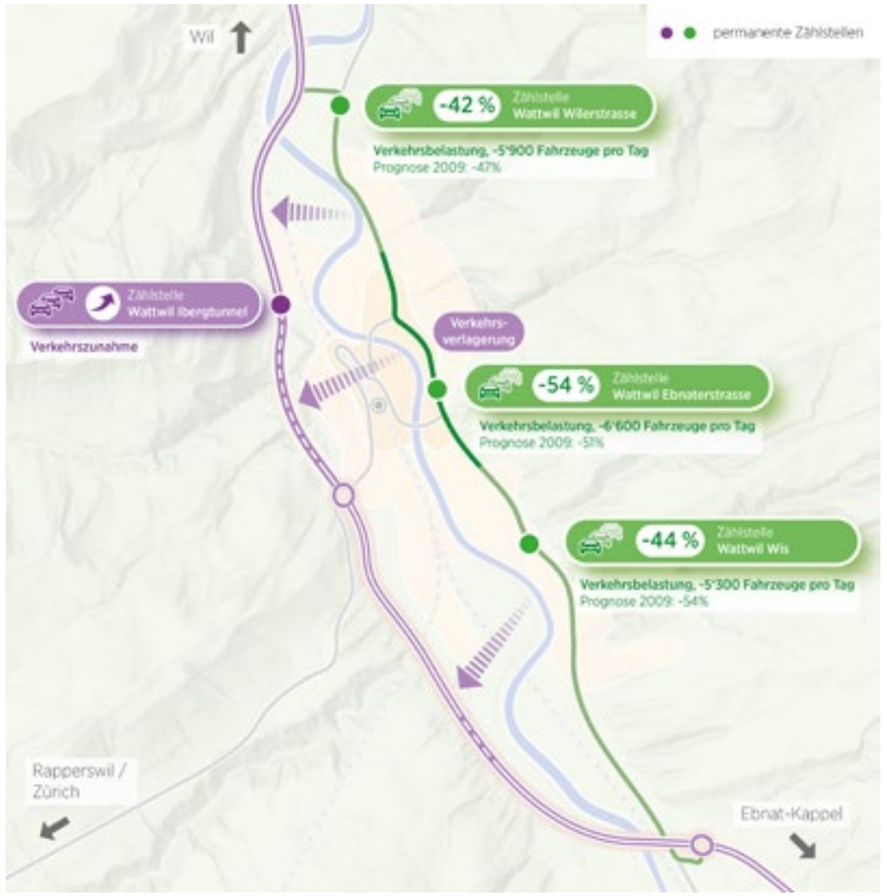


Abb. 30: Dank der Umfahrung wird das Ortszentrum Wattwil stark entlastet.

Im Ortszentrum an der Zählstelle Ebnaterstrasse wurde eine Entlastung von 54 Prozent nachgewiesen. Etwas weiter nördlich und südlich zeichneten die Zählstellen Wilerstrasse und Wis eine Entlastung von 42 Prozent und 44 Prozent auf. Der Verkehr verlagerte sich also vom Ortszentrum auf die Umfahrung. Dort stellte das TBA eine Zunahme fest.

Kein Mehrverkehr aufgrund der Umfahrung

Das TBA untersuchte auch, ob die zweite Etappe aufgrund der erhöhten Attraktivität in Nord-Süd-Richtung zu Mehrverkehr im Raum Wattwil führte. Wegen des Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums nimmt der Verkehr schweizweit jährlich um 1 bis 2 Prozent zu. Dies gilt auch für die Region Toggenburg. Die Verkehrsbelastung im Toggenburg entwickelte sich in den letzten rund zehn Jahren wie folgt:

Zählstelle Bazenheid Umfahrung	+1.4 % pro Jahr
Zählstelle Lichtensteig Umfahrung	+1.8 % pro Jahr
Zählstelle Ebnat-Kappel Horben	+0.3 % pro Jahr

Um die Verkehrsmenge vor und mit der zweiten Etappe auf der Nord-Süd-Achse zu vergleichen, summierte das TBA an den zwei Querschnitten «Zentrum» und «Süd» jeweils die Verkehrsmenge der Umfahrung und der Ortsdurchfahrt. So konnte die Verkehrsmenge vor (2019) und mit der zweiten Etappe (2023) verglichen werden. Das TBA ermittelte folgende Wachstumsraten:

Querschnitt Zentrum	+0.7 % pro Jahr
Querschnitt Süd	+0.9 % pro Jahr

Die Wachstumsraten der untersuchten Querschnitte im Raum Wattwil sind nicht höher als in der Region Toggenburg. Daher kann man davon ausgehen, dass aufgrund der Umfahrung kein zusätzlicher Verkehr entstand.

Fazit

Die zweite Etappe der Umfahrung Wattwil schloss die Lücke im Umfahrungsnetz des Toggenburgs. Die Umfahrung macht die Nord-Süd-Route attraktiver. Dies führte aber nicht zu Mehrverkehr im Raum Wattwil.

4.10.2 Kantonale Indikatoren

Motorisierungsgrad

Der Motorisierungsgrad misst den Fahrzeugbestand nach Bevölkerungsgrösse. Als nützlicher Indikator zeigt er das Potenzial der Mobilität – und insbesondere, wie die Verfügbarkeit von Fahrzeugen wächst. Im Jahr 2024 betrug der Motorisierungsgrad im Kanton St.Gallen 555 Strassenfahrzeuge auf 1’000 Einwohnerinnen und Einwohner. 2011 entsprach der St.Galler Motorisierungsgrad dem Schweizer Durchschnitt. Inzwischen liegen wir fast 4 Prozent darüber.

Seit 2023 hat der Wert jedoch um 0.89 Prozent abgenommen. Er liegt mittlerweile unter dem Höchstwert von 2021 (562 Fahrzeuge). Es ist aber nicht auszuschliessen, dass sich der Wachstumstrend der letzten Jahrzehnte fortsetzt.

Zählstellen

Gegenüber dem Vorjahr 2023 nahm der Verkehr auf dem kantonalen Strassennetz um 0.8 Prozent zu. Insgesamt liegt er aber immer noch leicht (– 0.5 Prozent) unter dem Wert vor Corona (2019).

4.11 Digitalisierung

Die Digitalisierung hat in den vergangenen Jahren rasant an Bedeutung gewonnen. Sie prägt zunehmend die Art und Weise, wie wir arbeiten und kommunizieren. Digitale Technologien werden eingesetzt, um die Effizienz zu steigern und die Zusammenarbeit zu optimieren. Zwei Themen, die im vergangenen Jahr besonders im Fokus standen, sind der Volleinsatz von Microsoft Teams und das Einsatzpotenzial künstlicher Intelligenz (KI).

Kollaboration mit Microsoft Teams

Microsoft Teams bietet als zentrale Plattform umfassende Funktionen für die digitale Zusammenarbeit – insbesondere Videokonferenzen und ein integrierter Chat. Sie erleichtern eine schnelle Kommunikation. Die Dateiablage in MS Teams erleichtert den Austausch und die Erarbeitung von Dokumenten, da diese gleichzeitig und in Echtzeit bearbeitet werden können. Anwendungen wie Planner, OneNote oder SharePoint helfen, Arbeitsabläufe effizient zu organisieren.

Zentrale Elemente sind zudem die Terminierung und Aufgabenverteilung. Der Kalender im MS Teams ist mit Outlook synchronisiert; Meetings und Besprechungen können so einfach geplant und verwaltet werden. Microsoft Planner ermöglicht, Aufgaben im Team zu strukturieren, Verantwortlichkeiten festzulegen und Fortschritte in Echtzeit zu verfolgen.

Die Zusammenfassung dieser Funktionen in einer Plattform vereinfacht Abläufe und sorgt für eine einheitliche digitale Arbeitsumgebung. MS Teams vereinfacht und optimiert den Informationsaustausch und die Zusammenarbeit im TBA.

Einsatz künstlicher Intelligenz

KI spielt eine immer grössere Rolle in der Arbeitswelt. Dank intelligenter Algorithmen werden beispielsweise Daten schneller analysiert, Texte verfasst oder Grafiken erstellt. KI-Technologien wie maschinelles Lernen und natürliche Sprachverarbeitung helfen, repetitive Aufgaben zu automatisieren und Mitarbeitende zu entlasten.

Die Integration von KI in betriebliche Abläufe bietet enormes Potenzial, um die Effizienz zu steigern. Es gibt aber auch noch Unklarheiten, insbesondere beim Datenschutz. Daher gilt es, die weitere Entwicklung dieser Technologie aufmerksam zu verfolgen und Einsatzmöglichkeiten zu prüfen.

Aktuelle Projekte

Die fortschreitende Digitalisierung im TBA verbessert Prozesse, erhöht die Effizienz und schafft mehr Transparenz. Drei Digitalisierungsprojekte sind aktuell im Fokus:

- Building-Information-Modeling-Methode (BIM)
- Werkstatt-Tool (ERP-Systemeinführung)
- Prozesses zum Veröffentlichen der Sichtzonen im ÖREB-Kataster (öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkungen)

Die Einführung der BIM-Methode im TBA ist ein wichtiger Schritt zur Digitalisierung. Durch digitale Planung und modellbasierte Zusammenarbeit werden Bauprojekte effizienter, transparenter und wirtschaftlicher umgesetzt. Eine departementsweite Arbeitsgruppe koordiniert die BIM-Aktivitäten der Ämter und berücksichtigt dabei eine 2024 abgeschlossene Studie. Im TBA laufen erste Vorbereitungen in der Abteilung Strassen- und Kunstbauten, mit geplanten Ausschreibungen 2025.

Das Projekt zur Einführung des Werkstatt-Tools zielt darauf ab, die Wartungs- und Reparaturprozesse des TBA zu digitalisieren. Die Integration des zusätzlichen Moduls «Werkstatt» in die bestehende Software Xamos Main von Axians Müllerchur AG reduziert den manuellen Verwaltungsaufwand und erhöht die Transparenz von Wartungsprozessen.

Alle Mitarbeitenden greifen direkt über ihre gewohnte App auf die neuen Funktionen zu. Dafür sind keine Anpassungen an Schnittstellen oder der IT-Lösungsarchitektur erforderlich. Das Pilotprojekt im Strassenkreis Buchs dient dazu, die Funktionalitäten des Werkstattmoduls im kontrollierten Rahmen zu testen und die Prozesse in realer Umgebung zu optimieren. Nach erfolgreichem Abschluss des Pilotprojekts kann das System auf die weiteren vier Strassenkreise ausgerollt werden.

Im August 2024 hat die Geschäftsleitung des TBA der Veröffentlichung aller Sichtzonen, die mit Allgemeinverfügung erlassen wurden, im ÖREB zugestimmt. Dies betrifft laufende und zukünftige Kantonsstrassenprojekte sowie aufgearbeitete Sichtzonen für abgeschlossene Projekte. Die grösste Herausforderung liegt in der rückwirkenden Aufarbeitung von rund 600 Projekten seit 2015. Sämtliche Daten abgeschlossener Projekte müssen aus dem Archiv entnommen werden. Bei einigen Projekten ist der aktuelle Stand allerdings nicht digital vorhanden.

Durch die Veröffentlichung der Sichtzonen als Flächen im ÖREB entfällt für Grundstückseigentümer ein zusätzlicher Vertrag. Das reduziert den administrativen Aufwand erheblich. Dank der Einbindung des Amts für Raumentwicklung und Geoinformation in die Entwicklung des Datenmodells, können künftig auch Immissions- und Zutrittsverbotslinien effizient ins Geoportal und ÖREB integriert werden.

Werkgebundene Beiträge für Gemeinden

Der Kanton leistet den Gemeinden werkgebundene Beiträge von bis zu 65 Prozent ihrer Kosten – etwa für Fuss-, Wander- und Radwege. So unterstützte der Kanton auch die Fuss- und Radwegverbindung zwischen Bruggen und Winkeln in der Gemeinde St.Gallen.

4.12 Beschaffung

Die Vergabestatistik zeigt die Vergaben des TBA 2024 auf, gegliedert nach
- Auftragsart (Dienstleistung, Lieferung, Bau)
- Vergabeart (offen, selektiv, Einladung, freihändig)
- Vergaben innerhalb und ausserhalb des Kantons

Die Vergabestatistik ist ein Indiz für das Auftragsvolumen des TBA und ein Indikator für ein angemessenes Verhältnis zwischen den Vergabearten.

Rekapitulation nach	Auftragsart	Vergabeart	Anzahl	Betrag
Auftragsart	Dienstleistung	Offen	16	2 726 333.02
		Selektiv	9	1 790 072.31
		Einladung	42	3 086 390.10
		Freihändig	742	19 264 645.30
	Dienstleistung Total		**809**	**26 867 440.73**
	Lieferungen	Offen	5	2 485 813.67
		Selektiv	0	0.00
		Einladung	0	0.00
		Freihändig	138	4 777 404.69
	Lieferungen Total		**143**	**7 263 218.36**
	Bau	Offen	52	43 405 970.00
		Selektiv	0	0.00
		Einladung	23	5 693 389.95
		Freihändig	450	16 579 066.35
	Bau Total		**525**	**65 678 426.30**
	Total		**1477**	**99 809 085.39**
Vergabeart	Dienstleistung	Offen	16	2 726 333.02
	Lieferungen		5	2 485 813.67
	Bau		52	43 405 970.00
		Offen Total	**73**	**48 618 116.69**
	Dienstleistung	Selektiv	9	1 790 072.31
	Lieferungen		0	0.00
	Bau		0	0.00
		Selektiv Total	**9**	**1 790 072.31**
	Dienstleistung	Einladung	42	3 086 390.10
	Lieferungen		0	0.00
	Bau		23	5 693 389.95
		Einladung Total	**65**	**8 779 780.05**
	Dienstleistung	Freihändig	742	19 264 645.30
	Lieferungen		138	4 777 404.69
	Bau		450	16 579 066.35
		Freihändig Total	**1330**	**40 621 116.34**
		Total	**1477**	**99 809 085.39**
Auftragsart nach Region	Dienstleistung		497	15 894 717.33
	Lieferungen		57	3 158 993.15
	Bau		337	51 340 304.38
	Total (Kanton St.Gallen)		**891**	**70 394 014.86**
	Dienstleistung		312	10 972 723.40
	Lieferungen		86	4 104 225.21
	Bau		188	14 338 121.92
	Total (Übrige)		**586**	**29 415 070.53**
	Total		**1477**	**99 809 085.39**
Vergabeart nach Region		Offen	64	37 878 264.15
		Selektiv	9	1 790 072.31
		Einladung	54	7 564 063.25
		Freihändig	764	23 161 615.15
		Total (Kanton St.Gallen)	**891**	**70 394 014.86**
		Offen	9	10 739 852.54
		Selektiv	0	0.00
		Einladung	11	1 215 716.80
		Freihändig	566	17 459 501.19
		Total (Übrige)	**586**	**29 415 070.53**
		Total	**1477**	**99 809 085.39**

Rekapitulation nach	Anzahl	Betrag
WTO	12	5 884 697.84
nicht WTO	1465	93 924 387.55
Total (WTO/Nicht WTO)	**1477**	**99 809 085.39**
Billigster	1461	87 295 652.94
Nicht Billigster	16	12 513 432.45
Total (Billigster/Nicht Billigster)	**1477**	**99 809 085.39**

Die Vergabestatistik 2024 zeigt, dass die Gesamtsumme der freihändigen Vergaben bei rund 40 Prozent der Gesamtvergabesumme liegt. Die summierten Beträge 2024 liegen im langjährigen Mittel.

Summierte Beträge nach Vergabeart

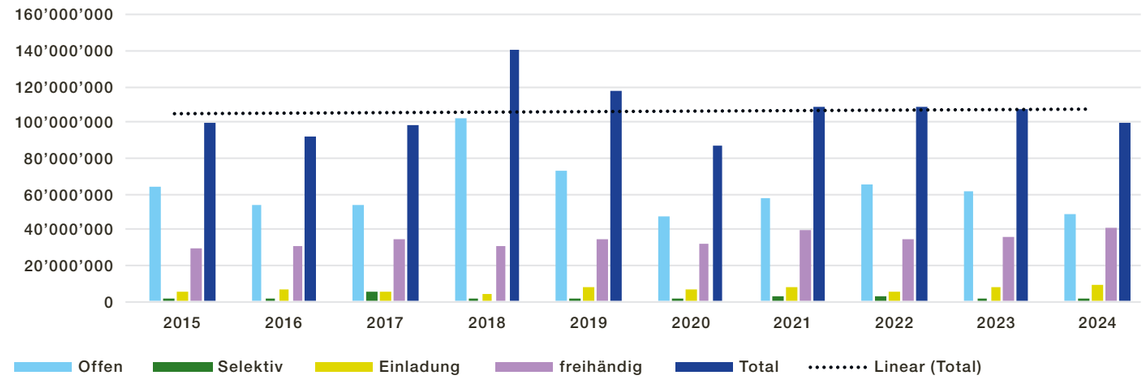


Abb. 31: Summierte Beträge nach Vergabeart

Im Jahr 2024 wurden 1'477 Vergaben erteilt. Die Vergaben im Bereich Dienstleistungen nahmen in den letzten Jahren kontinuierlich zu, jene in den Bereichen Bau und Lieferungen blieben relativ stabil.

Anzahl Vergaben nach Auftragsart

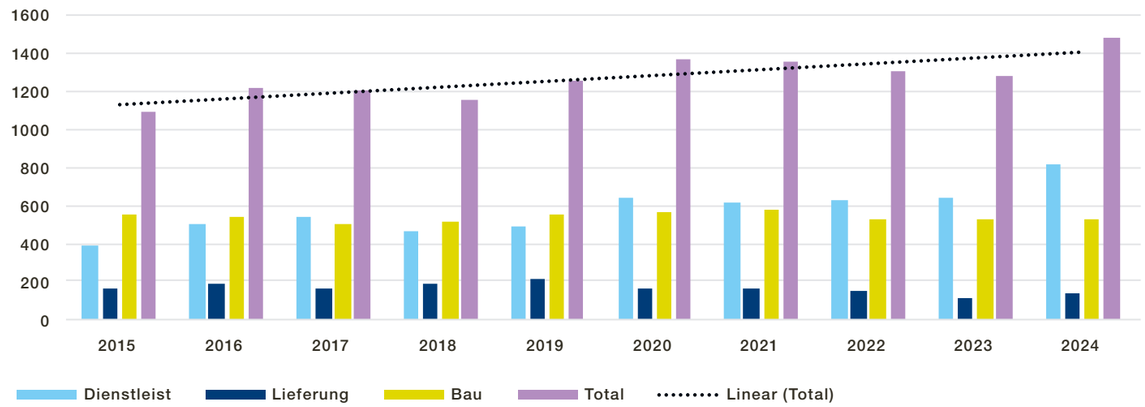


Abb. 32: Anzahl Vergaben nach Auftragsart

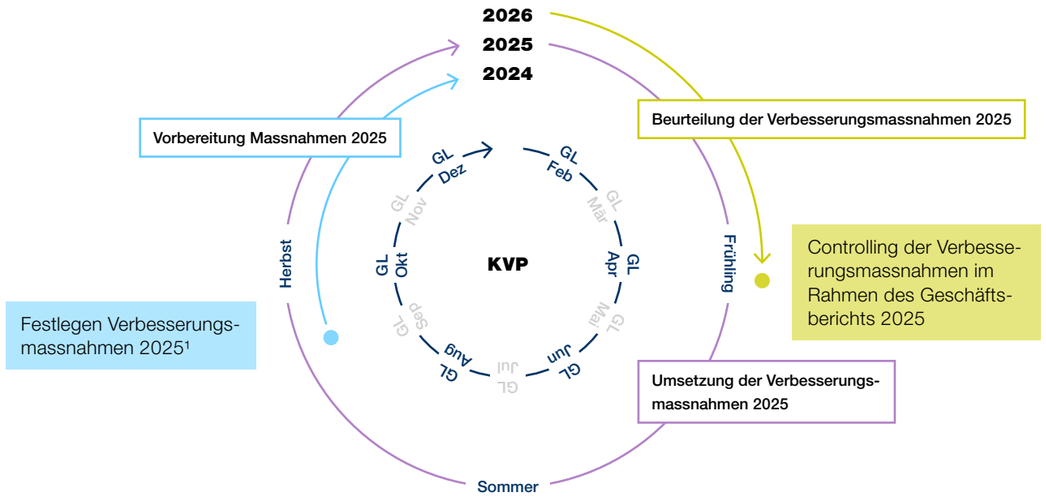
Nur gerade 16 von 1'477 oder 1 Prozent der Vergaben erfolgten nicht an den billigsten Anbieter. Das TBA verhält sich also ausgeprägt kostenbewusst. Bei diesen 16 Vergaben gewichtete es Qualität, Termine und Erfahrung höher. Die Qualität der Ausschreibungen erreicht im TBA einen sehr hohen Stand. Nur gegen eine von insgesamt 135 Vergaben mit Beschwerdemöglichkeit wurde das Rechtsmittel ergriffen.

5 Qualität

5.1 Kontinuierlicher Verbesserungsprozess

In Übereinstimmung mit seiner strategischen Ausrichtung legt das TBA grossen Wert auf den kontinuierlichen Verbesserungsprozess (KVP). Er ist zentraler Bestandteil der Unternehmenskultur und trägt massgeblich zur Steigerung der Effizienz und Qualität der internen Prozesse bei.

Dank kontinuierlicher Analyse und Optimierung interner Abläufe fördert das TBA nachhaltige Verbesserungen in allen Bereichen. Das TBA erfasst in einem ganzheitlichen Prozess sämtlicher Bereiche die Verbesserungspotenziale. So ist sichergestellt, dass alle zentralen Verbesserungsmassnahmen identifiziert, priorisiert und adressiert werden.



¹ **Grundlage: interner und externer Auditbericht 2024; Controlling Verbesserungsmassnahmen im Geschäftsbericht 2024**

Der KVP ist in drei Phasen gegliedert: die Planung und Festlegung von Massnahmen, deren Umsetzung sowie die anschliessende Beurteilung und Kontrolle. Dabei ist die aktive Einbindung der Mitarbeitenden während des gesamten Prozesses wesentlich. Aufgrund ihrer Erfahrung und Expertise geben sie wichtige Impulse für die Prozessoptimierung.

Bereits im September 2023 begann der Prozess für das Geschäftsjahr 2024 mit der Festlegung von Verbesserungsmassnahmen für das TBA. Dabei wurden Schwachstellen analysiert und Optimierungsvorhaben priorisiert – abgestimmt auf die strategischen Ziele des TBA.

Die Umsetzung der beschlossenen Massnahmen erfolgte systematisch über das gesamte Jahr 2024. Während dieser Phase werden die Massnahmen begleitet, um sicherzustellen, dass sie zielgerichtet und effektiv umgesetzt werden. Zudem finden bei Bedarf Anpassungen statt, um den gewünschten Fortschritt sicherzustellen.

Mit dem Jahreswechsel startet die Beurteilung und damit die letzte Phase. In der Beurteilungsphase wird geprüft, inwieweit die Ziele erreicht wurden und welche Erfahrungen für künftige Optimierungen genutzt werden können. Der Prozess endet mit der abschliessenden Kontrolle und Dokumentation der Ergebnisse im Geschäftsbericht 2024, der die Erfolge und den Nutzen des KVP transparent darstellt und die Grundlage für den nächsten Zyklus bildet.

5.2 Audit

5.2.1 Internes Audit

Im März 2024 machte das TBA ein internes Audit. Die Qualitätsverantwortlichen führten in den Abteilungen und Dienststellen die Auditgespräche. Der Qualitätsleiter unterstützte das Auditorenteam. Das interne Audit prüft, wie die Mitarbeitenden ihre Arbeitsmittel und Prozesse anwenden. Die Auditoren betrachteten dazu die beschriebenen und gelebten Abläufe.

Das interne Audit 2024 prüfte:
- Stimmen die Prozessbeschreibungen in der Managementdokumentation mit den täglich gelebten Prozessen überein?
- Sind die Beschreibungen im Projektleiterhandbuch aktuell?
- Wo müssen die Prozesse ergänzt werden?
- Welche Risiken bestehen?

Positiv fiel auf, dass sich das TBA aufgrund der Anpassungsprojekte in stetiger Veränderung befindet. Hilfsmittel (Merkblätter und Richtlinien) und Prozesse sind sauber dokumentiert und abgelegt. Die Mitarbeitenden finden die Prozessbeschreibungen klar und verständlich. Fehlende Prozesse werden in Signavio ergänzt. Eine Schwachstelle ist die Aktualisierung des Kantonsstrassenplans.

Zudem wurden pro Abteilung konkrete Hinweise zur kontinuierlichen Verbesserung erfasst und das Optimierungspotential in einer separaten Liste dokumentiert. Die daraus folgenden Anpassungen werden im Informationsmanagementsystem (IMS) und im PLHB (Signavio) nachgeführt. Die Geschäftsleitung prüft und terminiert die Massnahmen.

5.2.2 Externes Audit

Am 24. September 2024 führte die Firma SQS ein Überwachungsaudit (Aufrechterhaltungsaudit) durch. Sie stellte keine Abweichungen fest. Das TBA hat die Empfehlungen aus dem letzten Audit aufgenommen, überprüft und behandelt. Also gilt das Aufrechterhaltungsaudit als erfüllt. Der Antrag zur Aufrechterhaltung der Zertifizierung für die ISO-Norm 9001:2015 wurde gestellt.

Beim Audit 2024 fielen die folgenden Punkte positiv auf:
- Laufende Überprüfung und Aktualisierung der strategischen Grundlagendokumente
- Einhaltung der Gesetzes- und Rechtskonformität
- Gute Führungsstruktur mit Einbezug der relevanten Anspruchspersonen
- Gute Akzeptanz und Umsetzung des Managementsystems
- Systematische Erfassung und Behandlung der Verbesserungen (zum Beispiel kontinuierliche Verbesserung der Prozesse)
- Fachkompetenzen auf sehr hohem Niveau
- Sehr positives Arbeitsklima über alle Hierarchiestufen (freundschaftlich und respektvoll), Teamkultur, Führungspersonen bekannt (Wahrnehmung als Kolleg/innen)
- Zielführend und wirkungsvolle operative Prozesse
- Abarbeitung und Verfolgung von Aufträgen mit guten Werkzeugen und Engagement
- Berücksichtigung relevanter Themen in Bezug auf den Klimawandel
- Aktives und effektives Risikomanagement
- Sehr ordentlicher und sauberer Werkhof

Um Effizienz und Effektivität der Organisation zu steigern, sprach das auditierende Unternehmen Hinweise und Empfehlungen aus:
- Vertiefte Auseinandersetzung mit dem Thema Kreislaufwirtschaft
- Präzisierung klimabezogener Risiken und Fragestellungen
- Klarere Kommunikation der Ziele bei der Einführung neuer Digitalisierungssystemen und Software
- Auffrischungsschulung zur Anwendung von IMS Signavio

Tag der offenen Türe in Oberbüren

Am 1. September 2024 fand auf dem Werkhof Oberbüren ein Tag der offenen Türe in Zusammenarbeit von GEVI und der Kantonspolizei St.Gallen statt. Über 8’000 Besuchende und die Sonne strahlten um die Wette. Die Gastgeber boten einen einzigartigen Einblick in ihre vielfältigen Tätigkeiten.

5.3 Risiko-Management

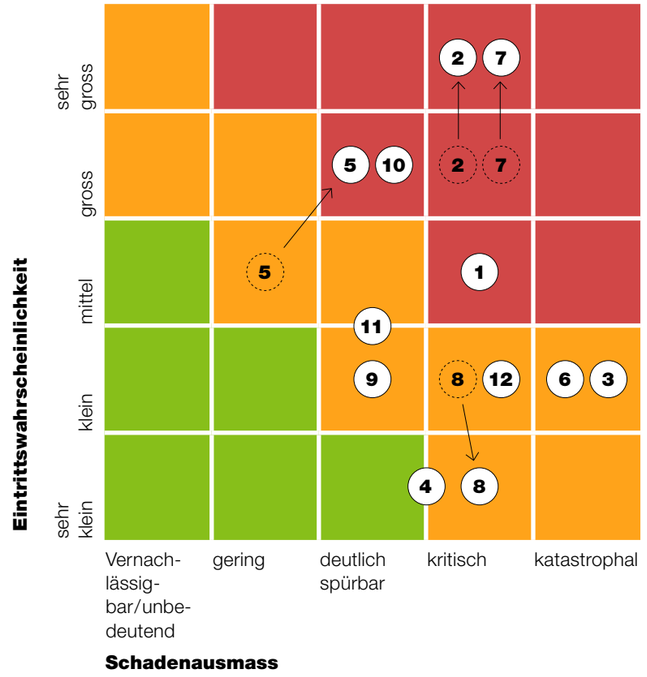
Das Risikomanagement bezeichnet die systematische Erfassung und Bewertung von Risiken für den Geschäftsbetrieb des TBA. Das TBA durchleuchtet jährlich die Risiken, um personelle, technische, finanzielle, politische und rechtliche Risiken zu identifizieren und mit Massnahmen zu vermindern.

In einem sich stetig verändernden wirtschaftlichen und politischen Umfeld entstehen laufend neue Rahmenbedingungen – sie verändern die Risikolandschaft. Deshalb überprüft das TBA die ermittelten Risiken jährlich und aktualisiert sie. Allenfalls werden neu ermittelte Risiken aufgenommen und beurteilt. Dazu sind im Einsatz:

- Risikobericht mit den relevantesten Risiken für das TBA (mit vertiefter Risikoabklärung)
- IMS mit Risiken- und Chancen-Betrachtungen
- Interne Audits zur Überprüfung der Risiken
- Risikobetrachtung im IKS

Die in diesem Geschäftsbericht aufgeführten Risiken orientieren sich am Risikoprozess des Bau- und Umweltdepartements. Sie erfüllen die Anforderungen an das TBA gemäss der «Dienstanweisung betreffend dem Risikomanagement im Baudepartement» vom 14. November 2014. Es ist ein Führungsinstrument des TBA – als Basis für strategische oder für operative Entscheide.

Die nachfolgende Risikomatrix bildet die wichtigsten Risiken des TBA ab. Ein separater Risikobericht enthält einen umfassenden Risikobeschrieb und -prozess.



Nr.	Risiko
1	Unfälle im Bereich Arbeitssicherheit
2	Personelle Unterdeckung
3	Störfälle auf offenen Strecken und in Tunnels bei Kantonsstrassen
4	Bauten und Anlagen fehlerhaft projektieren und mangelhaft realisieren
5	Mediale Angriffe
6	Kürzung der Strassenfinanzierung
7	Verzögerungen und Abbrüche von Kantonsstrassenprojekten
8	Aufkündigung der Leistungsvereinbarung GEVI durch das ASTRA
9	Falsche Auskünfte
10	Gesundheitliche Folgen durch chronische Überbelastung
11	Amtsmissbrauch
12	Kantonsstrassen ungenügend bewirtschaften

Pionier für vollelektrische Winterdienstfahrzeuge

Das ASTRA verlangt von der Gebietseinheit VI (GEVI) eine Dekarbonisierung von Fahrzeugen und Geräten. Bei Personenwagen ist diese heute einfach erreichbar, bei schwereren Fahrzeugen – wie beim Winterdienst – jedoch eine Herausforderung.

Im Herbst 2024 führte das GEVI ein batterie-elektrisches Fahrzeug (BEV-LKW) für den Winterdienst ein – als Pilotprojekt. Bis April 2025 wurden damit Erfahrungen gesammelt und Kennzahlen ermittelt. Diese sind für alle Gebietseinheiten für künftige Beschaffungen hilfreich. Inzwischen fanden mehr als zwanzig Streufahrten ohne Pflugeinsatz statt – ohne besondere Ereignisse. Das Fahrzeug erfüllte seine Aufgaben erfolgreich.

Erste Erfahrungen

Ein Einsatz mit Pflügen war am 14. Februar 2025 erstmals möglich. Das Fahrzeug rückte kurz vor 5 Uhr morgens aus dem Werkhof Oberbüren aus und begab sich auf seine Betriebsstrecke in Richtung St.Gallen. Nach einer Stunde setzte ein Graupelschauer ein, ein Stau bildete sich am Bürerstich – die geplante Route konnte nicht beendet werden.

Kurz nach 8 Uhr kehrte das Fahrzeug zurück, um Salz und Sole aufzunehmen. Aufgrund der besonderen Wettersituation fand kein Ladevorgang statt – das Fahrzeugt setzte seinen Einsatz fort und war nach 10 Uhr wieder im Werkhof.

Anstelle der geplanten zwei Stunden war es mehr als fünf Stunden im Einsatz und legte gegen 140 Kilometer zurück. Sein Ladezustand sank von 90 auf 12 Prozent – ein Energieverbrauch von 532 Kilowattstunden. Insgesamt konnte das GEVI zwei komplette Winterdienstrunden aufzeichnen. Der mittlere Verbrauch lag bei 375 Kilowattstunden pro hundert Kilometer.

Der BEV-LKW, der Frontpflug und der Salzstreuer erfüllten ihre Aufgaben problemlos. Der Seitenpflug ist eine Neukonstruktion infolge der Akkuanordnung auf dem Fahrzeug. Die mechanische Anbindung an das Trägerfahrzeug muss noch optimiert werden.

Neues vollelektrisches Winterdienstfahrzeug

Leistungstests am Flüelapass

Der Härtetest

Im März 2025 fand ein Leistungstest statt. Auf einer abgesperrten Passstrasse wurde das Fahrzeug grossen Belastungen ausgesetzt. Das GEVI untersuchte dabei die Verbrauchswerte – und ob das Fahrzeug und seine Komponenten die Anforderungen erfüllen.

Auf einer Strecke von gut drei Kilometern lag eine ungleichmässige Schneedecke von zehn bis vierzig Zentimetern – feucht und klebrig. Die Temperatur lag um den Gefrierpunkt. Aufgrund der Schneemenge und der beträchtlichen Steigung wurden Schneeketten auf die Lenkachse und die Antriebachse aufgezogen. Der BEV-LKW mit seiner Winterdienstausrüstung erfüllte die Erwartungen: Das Fahrzeug macht, was es soll – und räumt den Schnee auch unter erschwerten Bedingungen zuverlässig. Es zeigte im Vergleich mit einem Dieselfahrzeug keine Nachteile.

Aktuell ist das sogenannte «Mega Charching» (MCS) noch nicht möglich. Dies ist aber eine Voraussetzung, um die Einsatzvorgaben zu erfüllen: Die Standzeiten für die Nachladung dürfen nämlich maximal zwanzig Minuten betragen. Ende Mai 2025 soll die dafür notwendige Schnellladestation geliefert werden. Allerdings muss dafür der Hersteller die Fahrzeugbatterie von 400 Volt auf 800 Volt umstellen. Der Zeitpunkt dafür ist noch offen. Die Probleme mit dem Seitenpflug kann das GEVI für die kommende Wintersaison selbst lösen.

Leistungstest

Einsatz am 14.02.2025

	Risiko	Beschreibung	Mitigation
2	Personelle Unterdeckung	Aufgrund des Arbeitsmarkts und der (Un-)Attraktivität aus Sicht Arbeitgeber kann die Situation eintreten, dass speziell bei Ingenieuren und Grundbuchverwaltern die Fluktuationen nicht mehr aufgefangen werden können. Einige vakante Stellen konnte das TBA in jüngster Vergangenheit nur mit erhöhtem Aufwand (Direktanfragen, weitere Ausschreibungsrunden, Headhunter) und teilweise stark verzögert wieder besetzen. Der Arbeitsmarkt für technische Berufe bleibt sehr angespannt. Zusätzlich werden dem TBA laufend neue Aufgaben zugeteilt, die mit dem aktuellen Personalbestand immer schwerer zu bewältigen sind. Ab dem 18. Strassenbauprogramm werden sechs bis acht neue Stellen (in den Abteilungen GEVI und M+P) für die Bewältigung der BSA-Projekte gesucht. Im Handwerker-Bereich ist das Risiko bei Stellenbesetzungen stark gestiegen.	**Das TBA kann nur sehr bedingt Einfluss auf die Attraktivität der Arbeitsstellen nehmen. Praktisch alle Einflussgrössen werden von Kanton und Departement gesteuert. Bedingt kann das TBA mit Softmassnahmen versuchen, die Mitarbeiterzufriedenheit zu erhöhen. Für die Suche nach neuen Mitarbeitern setzt das TBA momentan bei qualifizierteren Stellen, speziell bei Ingenieuren, vermehrt Headhunters ein. Zudem begibt sich das TBA aktiv an die Front, um als attraktiver Arbeitnehmer wahrgenommen zu werden (Inserat in Diplomzeitung HSR, Teilnahme und Vorstellung Berufsbild an Veranstaltung ProOst).**
5	Mediale Angriffe	Über die Medien kann dem TBA massiver Reputationsschaden zugefügt werden. Der Wandel in der Medienlandschaft führt zu veränderter Berichtserstattung: reisserische Titel, Sensationsstories, David (Bürger) gegen Goliath (Kanton), sinkende Hemmschwellen. Die Möglichkeit sich zu rechtfertigen oder Falschaussagen richtig zu stellen, liegt nur bedingt in den Händen des TBA.	**Aufgrund der Pressefreiheit kann kein verbindlicher Prozess definiert werden. Das TBA ist bemüht möglichst offen und transparent zu informieren und damit eine Vertrauensbasis gegenüber den Journalisten zu schaffen.**
7	Verzögerungen und Abbrüche von Kantonsstrassenprojekten	Das Strassenbauprogramm weist den hohen Bedarf an Anpassungen, Verbesserungen und Erneuerungen der Strasseninfrastruktur auf. Die Projekte durchlaufen viele Prozesse bis zum Abschluss, die im PLHB gegliedert nach den SIA-Phasen definiert sind. Dabei sind viele Schwellen zu meistern, z. B. Mitwirkung, Stellungnahme Vorprojekt, Anhörung der Gemeinde gemäss Artikel 35, Genehmigung, allenfalls Volksabstimmungen, Auflage, Landerwerb. Entsprechend lange dauern die Projekte, insbesondere Grossprojekte, die in Abstimmung mit anderen Planverfahren und Projekten durchzuführen sind. So wird es zusehends schwieriger mehrheitsfähige Grossprojekte zu realisieren. Gesetzliche Einflüsse und umweltrechtliche Vorgaben werden immer stärker. Politische Einflüsse durch Kantonsrat, Gemeinde und Dritte haben immer mehr Gewicht. Wir nehmen in der Politik verstärkt ideologische Haltungen wahr und schätzen das Konsensverhalten als abnehmend ein. Dies führt zu Verzögerungen, zusätzlichen Abklärungen, Leerläufen und kann sogar zu Abbrüchen oder Neustarts der Projekte führen.	**Das TBA versucht mit der Mitwirkung zu einem frühen Zeitpunkt möglichst viele Stimmen einzuholen. Dies als Grundlagenbeschaffung, zur Abdeckung möglichst aller Sichtweisen, um möglichen Widerständen zu begegnen und in der Interessenabwägung zu berücksichtigen.** **Weiter arbeitet das TBA in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden für eine hohe Akzeptanz. Mit der Departementsleitung werden die politischen Risiken abgeschätzt und Massnahmen ergriffen. Schliesslich legt das TBA grossen Wert auf eine gute Kommunikation.**
10	Gesundheitliche Folgen durch chronische Überbelastung	Die Arbeitsbelastung ist zunehmend. Die Projektzahl steigt und die Bearbeitungszeiträume werden länger. Zusätzlich werden dem TBA laufend neue Aufgaben zugeteilt, die mit dem aktuellen Personalbestand immer schwieriger zu bewältigen sind. Die chronische Überbelastung wird von den Arbeitnehmenden unterschiedlich gut bewältigt. Dauerstress hat in der Regel geistige, seelische und körperliche Folgen. Zusätzlich lösen Reorganisationen aber auch Untersuchungen der Organisation bei einigen Mitarbeitern Ungewissheit und Ängste aus.	**Das TBA kann die zu erledigenden Aufgaben nur bedingt beeinflussen. Die Politik verlangt mehr Effizienz, indirekt mit Sparvorgaben und der Zuordnung weiterer Aufgaben.** **Die Mitarbeitenden sollen vermehrt auf dieses Thema hin sensibilisiert werden. Dies mit Informationen (Verhaltensänderungen, gesunder Lebensstil), Besuch von angebotenen Kursen, Schaffen einer Wertekultur (Mitarbeiterzufriedenheit erhöhen).**

5.4 Qualität von Beauftragten

Bei grösseren und bedeutenden Projekten stufen Projektleitende die Leistungen externer Anbieter mit dem Formular «Bewertung von Aufträgen» ein. Beurteilt werden Leistungen, Personal, Organisation, Kosten und Termine. In den Sektions- oder Abteilungssitzungen werden diese Beurteilungen detailliert besprochen. Schliesslich stellen die Abteilungsleiter sie in der GL vor. Das TBA führt diesen Prozess seit 2012 durch. Seit 2019 wird eine Zusammenfassung der Bewertungen erstellt.

Die Auswertung für 2024 zeigt bei Ingenieurleistungen und bei Bauarbeiten eine erfreuliche Verteilung von Bewertungen auf. So haben rund 52 Prozent der Beauftragten die Qualitätsanforderungen mehr als erfüllt. Lediglich 12 Prozent der Beauftragten haben die Qualitätsanforderungen nicht erfüllt.

Bewertung	Bauleistungen	Ingenieurleistungen	Total
A (+)	6	3	**9**
A–B	3	5	**8**
B (erfüllt)	7	5	**12**
B–C	1	2	**3**
C (–)	1	–	**1**

Zusammenfassung der Bewertungen aus qualitätsrelevanten Aussagen zu Beauftragten

5.5 Verbesserungsmassnahmen

5.5.1 Umsetzung der Verbesserungsmassnahmen 2024

Prio	Thema	Verbesserungspotenzial	Massnahmen	Lead
1	Kommunikation	Kommunikationskonzept und -planung	Dank Kommunikationskonzept und jährlicher Kommunikationsplanung hat die Geschäftsleitung einen Überblick über die zielführenden Kommunikationsmassnahmen. Erste Massnahmen wurden bereits umgesetzt.	KIB
1	Kommunikation	Aufbau und Definition eines TBA-Geschäftsberichts	Das TBA hat seine strategische Berichterstattung analysiert und optimiert. Ausgehend von der Stakeholderanalyse hat das TBA die Anforderungen an einen Geschäftsbericht definiert und den Inhalt konkretisiert.	KIB
1	Organisation	Organisation BSA	Das TBA erstellte einen Organisationsentwurf für die Erfüllung der Aufgaben im Bereich Betriebs- und Sicherheitsanlagen (BSA). Das Strassenbauprogramm sprach Stellen für diese Aufgaben. Der Stellenausbau in der Abteilung Mobilität und Planung fand statt, in der Abteilung Gebietseinheit VI noch nicht, da die Schaffung von Büroräumen noch nicht stattgefunden hat.	GEVI, M+P
1	Organisation	Massnahmenkoordination Bau und Unterhalt	Mit einem Konzept VERMAKO (Verbesserung Massnahmenkoordination) analysierte das TBA das Verbesserungspotenzial für die Massnahmenkoordination zwischen Bau und Unterhaltsprojekten. Dabei wurde ein fixer Koordinationstag konzipiert und am 26. März 2025 als Pilotversuch mit allen Beteiligten durchgeführt. Als wichtigstes Tool wurde die ProKo (Projektkoordination) mit einer sogenannten Verschnittliste ergänzt. Die Massnahmen erwiesen sich als effizient und effektiv. Der Koordinationstag wird beibehalten und 2026 wieder durchgeführt.	SI
2	Weiterbildung	Projektleiterschulungen institutionalisiert	Jährlich werden zwei Tage Weiterbildung für die Projektleitenden aus den Abteilungen M+P, S+K und SI angeboten. Im Zentrum stehen Ausbildungssequenzen mit abteilungsübergreifendem Charakter.	M+P, S+K, SI
2	Informatik	Weiterentwicklung FAMC (Xamos Main)	Die Software Xamos Main vereinheitlicht die Kostenvoranschläge und Kostenkontrollen und löst die bisherigen Excel-Tabellen ab.	F+C
2	Digitalisierung	Pilotprojekt BIM	Das TBA schuf eine neue Stelle «Baufachperson für Digitalisierungsprojekte». Sie soll Innovationsprojekte für die Digitalisierung vorantreiben. Zudem rief das TBA eine BIM-Arbeitsgruppe ins Leben. Sie entwickelte ein Pilotprojekt im Kunstbautenunterhalt. Die Begleitung der Masterarbeit von Ivo Stalder an der FHNW brachte wertvolle Erkenntnisse für die Pilotprojekte. Die Arbeit befasst sich mit den relevanten Faktoren zur Einführung der BIM-Methode in der öffentlichen Verwaltung. Im Jahr 2025 ist die Ausschreibung der Ingenieurarbeiten für ein weiteres BIM-Projekt im Strassenbau geplant.	S+K
2	Technik	Richtlinie Recycling	Im Januar 2025 konnte die neue TBA-Richtlinie «Standards zu Oberbau und Recycling im kantonalen Strassenbau» eingeführt werden. Diese wurde in den Jahren 2023/2024 durch eine Arbeitsgruppe erarbeitet und hat wegweisenden Charakter für den schonenden Umgang mit Ressourcen und die Wiederverwendung von Recyclingbaustoffen im Kantonsstrassenbau. Ziel ist, verwendete Materialien unter Berücksichtigung der gesetzlichen Grundlagen und der technischen Machbarkeit wenn immer möglich im Stoffkreislauf einer weiteren Verwendung zuzuführen und damit Deponievolumen zu schonen. Darüber hinaus wirkt sich Recycling auch positiv auf die CO_2-Bilanz aus.	S+K
3	Informatik	Einführung neues Simap	Dank der neuen elektronischen Plattform fürs öffentliche Beschaffungswesens können Unternehmen Projekte einsehen und Ausschreibungsunterlagen für die Offerterstellung herunterladen.	KIB
3	Fahrzeug und Material	Batteriebetriebener LKW für Winterdienst	Einführung eines batterieelektrischen LKW für den Winterdienst für den 24-Stunden-Einsatzfall inkl. der dazu benötigen Ladeinfrastruktur in Form des schweizweit ersten MegaChargers.	GEVI

5.5.2 Verbesserungsmassnahmen 2025

Prio	Thema	Verbesserungspotenzial	Massnahmen	Lead
1	Kommunikation	TBA-Geschäftsbericht	Herausgabe erster TBA-Geschäftsbericht und Einleiten von Verbesserungen für den nächsten Geschäftsbericht.	KIB
1	Organisation	Organisation BSA	Besetzung der offenen Stellen	GEVI, M+P
1	Führung	Konfliktmanagement	Spielregeln und AKV definieren	KIB, GE-VI, M+P
2	Informatik	Weiterentwicklung FAMC (Xamos Main)	Kostenkontrolle: Ablösung der dezentralen Excel-Tabellen bei S+K	F+C
2	Kommunikation	Leistungsauftrag S+K und Verbesserung Internetauftritt S+K	Erstellen des Leistungsauftrags und Aktualisierung des Internetauftritt S+K	S+K
2	Organisation	Verbesserung Koordination Bau und Unterhalt	Durchführung des TBA-Koordinationstags mit einheitlicher Vorbereitung für alle Involvierten auf vorgegebener Verschnittliste	M+P, S+K, SI
2	Informatik	Gesamtverkehrsmodell	Start des Baus eines kantonsweiten multi-modalen Verkehrsmodells	M+P
3	Informatik	Inbetriebnahme Werkstatt-Tool	Einführung bei zwei Pilotusern für die Einhaltung von Sicherheitsvorgaben und die Übersicht über alle Geräte und Mittel in der Werkstatt	SI
1	QM GEVI	Überarbeitung Prozessmanagement	Prozesslandschaft wird überarbeitet und angepasst, Schwerpunkt Controlling, Leistung, Betrieb und Projekte	GEVI
1	Informatik GEVI	Neuer Kreditorenprozess mit SAP	Gebietseinheit VI finanziert und setzt den neuen Kreditorenworkflow gemäss den Vorgaben des Kantons im SAP um und das TBA übernimmt diesen.	GEVI
1	Kommunikation	Betriebliche interne Kommunikation GEVI	Optimaler Einsatz der vorhandenen Mittel (MS Teams, Smartphones usw.) und klare Strukturen für eine effiziente und gezielte Kommunikation innerhalb der Gebietseinheit VI.	GEVI
1	Prozessentwicklung GEVI	Kontinuierlicher Verbesserungsprozess	Einführung der kontinuierlichen Verbesserung (KVP) in den Werkhöfen und Sektionen des Betriebs.	GEVI
1	Anwendung MS Teams	Einsatz in Projekten	Konsequenter Einsatz von MS Teams in der Projektbearbeitung im GEVI (Projekte ASTRA, KBU)	GEVI

Auslagerung Steinbruch Starkenbach

Das TBA führte den Steinbruch Starkenbach seit über hundert Jahren als Abteilung. Im Jahr 2022 lief sein «Ausbauhorizont I» ab und er erhielt die Genehmigung für die «Abbauphase II». Gleichzeitig beschloss der Kantonsrat, dass die Führung eines Steinbruchs keine kernstaatliche Aufgabe mehr ist. Der Betrieb ist heute eine gewerbliche Tätigkeit.

Darum veranlasste der Kantonsrat in der Frühlingssession 2024, den Steinbruch Starkenbach in eine Aktiengesellschaft zu überführen. Der Kanton bleibt alleiniger Aktionär und Besitzer. Er stellte ein Aktienkapital von 3 Millionen Franken zur Verfügung – zusammengesetzt aus 2 Millionen Franken Barliberierung und 1 Million Franken Sacheinlage. Am 8. November 2024 nahm die Aktiengesellschaft ihre operative Tätigkeit auf. Der Kanton stellt einen von fünf Verwaltungsräten.

Steinbruch Starkenbach