

Kantonsratsbeschluss über die Instandsetzung des Viadukts Mühle Rickenbach der Kantonsstrasse Nr. 125 in Wil

Botschaft und Entwurf der Regierung vom 8. September 2015

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	2
1 Begründung der Instandsetzung	3
1.1 Ausgangslage	3
1.2 Auftrag	3
2 Heutige Verhältnisse	4
2.1 Viadukt Mühle Rickenbach	4
2.2 Unterführung Kirchstrasse	4
2.3 Lärmschutzwand	4
3 Projekt	5
3.1 Projektperimeter	5
3.2 Konzept	5
3.3 Kunstbauten	5
3.3.1 Viadukt Mühle Rickenbach	5
3.3.2 Unterführung Kirchstrasse	6
3.4 Verkehrskonzept während der Instandsetzung	6
3.5 Lärmschutzprojekt für Liegenschaft Kirchstrasse 29, Rickenbach	6
4 Umwelt	7
4.1 Formelles	7
4.2 Raumplanung	7
4.3 Natur- und Landschaftsschutz	7
4.4 Grund- und Oberflächengewässer, Entwässerung	7
4.5 Luft	7
4.6 Lärm	8
4.7 Störfallvorsorge	8
5 Vernehmlassung	8
6 Kosten	9
6.1 Kostenvoranschlag	9

6.2	Kostentragung	9
6.3	Kreditbedarf	9
7	Rechtliches	9
7.1	Strassengesetz	9
7.2	Finanzreferendum	10
8	Antrag	10
	Anhang: Pläne	11
	Kantonsratsbeschluss über die Instandsetzung des Viadukts Mühle Rickenbach der Kantonsstrasse Nr. 125 in Wil	15

Zusammenfassung

Das Viadukt Mühle Rickenbach ist Teil der Kantonsstrasse Nr. 125 in Wil. Sie verbindet die Nationalstrasse N 1 beim Anschluss Wil mit dem Toggenburg. Das Viadukt wurde im Jahr 1964 erbaut. Die vorgespannte Plattenbalkenbrücke weist eine Gesamtlänge von 257 m auf. Das längste der sechs Brückenfelder ist heute noch mit einem Einhängerträger und beidseitigen Gelenken, sogenannten «Gerbergelenken», beweglich gestaltet.

Eine umfangreiche Zustandsuntersuchung aus dem Jahr 2012 zeigt, dass das Bauwerk gesamthaft in einem schadhafte und lokal – im Bereich der Gerbergelenke – in einem schlechten Zustand ist. Das in die Gerbergelenke unkontrolliert eindringende chloridhaltige Strassenwasser beschleunigt die Korrosion der Bewehrung. Ohne Sanierungsmassnahmen ist die Tragsicherheit des Bauwerks im Bereich der schadhafte Gerbergelenke gefährdet.

Die Instandsetzungsarbeiten umfassen neben umfangreichen Betoninstandsetzungen, dem Neubau der Brückenentwässerung sowie dem Ersatz von Belag und Abdichtung vor allem statische Verstärkungsmassnahmen und die Versteifung der Gerbergelenke, um die Tragsicherheit nach den heute gültigen Tragwerksnormen zu erfüllen.

Für diese Instandsetzung wäre eine Vollsperrung des Viadukts ideal. Infolge des grossen Verkehrsaufkommens (durchschnittlicher täglicher Verkehr von rund 21'000 Fahrzeugen) mit massivem Schwerverkehrsanteil und des für eine vernünftige Umfahrstrecke untauglichen benachbarten Strassennetzes muss der Verkehr während der Bauzeit im Gegenverkehr über die Brücke geführt werden. Dies bedingt eine Verbreiterung des Bauwerks von beidseits je 0,7 m.

Im Normalbetrieb wird der Verkehr auf drei Spuren über die Brücke geführt. Die heutigen Spurbreiten von knapp 3 Metern entsprechen nicht den aktuellen Anforderungen an die Verkehrssicherheit. Die durch den Bauvorgang bedingte Verbreiterung lässt zukünftig drei Spuren von je 3,5 m Breite zu und führt damit zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit. Im Rahmen dieses Bauvorhabens werden auf dem gesamten Strassenabschnitt vom Lipo- bis zum Waro-Kreisel die drei Fahrspuren verbreitert.

Das Bauvorhaben ist im 16. Strassenbauprogramm (2014 bis 2018) in der Priorität A enthalten. Die Gesamtkosten betragen 9,5 Mio. Franken. Der Kantonsratsbeschluss über die Instandsetzung des Viadukts Mühle Rickenbach der Kantonsstrasse Nr. 125 in Wil untersteht dem fakultativen Finanzreferendum.

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Vorlage Botschaft und Entwurf des Kantonsratsbeschlusses über die Instandsetzung des Viadukts Mühle Rickenbach der Kantonsstrasse Nr. 125 in Wil.

1 Begründung der Instandsetzung

1.1 Ausgangslage

Das Viadukt Mühle Rickenbach beim Autobahnanschluss Wil der Nationalstrasse N 1 ist Teil der Kantonsstrasse Nr. 125 und wurde im Jahr 1964 nach einem Projekt von Prof.Dr. Christian Menn erstellt. Im Jahr 1985 wurden beidseitig die Randborde sowie der Asphaltbelag und die Brückenabdichtung erneuert. Zusätzlich wurden die Fahrbahnübergänge um- und teilweise überbaut. Im Jahr 2004 wurde die Umnutzung der Fahrbahnfläche von ursprünglich zwei auf drei Spuren umgesetzt. Der heutige Zustand des Viadukts ist, gestützt auf eine umfangreiche Zustandsuntersuchung aus dem Jahr 2012, gesamthaft schadhaft und lokal begrenzt sogar in einem schlechten Zustand. Der schlechte Zustand betrifft vorwiegend die beiden hochbeanspruchten Gerbergelenke des Einhängeträgers, wo sich im Laufe der Zeit wegen des Eindringens von chloridhaltigen Wässern der Schaden vergrössert hat und ohne Sanierungsmassnahmen die Tragsicherheit des Bauwerks in Frage gestellt werden muss.

Mit dem Kantonsratsbeschluss über das 16. Strassenbauprogramm für die Jahre 2014 bis 2018 vom 17. April 2013 (ABI 2013, 2499, 2509 ff.) wurde das Projekt Instandsetzung des Viadukts Mühle Rickenbach der Kantonsstrasse Nr. 125 in Wil als Bauvorhaben der Priorität A bestimmt.

1.2 Auftrag

Aufgrund des schlechten Zustands des Viadukts ist eine umfangreiche Instandsetzung zwingend nötig. Gleichzeitig mit dieser Instandsetzung soll die Fahrbahn verbreitert und damit die Verkehrssicherheit erhöht werden. Auf der westlichen Seite, am Südende des Viadukts (Höhe Kirchstrasse 29, Rickenbach), soll zusätzlich Raum für eine künftige Lärmschutzwand geschaffen werden. Südlich angrenzend ans Viadukt folgt die Unterführung Kirchstrasse, bei der ebenfalls Betoninstandsetzungsarbeiten erforderlich sind. Zusammen mit der Verbreiterung der Fahrbahn im Bereich des Viadukts soll auch die Strasse Richtung Süden bis zum Waro-Kreisel auf die erweiterten Fahrbahnbreiten angepasst werden. Der letzte Teil dieses Strassenstücks, der Bereich nach der Unterführung Kirchstrasse, liegt ab der Kantonsgrenze im Verantwortungsbereich des Kantons Thurgau.

2 Heutige Verhältnisse

2.1 Viadukt Mühle Rickenbach

Im August 2012 wurde eine umfassende Zustandsuntersuchung am Viadukt vorgenommen.

Dabei wurden folgende Arbeiten und Kontrollen ausgeführt:

- visuelle Beurteilung des Bauwerks, Rissaufnahmen;
- Messung der Bewehrungsüberdeckung;
- Kontrolle der Bauwerksabmessungen;
- Abklopfen der Brücke mit dem Hammer;
- Potentialfeldmessungen an ausgewählten Stellen;
- Bestimmung der Karbonatisierungstiefe;
- Öffnen von Sondierfenstern;
- Entnahme von Bohrkernen (Chloride, Druckfestigkeit, Porosität, Gefügeanalyse);
- statische Überprüfung nach den heute gültigen Normen.

Die Auswertung der Zustandsuntersuchung zeigt, dass sich das Bauwerk in einem schadhaften bis schlechten Zustand befindet:

- Der Brückenüberbau ist allgemein in einem schadhaften Zustand.
- Die Gerbergelenke sind in einem schlechten Zustand, der sich schnell weiter verschlechtert.
- Die Stützen sind in einem annehmbaren Zustand.
- Die Widerlager samt Lager und Fahrbahnübergängen sind in einem schadhaften Zustand.
- Die minimale Bewehrungsüberdeckung beträgt nur 20 mm.
- Die Karbonatisierungswerte entsprechen dem Alter der Brücke und lassen auf eine gute Betonqualität schliessen.
- Die Potentialfeldmessungen zeigen, dass an lokalen Stellen, wie bei einbetonierten Entwässerungsstützen, Fahrbahnplattenauskragungsunterseiten und Gerbergelenken, Bewehrungskorrosion stattfindet; eine grossflächige Gefährdung der Bewehrung an der ganzen Brücke wird jedoch nicht erwartet; bei den kritischen Bereichen mit Korrosion ist zusätzlich ein erhöhter Chloridgehalt feststellbar.
- Die Betondruckfestigkeit ist normal bis hoch.
- Die Tragsicherheit kann insbesondere bei den Trägerstegen nur mittels Verstärkung der Stegbügelbewehrung gewährleistet werden; zudem gefährden die schadhaften Gerbergelenke die Tragsicherheit.

2.2 Unterführung Kirchstrasse

Die unmittelbar südlich ans Viadukt angrenzende Unterführung wurde ebenfalls im August 2012 visuell kontrolliert. Dabei ergab sich folgendes Bild:

- Die südliche Wand und die Decke der Unterführung sind in einem annehmbaren Zustand, die nördliche Wand ist schadhaft.
- Die Flügelmauer auf der Ostseite ist in schadhaftem, auf der Westseite in annehmbarem Zustand.
- Die Fugenkittmasse ist in einem schlechten Zustand.
- Die Randborde sind in einem annehmbaren Zustand.

2.3 Lärmschutzwand

Heute ist am Südenende auf der Westseite des Viadukts auf der Höhe der Liegenschaft Kirchstrasse 29, Rickenbach, eine einfache Bretterwand als «Lärmschutz» mit einer Länge von etwa 69 m auf privatem Grund vorhanden.

3 Projekt

3.1 Projektperimeter

Der Projektperimeter umfasst die beiden Kunstbauten Viadukt Mühle Rickenbach und Unterführung Kirchstrasse sowie die Kantonsstrasse Nr. 125 zwischen dem Lipo-Kreisel und der Kantons-grenze St.Gallen/Thurgau. Folgende Teilprojekte sind erforderlich:

- Instandsetzung Viadukt Mühle Rickenbach (samt Verbreiterung);
- Instandsetzung Unterführung Kirchstrasse (samt Verbreiterung);
- statische Ertüchtigung der Kragplatten und Verbreiterung des Randbords der Bauwerke im Bereich der Lärmschutzwand Kirchstrasse 29, Rickenbach;
- Verbreiterung der Fahrspuren über den gesamten Projektperimeter.

Ab der Kantonsgrenze St.Gallen/Thurgau in Richtung Süden bis zum Waro-Kreisel sollen im Verantwortungsbereich des Kantons Thurgau ebenfalls Instandsetzungsarbeiten an einer SBB-Brücke und eine Spurverbreiterung realisiert werden. Die kantonal verschiedenen Genehmigungsverfahren sind aufeinander abgestimmt. Die Ausführung soll koordiniert und gleichzeitig erfolgen.

3.2 Konzept

Folgende Zielsetzungen wurden vom Tiefbauamt des Kantons St.Gallen definiert:

- Instandsetzung des Kantonsstrassenabschnitts für eine Nutzungsdauer von 50 Jahren;
- Versteifung der Gerbergelenke des Viadukts zur Sicherstellung der Tragsicherheit;
- dauernde 2-spurige Verkehrsführung während der gesamten Bauzeit (je eine Spur Richtung Toggenburg und Richtung Wil).

3.3 Kunstbauten

3.3.1 Viadukt Mühle Rickenbach

Damit für das Viadukt eine Restnutzungsdauer von 50 Jahren erreicht werden kann, sind folgende Baumassnahmen im Rahmen der Instandsetzung des Viadukts nötig:

- beidseitige Verbreiterung der Brücke um 0,7 m, damit während der Bauzeit immer zwei Fahrspuren betriebsbereit sind. Dadurch werden im Normalbetrieb neu drei Fahrspuren mit je 3,5 m Breite zur Verfügung stehen (bisher 3 m), was die Verkehrssicherheit erhöht;
- Verstärkung der Längsträger mit zusätzlicher Vorspannung sowie Schubverstärkungen der Trägerstege;
- Abbruch und Neubau der Randborde;
- Ersatz der Abdichtung und des Belags;
- Neubau der Fahrbahnübergänge;
- Betoninstandstellung der Widerlager;
- Kolkenschutz beim Fundament der Stütze S4 als Schutz vor Unterspülung durch den Alpbach;
- Erneuerung des Korrosionsschutzes der Lager;
- Neubau der Brückenentwässerung mit Anschluss an die Strassenentwässerung Flawilerstrasse;
- Ersatz der Leitschranken;
- Versteifung der beiden Gerbergelenke durch Zusammenbetonieren von Unterlieger und Einhängeträger.

Im Sommer 2015 wurde der Zustand des Einhängeträgers und der beiden Gerbergelenke erneut geprüft und beurteilt. Der Zustand hat sich weiter verschlechtert, so dass bis zur Instandsetzung wenigstens jährlich eine neue Beurteilung stattfinden muss. Eine weitere Verschlechterung und damit eine unmittelbare Gefährdung der Tragsicherheit erfordert eine Sofortmassnahme in Form einer Abstützung. Dies würde vorgängig der eigentlichen Instandsetzung Kosten von rund Fr. 540'000.– auslösen.

3.3.2 Unterführung Kirchstrasse

Im Bereich der Unterführung Kirchstrasse sind folgende Instandsetzungsarbeiten vorgesehen:

- Abtrag der Randborde, damit dieselbe Spurverbreiterung wie beim Viadukt Mühle Rickenbach möglich wird;
- Ersatz der Abdichtung und des Belags;
- Entfernung schadhafter Betonpartien mit anschliessender Reprofilierung;
- Ersatz der Leitschranken.

3.4 Verkehrskonzept während der Instandsetzung

In einer Machbarkeitsstudie wurden verschiedene Verkehrskonzepte geprüft. Die beste Lösung für einen optimalen Bauablauf wäre eine Vollsperrung des Instandsetzungsabschnitts mit einer Verkehrsumleitung über Rickenbach und zusätzlichen grossräumigen Umfahrungsanzeigen gewesen. Die Strassenverhältnisse in Rickenbach und Umgebung sowie die Nähe der Baustelle zum Autobahnanschluss Wil lassen diese Lösung aus verkehrstechnischer Sicht allerdings nicht zu.

Aufgrund des Verkehrsaufkommens und aus Verkehrssicherheitsüberlegungen müssen während der gesamten Bauzeit dauernd zwei Spuren befahren werden können. Um dies sicherstellen zu können, muss die Brücke in einer ersten Bauphase beidseits um je 0,7 m verbreitert werden. Anschliessend kann die Zweispurigkeit mit mehreren Umstellungen der Verkehrsführung aufrechterhalten werden.

Für kurzzeitige Einsätze wie einzelne Betonieretappen, Belagseinbau usw. muss das Viadukt trotzdem zeitweise vollständig gesperrt werden. Diese Vollsperrungen sollen jeweils an Wochenenden von Samstagabend, 22 Uhr, bis Montagmorgen, 5 Uhr, erfolgen.

3.5 Lärmschutzprojekt für Liegenschaft Kirchstrasse 29, Rickenbach

Im Verlauf der letzten Jahre wurde entlang der gesamten Kantonsstrasse Nr. 125 (Georg-Rennerstrasse) ein umfassendes Lärmsanierungsprojekt realisiert. Der Projektperimeter umfasste ursprünglich auch das Objekt Kirchstrasse 29. Vorgesehen war für dieses Objekt die Ersatzmassnahme in Form von Schallschutzfenstern. Weil die Gemeinde Rickenbach und der Kanton Thurgau aber die Projektierung einer Lärmschutzwand verlangten, was weitere Projektierungsschritte erforderlich gemacht hätte, wurde das Objekt Kirchstrasse 29 im Jahr 2010 aus dem Projektperimeter herausgenommen, damit das Gesamtprojekt «Lärmsanierung Georg-Rennerstrasse» damals aufgelegt und anschliessend realisiert werden konnte.

In Absprache mit der Gemeinde Rickenbach sowie dem Anstösser soll nun in einem eigenen Lärmschutzprojekt bei der Liegenschaft Kirchstrasse 29 in Rickenbach nach Vorgabe des Kantons Thurgau eine Lärmschutzwand realisiert werden. Die akustischen Untersuchungen und Berechnungen im entsprechenden Strassenabschnitt haben ergeben, dass eine Lärmschutzwand von 70 m Länge und 3 m Höhe erstellt werden muss.

Die geplante Lärmschutzwand beginnt auf dem Viadukt Mühle Rickenbach, rund 39 m vor dem südlichen Brückenwiderlager, und endet rund 12 m nach der Unterführung Kirchstrasse in der politischen Gemeinde Rickenbach. Das Bauwerk steht damit auf Kantonsgebiet der Kantone St.Gallen und Thurgau.

Die Realisierung der Lärmschutzwand für das Objekt Kirchstrasse 29 ist abhängig von der finanziellen Mitbeteiligung des Kantons Thurgau, der Gemeinde Rickenbach und des Anstössers. Es wird nach Erfüllung sämtlicher Voraussetzungen zu gegebener Zeit als eigenständiges Lärmschutz-

projekt zu genehmigen sein und ist nicht Gegenstand dieses Kantonsratsbeschlusses. Hingegen müssen die bautechnischen Vorbereitungsarbeiten für die Befestigung der Lärmschutzwand am Viadukt im Rahmen dieses Projekts realisiert werden.

4 Umwelt

4.1 Formelles

Im Rahmen dieses Kantonsstrassenprojekts werden die relevanten Umweltbelange angemessen berücksichtigt. Eine UVP-Pflicht besteht lediglich bei projektbedingten Verkehrsumleitungen oder falls durch das Projekt Veränderung hinsichtlich Lärm/Luft verursacht werden. Beides ist beim vorliegenden Projekt nicht der Fall, weshalb auch keine UVP erforderlich ist.

4.2 Raumplanung

Nach aktuellem Zonenplan der Stadt Wil und der Gemeinde Rickenbach wird für das Bauvorhaben Boden der Landwirtschaftszone, der Gewerbe- und Industriezone A und der Zone für öffentliche Bauten beansprucht. Insgesamt sind knapp 20 m² Land zu erwerben, wobei diese je hälftig in den Kantonen St.Gallen und Thurgau liegen. Für die Realisierung des Projekts werden zusätzlich rund 2'500 m² Bodenfläche vorübergehend beansprucht. Fruchtfolgefläche ist nicht betroffen.

4.3 Natur- und Landschaftsschutz

Die Instandsetzungsarbeiten des Viadukts und der Unterführung erfolgen grösstenteils innerhalb der bestehenden Verkehrsfläche. Es sind weder Schutzobjekte noch Ortsbildschutzgebiete betroffen. Das Landschaftsbild wird durch das Bauprojekt nicht beeinträchtigt.

4.4 Grund- und Oberflächengewässer, Entwässerung

Der Projektperimeter liegt praktisch vollständig im Gewässerschutzbereich A_u. Bauten unter dem mittleren Grundwasserspiegel sind daher grundsätzlich bewilligungspflichtig. Der mittlere Grundwasserspiegel liegt bei rund 520 m ü.M. sehr tief. Es sind deshalb keine Grundwasserschutzzonen betroffen.

Das Bauvorhaben ist unter Berücksichtigung der Wegleitung des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) «Gewässerschutz bei der Entwässerung von Verkehrswegen» mit dem Entwässerungskonzept (GEP) der Stadt Wil abzustimmen. In Absprache mit der Stadt Wil ist vorgesehen, das gefasste Strassenwasser des vom Projekt betroffenen Strassenabschnitts nach einer mechanischen Reinigung (Schlammsammler) direkt in die Kanalisationsleitung in der Flawilerstrasse einzuleiten.

4.5 Luft

Die Baurichtlinie Luft des BAFU vom 1. September 2002, aktualisiert am 1. Januar 2009, ist anzuwenden.¹ Nach Richtlinie ist das Kantonsstrassenprojekt eine B-Baustelle. Entsprechend sind emissionsarme Bauverfahren anzustreben oder geeignete Massnahmen z.B. zur Staubbekämpfung zu veranlassen. Partikelfilter auf Baumaschinen sind Pflicht.

¹ <http://www.bafu.admin.ch/publikationen/publikation/01014/index.html?lang=de>.

4.6 Lärm

Während der Bauarbeiten wird darauf geachtet, dass die Anforderungen nach Baulärm-Richtlinien des BAFU² eingehalten und unnötige Immissionen vermieden werden können.

4.7 Störfallvorsorge

Durchgangsstrassen, auf denen gefährliche Güter transportiert werden, unterstehen der eidgenössischen Störfallverordnung (SR 814.012; abgekürzt StFV). Dabei kommt ein zweistufiges Beurteilungsverfahren zur Anwendung, bei dem vorerst mittels Ausschlusskriterien die nicht relevanten Schadenarten herausgefiltert und als unkritisch beurteilt werden. Die Abschätzung der verbleibenden Störfallrisiken basiert auf der sogenannten Screening-Methodik für Durchgangsstrassen, die durch das BAFU entwickelt wurde und als standardisiertes und anerkanntes Verfahren bei Bund und Kantonen zum Einsatz gelangt. Nach Störfallverordnung wird zwischen folgenden Schadenarten unterschieden:

- a) Personenschäden (über Indikator «Todesopfer»);
- b) verunreinigte oberirdische Gewässer (über Indikator «verunreinigte Fläche» bzw. «verunreinigtes Volumen»);
- c) verunreinigte unterirdische Gewässer (über den Ausfall der Trinkwasserförderung mittels Indikator «Personenmonate»).

Es muss davon ausgegangen werden, dass im zu sanierenden Kantonstrassenabschnitt Gefahrguttransporte stattfinden. Eine Beurteilung mittels Ausschlusskriterien beim nördlich angrenzenden Projekt «Kapazitätsanpassung der Kantonsstrasse Nr. 8, Wil, Georg-Renner-Strasse – Flawiler Strasse – Toggenburger Strasse» ergab, dass die Risiken für die Umwelt (Verschmutzung von Oberflächengewässern bzw. genutzten Grundwasserträgern mit Schutzzonen) unkritisch sind. Es hat sich auch für das vorliegende Sanierungsprojekt ergeben, dass die Personenrisiken weitgehend im akzeptablen Bereich und nur vereinzelt im Übergangsbereich liegen. Es gibt kein Störfallszenario, bei dem das Risiko ein nicht akzeptables Ausmass annimmt.

Damit sind aus Sicht der Störfallrisiken für das Sanierungsvorhaben keine besonderen Sicherheitsmassnahmen in Betracht zu ziehen. Durch das Einhalten der ordentlichen, für solche Strassenbauvorhaben üblichen Sicherheitsmassnahmen zur Vermeidung von Unfällen kann dem Aspekt der Störfallsicherheit genügend Rechnung getragen werden.

5 Vernehmlassung

Das Projekt zur Instandsetzung des Viadukts Mühle Rickenbach der Kantonsstrasse Nr. 125 in Wil wurde der Stadt Wil am 13. Oktober 2014 zur Vernehmlassung nach Art. 35 des Strassengesetzes (sGS 732.1; abgekürzt StrG) zugestellt.

Der Stadtrat der Stadt Wil stimmte dem Projekt nach Protokoll vom 4. Dezember 2014 zu und ersuchte um Beachtung folgender Punkte:

- Berücksichtigung der übrigen im Perimeter der Stadt anstehenden Strassenbauvorhaben bei der Umsetzung der Sanierungsarbeiten;
- Frühzeitige Absprache der Verkehrsführung mit dem Departement Bau, Umwelt und Verkehr der Stadt Wil.

Das Stadtparlament Wil genehmigte am 5. März 2015 die Vernehmlassung des Stadtrates Wil und unterstellte sie dem fakultativen Referendum, das nicht ergriffen wurde.

² <http://www.bafu.admin.ch/publikationen/publikation/00006/index.html?lang=de>.

6 Kosten

6.1 Kostenvoranschlag

Der Kostenvoranschlag (KV) beruht auf Erfahrungszahlen des Tiefbauamtes sowie auf Einheitspreisen eines Unternehmerangebots für ein vergleichbares Objekt. Für das Projekt Instandsetzung des Viadukts Mühle Rickenbach der Kantonsstrasse Nr. 125 in Wil ergeben sich folgende Kosten (Preisbasis September 2014, einschliesslich Mehrwertsteuer):

– Erwerb von Grund und Rechten	Fr.	43'000.–
– Instandsetzung Viadukt Mühle Rickenbach und Bauarbeiten Unterführung Kirchstrasse	Fr.	8'050'000.–
– Signalisierung, Markierung	Fr.	162'000.–
– Prüfungen, Nebenkosten, Honorare	Fr.	770'000.–
Baukosten nach KV	Fr.	9'025'000.–
Reserve für Unvorhergesehenes	Fr.	475'000.–
Gesamtkosten	Fr.	9'500'000.–

6.2 Kostentragung

Nach Art. 68 StrG trägt der Kanton die Kosten für Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen. Gemeindebeiträge nach Art. 69 StrG sowie Beiträge Dritter nach Art. 71 bzw. 76 StrG können bei diesem Vorhaben nicht eingefordert werden.

6.3 Kreditbedarf

Der Kreditbedarf für das Vorhaben «Instandsetzung des Viadukts Mühle Rickenbach der Kantonsstrasse Nr. 125 in Wil» beläuft sich somit gesamthaft auf Fr. 9'500'000.–. Er wird vollumfänglich dem Strassenfonds belastet.

Das Bauvorhaben ist wie erwähnt im 16. Strassenbauprogramm für die Jahre 2014 bis 2018 in der Priorität A enthalten.

7 Rechtliches

7.1 Strassengesetz

Nach Art. 36 Abs. 2 StrG erlässt der Kantonsrat ein mehrjähriges Strassenbauprogramm. Dieses enthält die zum Zeitpunkt des Erlasses voraussehbaren Kantonsstrassenbauten, Neubauten und Korrekturen mit einer kurzen Bezeichnung und einer groben Schätzung der zu erwartenden Kosten. Für sich allein ermächtigt das Strassenbauprogramm die Regierung nicht, die darin enthaltenen Projekte, die einen Kreditbedarf von mehr als 6 Mio. Franken beanspruchen, auszuführen. Für die Realisierung des vorliegenden Bauvorhabens ist nach Art. 37 StrG ein Beschluss des Kantonsrates nötig.

Beim Projekt Instandsetzung des Viadukts Mühle Rickenbach der Kantonsstrasse Nr. 125, Wil, handelt es sich um Strassenbau nach Art. 31 StrG, weil nach Art. 51 Abs. 2 Bst. i StrG zwar Kontrolle und Instandhaltung der Kunstbauten zum Unterhalt gehören, nicht aber die Instandsetzung. Nach der Genehmigung des Projekts durch den Kantonsrat bzw. nach dem Eintritt der Rechtsgültigkeit des Kantonsratsbeschlusses muss das Planverfahren nach Strassengesetz erfolgen. Das Projekt muss nach Art. 41 Abs. 1 StrG während dreissig Tagen in der berührten politischen Gemeinde Wil öffentlich aufgelegt werden. Mit dem Bau kann nach Art. 50 StrG erst begonnen werden, wenn das Projekt rechtskräftig und die Abtretung privater Rechte geregelt ist.

7.2 Finanzreferendum

Beschlüsse des Kantonsrates über den Bau von Kantonsstrassen, die zulasten des Kantons eine einmalige Ausgabe von mehr als Fr. 6'000'000.– zur Folge haben, unterliegen dem fakultativen Referendum (Art. 7bis Abs. 1 Bst. a des Gesetzes über Referendum und Initiative, sGS 125.1). Massgebend ist die Belastung des Kantons nach dem Nettoprinzip. Beiträge des Bundes oder Beiträge Dritter sind von den Gesamtkosten abzuziehen. Das Projekt Instandsetzung des Viadukts Mühle Rickenbach der Kantonsstrasse Nr. 125 in Wil verursacht zulasten des Kantons eine einmalige neue Ausgabe von Fr. 9'500'000.–. Das Bauvorhaben untersteht somit dem fakultativen Finanzreferendum.

8 Antrag

Wir beantragen Ihnen, Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, auf den Kantonsratsbeschluss über die Instandsetzung des Viadukts Mühle Rickenbach der Kantonsstrasse Nr. 125 in Wil einzutreten.

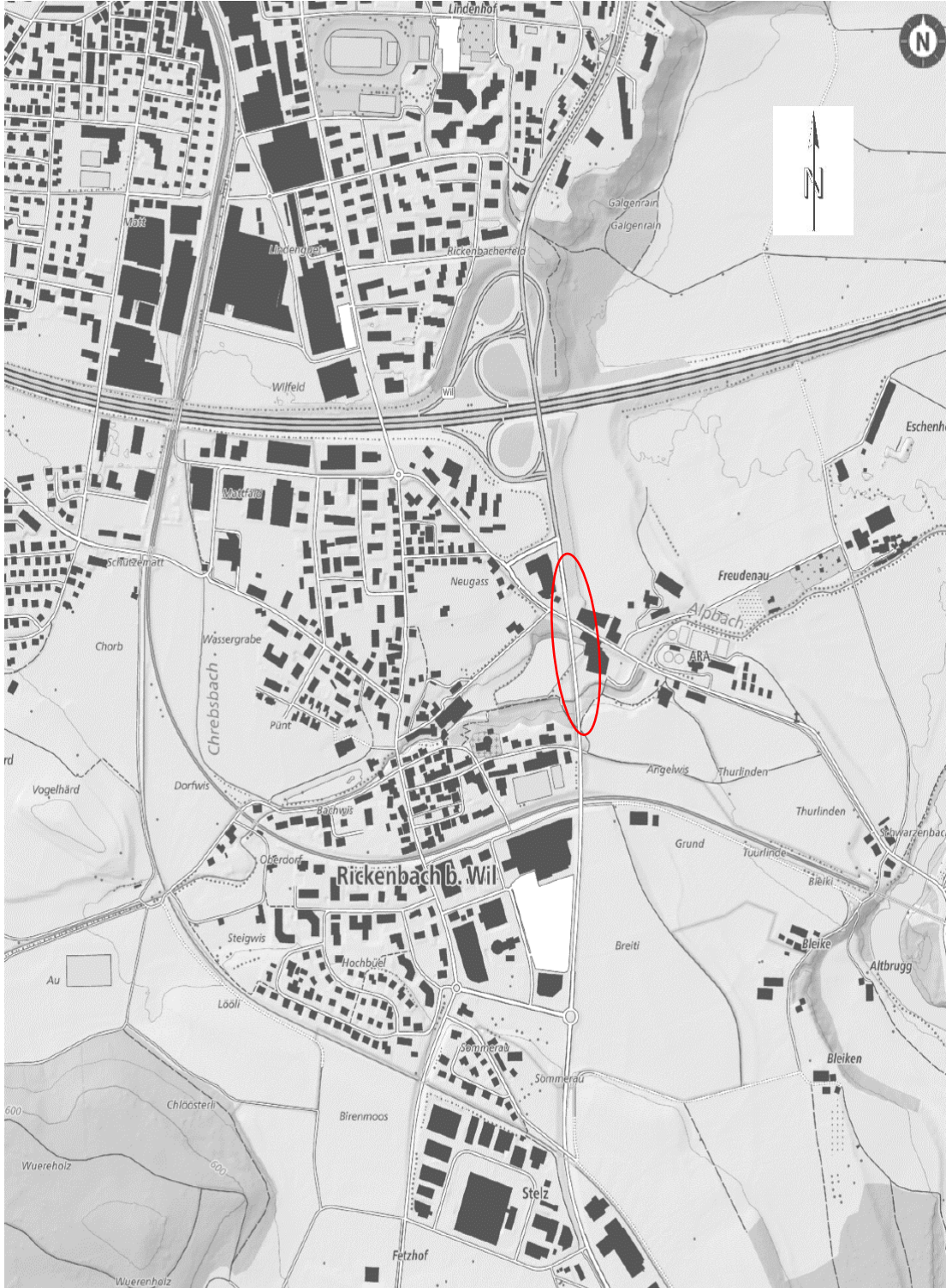
Im Namen der Regierung

Benedikt Würth
Präsident

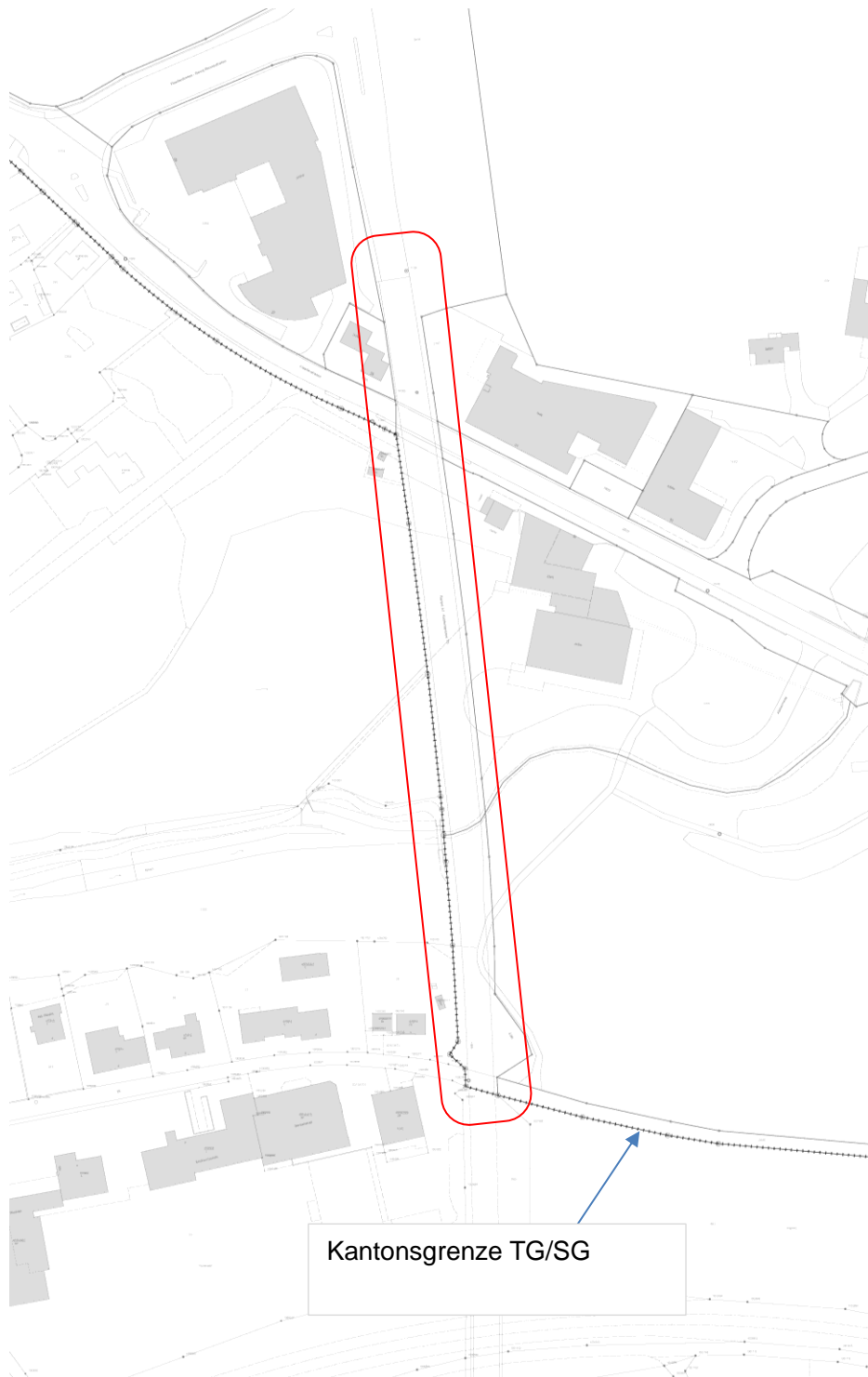
Canisius Braun
Staatssekretär

Anhang: Pläne

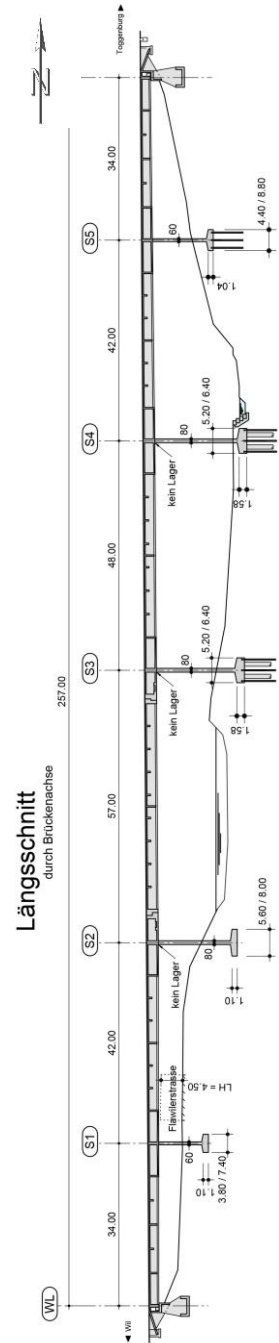
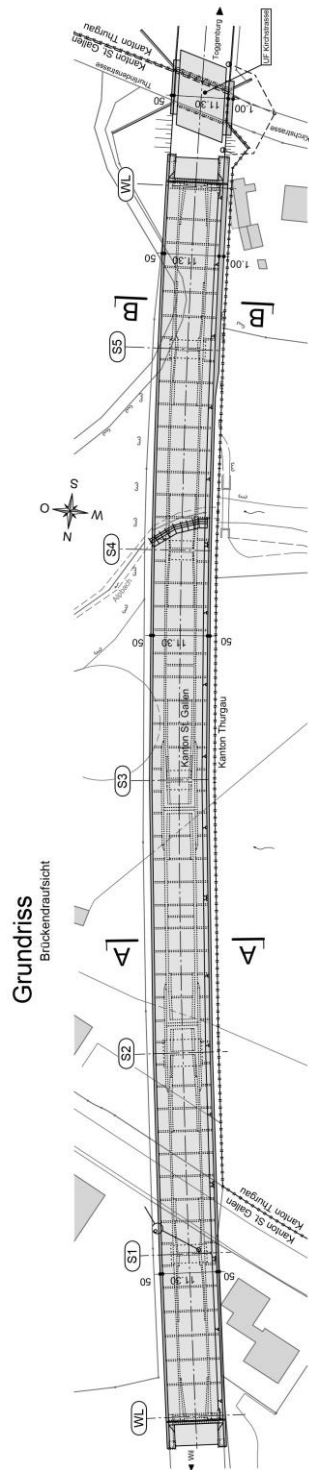
Übersichtskarte 1:15'000



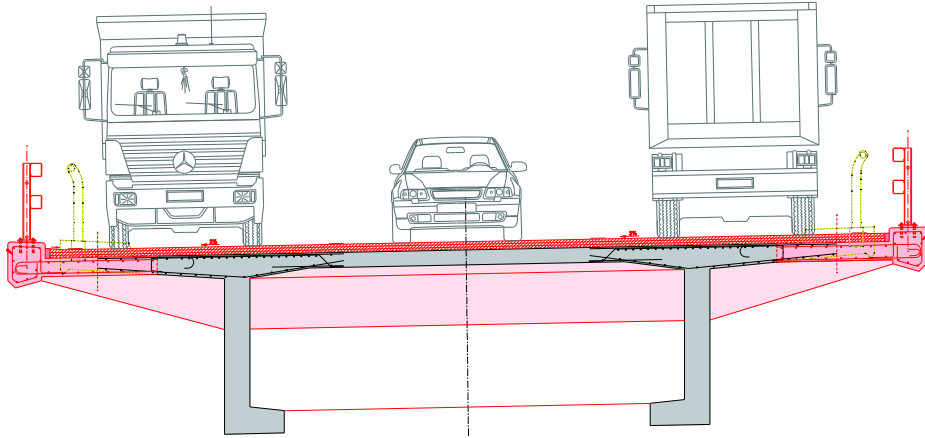
Situation Projektperimeter 1:2'500



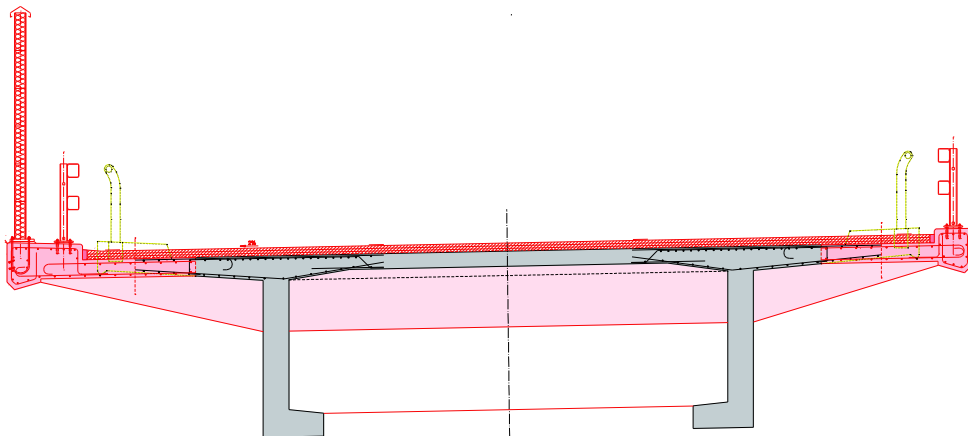
Situation Grundriss und Längsschnitt 1:1'500



Querschnitt ohne Lärmschutzwand 1:100



Querschnitt mit Lärmschutzwand 1:100



Kantonsratsbeschluss über die Instandsetzung des Viadukts Mühle Rickenbach der Kantonsstrasse Nr. 125 in Wil

Entwurf der Regierung vom 8. September 2015

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 8. September 2015³ Kenntnis genommen und erlässt

als Beschluss:⁴

1. Das Projekt über die Instandsetzung des Viadukts Mühle Rickenbach der Kantonsstrasse Nr. 125 in Wil, mit einem Kostenvoranschlag von Fr. 9'500'000.– (Preisbasis September 2014), wird genehmigt.
2. ¹ Zur Deckung der Kosten wird ein Kredit von Fr. 9'500'000.– gewährt.
² Der Kredit wird dem Strassenfonds belastet.
3. ¹ Über Nachtragskredite für Mehrkosten, die auf ausserordentliche, nicht voraussehbare Umstände zurückgehen, beschliesst der Kantonsrat endgültig.
² Mehrkosten infolge ausgewiesener Teuerung sind nicht zustimmungsbedürftig.
4. Die Regierung wird ermächtigt, im Rahmen des Kostenvoranschlags bauliche Änderungen zu beschliessen, soweit diese aus technischen Gründen oder zum Schutz der Umwelt notwendig sind und das Gesamtprojekt dadurch nicht wesentlich umgestaltet wird.
5. Dieser Erlass untersteht dem fakultativen Finanzreferendum⁵.

³ ABI 2015, ●●.

⁴ Vom Kantonsrat erlassen am ●●; nach unbenützter Referendumsfrist rechtsgültig geworden am ●●; in Vollzug ab ●●.

⁵ Art. 7bis Abs. 1 Bst. a RIG, sGS 125.1.