

Interpellation Gahlinger-Niederhelfenschwil (20 Mitunterzeichnende) vom 17. September 2019

## Deutliche Verbesserungen sind möglich, die Regierung ist gefragt

Schriftliche Antwort der Regierung vom 10. Dezember 2019

Damian Gahlinger-Niederhelfenschwil erkundigt sich in seiner Interpellation vom 17. September 2019 mit einer Reihe von Fragen nach der Zusammenarbeit mit dem Bund bezüglich Autobahnüberdeckungen mit einem besonderen Fokus auf das Projekt Wil West. So fragt der Interpellant generell, ob bei Terraindurchstichen für Strassen das natürliche Terrain nicht wieder in Stand gestellt werden muss und welche Chancen und Möglichkeiten die Regierung für Überdeckungen sieht. Gefragt wird auch, wer für die Änderung natürlicher Bachläufe bei Strassenbauprojekten zuständig ist und ob es nicht sinnvoll wäre, Aushub aus Strassenbauprojekten nicht nur zu deponieren, sondern auch vor Ort zu verwenden. Mit Blick auf die Autobahn im Bereich der Stadt Wil möchte er wissen, wie die Regierung eine Überdeckung dieses Autobahnstückes beurteilt.

Die Regierung beantwortet die einzelnen Fragen wie folgt:

1. Der Bund erstellt und finanziert Überdeckungen von Nationalstrassenabschnitten, wenn solche Vorhaben im eigenen Interesse der Nationalstrasse liegen. In diesem Fall erfolgt die Überdeckung im Rahmen eines Bundesprojekts. Der Miteinbezug von Kanton, Gemeinde und Privaten erfolgt nach den einschlägigen Vorschriften und der üblichen Praxis. Liegt die Überdeckung nicht im ursächlichen Interesse der Nationalstrasse, hat ein solches Vorhaben über ein Drittprojekt zu erfolgen. Ein solches Drittprojekt wird vom Bund ermöglicht, sofern keine überwiegenden Interessen der Nationalstrasse dagegensprechen. Die Finanzierung ist vollumfänglich durch die Dritten sicherzustellen. Allenfalls besteht seitens des Bundes die Möglichkeit der Anrechnung von sogenannten «Ohnehin-Kosten» bzw. eine Mehrwertabgeltung. Dieser Anspruch ist anhand des konkreten Drittprojekts jeweils fallweise zu prüfen.
2. Die Umgestaltung von Nationalstrassenstrecken erfolgt auf der Basis von Ausführungsprojekten, die öffentlich aufgelegt werden. Die Projektierung richtet sich nach den Bedürfnissen der Nationalstrasse, orientiert sich jedoch zudem an den verschiedensten öffentlichen Interessen, die sich aus der Umweltschutzgesetzgebung, dem Natur- und Heimatschutz und anderen einschlägigen Vorschriften ergeben. Die Abwägung der verschiedenen öffentlichen Interessen erfolgt im konkreten Projekt im Nationalstrassen-Plangenehmigungsverfahren des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK).

Auf kantonaler Stufe gilt es, parallel zur Projektierung einen Umweltverträglichkeitsbericht zu erarbeiten. Die Umweltverträglichkeitsprüfung stellt sicher, dass neben den technischen Aspekten auch die Auswirkungen eines Vorhabens auf die Umwelt und ihre Vereinbarkeit mit der Umweltschutzgesetzgebung umfassend geprüft werden. Insbesondere wird dabei darauf geachtet, die Linienführung bestmöglich in die Landschaft einzubetten, die Umweltauswirkungen zu minimieren und das Potenzial für ökologische Aufwertungen zu maximieren.

3. Die Bauherrschaft ist bei Strassenbauprojekten nicht dafür verantwortlich, das natürliche Gelände wieder in Stand zu stellen.

4. Der Umgang mit Terraindurchstichen ist von verschiedenen Faktoren abhängig und muss dementsprechend im Einzelfall abgewogen und entschieden werden. Im Vordergrund stehen die technische Machbarkeit (z.B. Topografie, Geologie), die Auswirkungen auf die Umwelt (z.B. Grundwasserschutzzonen, Landverbrauch) und der haushälterische Umgang mit den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln. Überdeckungen können sich aus den örtlichen Gegebenheiten (z.B. in überbauten Gebieten wie entlang der Umfahrung Bütschwil) oder aufgrund der Umweltschutzgesetzgebung ergeben. Letzteres ist insbesondere dann der Fall, wenn das Bauvorhaben durch ein Gebiet führt, das im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) enthalten ist. Gegen eine Überdeckung sprechen im Allgemeinen insbesondere die sehr hohen Erstellungs-, Betriebs- und Unterhaltskosten. So geht man bei einem Tagbautunnel einer Umfahrungsstrasse von Erstellungskosten von rund Fr. 100'000.– je Laufmeter aus. Die Betriebs- und Unterhaltskosten sind objektabhängig genauer festzulegen; diese kommen aber im Vergleich zu einer offenen Strecke in der Regel rund zehn Mal höher zu liegen.
5. Eine Autobahnüberdeckung im Bereich der Stadt Wil liegt aus Sicht des Bundes nicht im ursächlichen Interesse der Nationalstrasse. Ein solches Vorhaben müsste dementsprechend durch ein Drittprojekt ausgelöst und finanziert werden. Die Regierung teilt diese grundsätzliche Einschätzung des Bundes. Aus Sicht der Regierung besteht darüber hinaus auch aus kantonaler Sicht kein überwiegendes Interesse für eine Überdeckung der Autobahn im Bereich der Stadt Wil. Damit ist auch auf kantonaler Ebene die für ein Drittprojekt notwendige Finanzierungsgrundlage nicht gegeben.
6. Wenn Bachläufe aufgrund eines Nationalstrassenprojekts geändert werden müssen, wird dies im konkreten Projekt im Rahmen des Nationalstrassen-Plangenehmigungsverfahrens genauer beurteilt. Die Genehmigung von kantonalen Strassenbauvorhaben setzt für geplante Massnahmen an Gewässern eine wasserbauliche Bewilligung voraus.
7. Auch die Frage der Materialwirtschaft wird bei Nationalstrassenprojekten im Rahmen des Nationalstrassen-Plangenehmigungsverfahrens beurteilt. Die direkte Wiederverwendung des anfallenden Aushubs auf einer Nationalstrassen-Baustelle ist fallweise möglich. Der konkrete Entscheid ist aber von verschiedenen Faktoren wie beispielsweise der Menge und der Beschaffenheit des anfallenden Materials abhängig.

Auf kantonaler Ebene wird bei einem Bauvorhaben in erster Linie anfallendes unverschmutztes Aushubmaterial wiederverwertet. Als Verwertung gelten die direkte Wiederverwendung auf der Baustelle, die Wiederauffüllung einer Materialabbaustelle, die Rückgewinnung von mineralischen Baustoffkomponenten in einer Aufbereitungsanlage sowie die Verwertung im Rahmen von bewilligten Massnahmen zur Bodenverbesserung. Nur wenn keine solche Verwertung möglich ist, darf unverschmutztes Aushubmaterial auf einer Deponie Typ A abgelagert werden.