



Protokoll

Sitzung Vorberatende Kommission des Kantonsrates
über die Instandsetzung des Viadukts Mühle
Rickenbach der Kantonsstrasse Nr. 125 in Wil –
36.15.01

Baudepartement
Generalsekretariat
Lämmli brunnenstr. 54
9001 St.Gallen

Termin **Donnerstag, 28. Januar 2016**
08.30 Uhr – 11.40 Uhr inkl. Mittagessen

Ort **St.Gallen, Moosbruggstrasse 11**
Sitzungszimmer 801

St.Gallen, 5. Februar 2016

Vorsitz

- Thomas Warzinek, Präsident, Mels

Teilnehmende

Kommissionsmitglieder

- Bruno Dudli, Sonnental
- Benno Koller, Gossau
- Karl Schweizer, Degersheim
- Linus Thalman, Kirchberg
- Hans Oppliger, Frümser
- Bruno Cozzio, Henau
- Ernst Dobler, Oberuzwil
- Daniel Baumgartner, Flawil
- Susanne Hoare-Widmer, St.Gallen
- Karl Bürki, Gossau
- Kilian Looser, Stein
- Franz Mächler, Wil
- Robert Raths, Staad
- Patrick Hilb, Wil

Weitere Teilnehmende

Baudepartement:

- Willi Haag, Regierungsrat
- Marcel John, Stv. Kantonsingenieur
- Ruedi Vögeli, Leiter Kunstbauten

Protokoll

- Adolf Wyss, juristischer Mitarbeiter, Tiefbauamt



Entschuldigt

- Niemand

Unterlagen

- Kantonsratsbeschluss über die Instandsetzung des Viadukts Mühle Rickenbach der Kantonsstrasse Nr. 125 in Wil (36.15.01), Botschaft und Entwurf der Regierung vom 8. September 2015 (Beratungsunterlage)

Inhalt

1	Begrüssung und Information	2
2	Einführung, Vorstellung der Vorlage	3
3	Fachreferat	5
4	Allgemeine Diskussion	7
5	Spezialdiskussion	8
6	Rückkommen	11
7	Schlussabstimmung	11
8	Bestimmung des Kommissionssprechers	11
9	Frage der Medien-Information	11

1 Begrüssung und Information

Warzinek-Mels, Präsident der vorberatenden Kommission, begrüsst die Mitglieder der vorberatenden Kommission und folgende Personen:

- Regierungsrat Willi Haag, Vorsteher Baudepartement;
- Kantonsingenieur-Stellvertreter Marcel John;
- Ruedi Vögeli, Leiter Kunstbauten;
- Adolf Wyss, Rechtsdienst Tiefbauamt, Protokoll.



Seit der Kommissionsbestellung am 30. November 2015 nahm der Präsident des Kantonsrates folgende Ersatzwahlen in die vorberatende Kommission vor:

- Oppliger-Salez anstelle von Boppart-Andwil;
- Bürki-Gossau anstelle von Keller-Uetliburg.

Nach Art. 67 des Geschäftsreglementes des Kantonsrats (sGS 131.11; abgekürzt GschKR) ist das Kommissionsprotokoll bis nach Abschluss der Beratungen des Kantonsrates vertraulich.

Gegenstand der Beratungen bildet das Viadukt Mühle Rickenbach in Wil. Das Bauwerk ist über 50 Jahre alt und weist einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von rund 21'000 Fahrzeugen auf.

Es werden keine Änderungen der Traktandenliste gewünscht.

2 Einführung, Vorstellung der Vorlage

Regierungsrat Willi Haag begrüsst die Anwesenden und stellt die Vorlage vor (vgl. auch Folien 1 – 10). Das Viadukt Mühle Rickenbach ist in einem schlechten Zustand. Wenn sich der Zustand weiter verschlechtert, ist die Tragsicherheit unmittelbar gefährdet. Als Folge davon wären Sofortmassnahmen in der Höhe von Fr. 540'000.-- notwendig. Das vorliegende Instandsetzungsprojekt ist als eines von rund 90 sogenannten A-Projekten im 16. Strassenbauprogramm enthalten.

Die Kosten für die Sanierung des Viadukts betragen 9.5 Mio. Franken. Damit wird der Betrag von 6 Mio. Franken überschritten, womit das Geschäft in die Zuständigkeit des Kantonsrats fällt.

Das Viadukt Mühle Rickenbach ist Bestandteil der Kantonsstrasse Nr. 125, der Georg-Rennerstrasse in Wil. Diese stellt die wichtigste Verbindung zwischen dem Toggenburg und Wil dar und weist einen DTV von rund 21'000 Fahrzeugen auf. Als Autobahnzubringer übernimmt diese Hauptverkehrsachse mit überregionalem Charakter eine wichtige Rolle und hat direkten Einfluss auf das wirtschaftliche Geschehen in der Region.

Beim Viadukt Mühle Rickenbach handelt sich um eine Plattenbalkenbrücke mit einer Gesamtlänge von 257 m. Es besteht aus sechs Brückenfeldern, wobei das Längste heute mit einem Einhängeträger und beidseitigen beweglichen Gelenken – sogenannten Gerbergelenken – ausgestattet ist. Zurzeit wird der Lipo-Knoten in Wil zu einem Kreisel ausgebaut, um die Behinderungen für den öffentlichen Verkehr zu reduzieren und den Abfluss von der Autobahn her zu verbessern.

Der Abschnitt der Georg-Rennerstrasse zwischen der Unterführung Kirchstrasse bis zur Kantongrenze im Stelz liegt auf Hoheitsgebiet des Kantons Thurgau. Dieser verbreitert seinen Abschnitt analog zum Projekt des Kantons St.Gallen. Gleichzeitig wird der Warokreis umgebaut und die SBB-Unterführung durch den Kanton Thurgau instand gesetzt. Die beiden Projekte werden zeitlich voneinander getrennt. Der Kanton Thurgau baut von



Januar bis Oktober 2017 und der Kanton St.Gallen anschliessend vom Oktober 2017 bis Herbst 2019. Damit müssen die unterschiedlichen Bauabläufe nicht aufeinander abgestimmt werden, zumal das Thurgauer Vorhaben Abhängigkeiten mit der SBB-Linie aufweist. Dadurch wird zwar die Bauzeit um etwa 9 Monate verlängert, die Baustellenabschnitte sind jeweils nur rund 500 m statt 1000 m lang.

Das Viadukt Mühle Rickenbach wurde 1964 nach den Plänen von Prof. Dr. Christian Menn erbaut. 1985 wurden auf beiden Seiten die Randborde erneuert, der Asphaltbelag und die Brückenabdichtungen saniert sowie die Fahrbahnübergänge um- und teilweise überbaut. 2004 wurde die Fahrbahnfläche von zwei auf drei Spuren ummarkiert. 2012 ergab die Zustandsuntersuchung, dass das Viadukt gesamthaft schadhaft, teilweise sogar in einem schlechten Zustand ist. Gerade die beiden stark beanspruchten Gerbergelenke des Einhängeträgers befinden sich in einem schlechten Zustand. Im Laufe der Zeit ist Chlorid haltiges Strassenabwasser eingedrungen. Dadurch hat sich der Schaden vergrössert, was die Tragsicherheit des Bauwerks in Frage stellt. Folge davon war, dass das Projekt im Jahr 2013 ins 16. Strassenbauprogramm für die Jahre 2014 bis 2018 als Bauvorhaben der Priorität A aufgenommen wurde. Eine weitere Zustandsprüfung des Einhängeträgers und der beiden Gerbergelenke im Sommer 2015 zeigte, dass sich der Zustand weiter verschlechtert hat. Bis zur Instandsetzung des Viadukts muss dieses mindestens einmal jährlich geprüft werden. Falls sich der Zustand weiter verschlechtert, ist die Tragsicherheit gefährdet. Tritt dies vor der geplanten Instandsetzung ein, sind Sofortmassnahmen mit Kosten von mehr als einer halben Mio. Franken erforderlich.

Ziel der Instandsetzung ist, die Nutzung des Abschnitts für weitere 50 Jahre sicherzustellen. Dazu werden die Gerbergelenke des Viaduktes versteift, um die Tragsicherheit gemäss den aktuellen Normen zu gewährleisten. Während der gesamten Bauzeit soll der Verkehr zweispurig über den Abschnitt geführt werden. Für diese Instandsetzung werden insgesamt 2500 m² Bodenfläche vorübergehend beansprucht. Nicht betroffen davon sind Fruchtfolgeflächen. Vom Vorhaben sind weder Schutzobjekte noch Ortsbildschutzgebiete tangiert. Auch das Landschaftsbild wird vom Bauprojekt nicht beeinträchtigt. Die Bauarbeiten finden weitgehend innerhalb der bestehenden Verkehrsflächen statt. Dabei wird darauf geachtet, dass die Lärmanforderungen gemäss den Baulärm-Richtlinien des Bundesamtes für Umwelt eingehalten werden. Die Störfalluntersuchung hat gezeigt, dass die für die Umwelt relevanten Risiken, bspw. Verschmutzung von Oberflächengewässern, als unkritisch eingestuft werden.

Beim Lärmschutzprojekt für die Liegenschaft Kirchstrasse 29, die auf Thurgauer Gebiet in unmittelbarer Nähe zum Viadukt Mühle Rickenbach liegt, handelt es sich um ein eigenständiges Vorhaben. In den letzten Jahren ist entlang der gesamten Georg-Rennerstrasse ein umfassendes Lärmsanierungsprojekt realisiert worden. Darin enthalten war auch das Objekt Kirchstrasse 29. Weil die Gemeinde Rickenbach und der Kanton Thurgau eine Lärmschutzwand verlangten, was weitere Projektierungsschritte erforderlich gemacht hätte, wurde das Objekt Kirchstrasse im Jahr 2010 aus dem Projektperimeter herausgenommen, um das Gesamtprojekt Lärmsanierung Georg-Rennerstrasse realisieren zu können. Die Lärmschutzwand für die Liegenschaft Kirchstrasse 29 wurde in einem separaten Projekt weiterverfolgt, sie hat nichts mit dem Projekt Instandsetzung des Viadukts Mühle Rickenbach zu tun. Das Lärmschutzprojekt Objekt Kirchstrasse 29 sieht eine 70 m lange und 3 m



hohe Lärmschutzwand entlang der Georg-Rennerstrasse vor und wird, sobald die Voraussetzungen erfüllt sind, als eigenständiges Lärmschutzprojekt genehmigt werden. Allerdings müssen die bautechnischen Vorbereitungsarbeiten für die Befestigung der Lärmschutzwand am Viadukt Mühle Rickenbach bereits mit dem vorliegenden Projekt erstellt werden.

3 Fachreferat

Marcel John zeigt die Verkehrsproblematik in diesem Gebiet auf und erörtert die Verkehrsführung während der Bauzeit. Dazu wird auf die beiliegenden Folien 11 – 24 verwiesen.

Raths-Staad erkundigt sich nach dem Rechtsmittelverfahren. Gibt es die Möglichkeit Einsprache gegen das Projekt zu erheben und falls ja, wer ist dazu berechtigt?

Adolf Wyss antwortet auf entsprechende Aufforderung, dass wie bei allen Kantonsstrassenprojekten eine öffentliche Auflage dieses Vorhaben erfolgen muss. Während dieser Auflage können Betroffene Einsprache erheben. Einspracheberechtigt sind zum Beispiel Grundeigentümer die von der vorübergehenden Bodenbeanspruchung betroffen sind.

Ruedi Vögeli stellt den Kommissionsmitgliedern das Instandsetzungsprojekt vor. Es wird auf die beiliegenden Folien 25 – 48 verwiesen.

Oppliger-Frümsen fragt nach den Auswirkungen der Versteifung der Gerbergelenke. Ist dann keine Bewegung des Viadukts mehr möglich?

Ruedi Vögeli entgegnet, dass auch künftig eine Bewegung des Viadukts erfolgen wird. Die Bewegungsmöglichkeiten sind nur noch an den Brückenenden bei den Widerlagern vorhanden. Durch die Verringerung der Bewegungsorte (durch Versteifung der Gerbergelenke) entstehen grössere Spannungen im Bauwerk, die sich aber innerhalb der zulässigen Grenzen bewegen. Die Bewegung des Viadukts liege in der Grössenordnung von ± 10 cm.

Regierungsrat Willi Haag führt zu den Kosten aus, dass sich diese aus folgenden Hauptgruppen zusammensetzen (vgl. auch Folie 48):

- Erwerb von Grund und Rechten	Fr. 43'000.—
- Instandsetzung Viadukt Mühle und Unterführung Kirchstrasse	Fr. 8'050'000.—
- Signalisierung und Markierung	Fr. 162'000.—
- Prüfungen, Nebenkosten, Honorare	Fr. 770'000.—
- Reserven	Fr. 475'000.—
Gesamtbaukosten	Fr. 9'500'000.--

Die Reserven seien dabei kein Freipass, sondern dürfen nur genutzt werden, wenn sie notwendig werden. Diese sind zudem zu genehmigen.

Der optimale Grobzeitplan sieht wie folgt aus (vgl. Folien 50 und 51). Die 1. Lesung im Kantonsrat erfolgt im Februar 2016, die 2. Lesung im April 2016. Im Mai/Juni 2016 wird der Kantonsratsbeschluss dem fakultativen Referendum unterstellt, um dann Mitte August bis



Mitte September 2016 die öffentliche Auflage in den betroffenen Gemeinden durchzuführen. Anschliessend folgt das Rechtsmittelverfahren bis zur Rechtskraft des Projekts. Zwischen November 2016 und März 2017 werden die Landerwerbsverhandlungen durchgeführt. Ab Januar 2017 bis März 2017 werden die Ausschreibungsunterlagen erstellt. So kann Ende Juni 2017 die Arbeitsvergabe erfolgen. Mitte August 2017 erfolgt, sofern die öffentliche Planaufgabe und der Landerwerb problemlos ablaufen, der Baubeginn und im Herbst 2019 kann die Inbetriebnahme erfolgen.

Regierungsrat Willi Haag beantragt Eintreten auf die Vorlage.

Hoare-Widmer-St.Gallen erkundigt sich, was mit den Fr. 540'000.-- geschieht, die für Sofortmassnahmen vorgesehen seien.

Ruedi Vögeli führt aus, dass dieser Betrag nur benötigt wird, wenn die Tragsicherheit nicht mehr gegeben ist, bevor mit der Umsetzung des vorliegenden Vorhabens begonnen werden kann. Dabei wären nur die allfällig längeren Vorhaltezeiten für eine provisorische Abstützung als Mehrkosten zu betrachten, da für die Instandstellungsarbeiten eine solche Abstützung ebenfalls vorgesehen ist.

Thalmann-Kirchberg möchte wissen, wieso nicht zuerst das St.Galler Projekt ausgeführt werde und erst danach das Thurgauer.

Ruedi Vögeli antwortet, dass die Verfahren in den beiden Kantonen völlig unterschiedlich seien und der Kanton Thurgau in seinem Verfahren bereits weiter vorangeschritten sei.

Koller-Gossau informiert sich danach, ob auch Phasen vorgesehen seien, in den nicht gebaut werde und ob die Belastbarkeit des Viadukts erhöht werde.

Ruedi Vögeli erwidert, dass keine Winterpause vorgesehen sei, allerdings seien witterungsbedingte Unterbrüche nicht ganz auszuschliessen. Das Viadukt werde so instand gesetzt, dass es nach den heute gültigen Normen befahren werden kann. Die definierte Ausnahmetransportroute ist ebenfalls abgedeckt.

Hilb-Wil erkundigt sich nach dem Grund, wieso zwei Fahrspuren in Richtung Toggenburg und eine in Richtung Wil vorgesehen seien und nicht umgekehrt.

Ruedi Vögeli führt aus, dass deshalb zwei Fahrspuren in Richtung Toggenburg geführt werden, damit möglichst kein Rückstau auf die Stammstrecke der A1 erfolge.

Hoare-Widmer-St.Gallen fragt nach dem Grund, wieso keine Notbrücke vorgesehen werde, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und wieso das Tempolimit nicht reduziert werde.

Ruedi Vögeli entgegnet, dass dies nicht möglich sei, weil sich direkt neben der Georg-Rennerstrasse Gebäude befinden. Diese hätten beim Bau einer Notbrücke abgebrochen werden müssen. Es sei auch eine Entlastung auf die Flawilerstrasse geprüft worden. Dies hätte jedoch den bereits heute stark belasteten Lipo-Kreisel überlastet.



Marcel John führt zur Frage der Temporeduktion aus, dass die Projektierungsgeschwindigkeit abhängig vom typischen Begegnungsfall, den Abmessungen der Fahrzeuge, deren Bewegungsspielraum, einem geschwindigkeitsabhängigen Sicherheitszuschlag und einem ebenfalls geschwindigkeitsabhängigen Gegenverkehrszuschlag ist. Vorliegend wird von einem Grundbegegnungsfall eines PW's und eines LKW's in Richtung Toggenburg und einem LKW in Richtung Wil ausgegangen. Die heutige Fahrbahnbreite von rund 9 m liesse daher nur eine Geschwindigkeit zwischen 30 und 40 km/h zu. Signalisiert ist heute eine Geschwindigkeit von 80 km/h. Damit sich diese beiden Geschwindigkeiten annähern und das Sicherheitsdefizit verringert werden kann ist eine Verbreiterung der Fahrspuren von 3 m auf 3.5 m vorgesehen.

Hoare-Widmer-St.Gallen verweist darauf, dass v.a. während den Bauarbeiten zum Schutz der Mitarbeiter auf der Baustelle die Geschwindigkeit reduziert werden sollte.

Ruedi Vögeli hält fest, dass die beiden Fahrspuren während der Bauzeit 3.3 m betragen, also breiter sind als heute und die eigentliche Baustelle mit Bauelementen (Protec) abgetrennt wird. Wie hoch die signalisierte Geschwindigkeit während und nach der Bauzeit sein wird, ist noch nicht festgelegt. Zuständig dafür ist die Kantonspolizei.

Regierungsrat Willi Haag ergänzt, dass zwar mit der Reduktion der Geschwindigkeit eine Verflüssigung des Verkehrs erfolge, wie auch die Geschwindigkeitsreduktion auf der Stadtautobahn gezeigt habe. Um einen flüssigen, kontinuierlichen Abfluss des Verkehrs zu gewährleisten ist die Geschwindigkeit nicht beliebig reduzierbar. Das Projekt ist zudem auf weitere 50 Jahre Lebensdauer ausgerichtet.

4 Allgemeine Diskussion

Die Kommission führt eine allgemeine Diskussion über die Vorlage anstelle einer Eintretendiskussion. Anschliessend führt sie die Spezialdiskussion.

Mächler-Wil dankt im Namen der FDP-Delegation für die Ausarbeitung des Projekts und die Ausführungen dazu und hält fest, dass das Projekt im 16. Strassenbauprogramm bereits enthalten ist. Er begrüsst die Erhöhung der Verkehrssicherheit, inklusive den Lärmschutz. Das Projekt werde auch vom Stadtrat Wil mitgetragen, weshalb eintreten beantragt und das Vorhaben unterstützt werde.

Dudli-Sonnental würdigt und bedankt sich im Namen der SVP-Fraktion für das Projekt und die Vorstellung. Die Instandsetzung ist zwingend notwendig. Er bedauert die Verfahrenssituation betreffend dem Lärmschutzprojekt Kirchstrasse 29 und fragt sich zudem, wieso nicht gleichzeitig mit dem Lipo-Kreisel gebaut werde. Die SVP beantragt eine geordnete Sanierung und damit Eintreten und Befürworten.

Bürki-Gossau bedankt sich im Namen der Fraktion von SP und Grünen bei der Regierung für die umfassende und sorgfältig ausgearbeitete Sanierungsvorlage. Die Wichtigkeit der Verbindung und damit des Viadukts ist unbestritten. Er begrüsst auch die schrittweise Sanierung, damit der Verkehr nicht durch Wohnquartiere geführt werden muss. Beim Bau



muss Wert auf die Sicherheit der Bauleute gelegt werden. Auf Grund der Wichtigkeit der Verbindung und der Sanierungsbedürftigkeit des Viadukts besteht kein Spielraum, um nicht die Tragfähigkeit weiter zu verschlechtern. Schade ist, dass die Lärmschutzwände nicht gleichzeitig erstellt werden. SP und Grüne unterstützen die Bauvorlage.

Dobler-Oberuzwil nimmt im Namen der CVP-EVP-Fraktion zum Vorhaben Stellung. Für die Instandsetzung gibt es keine Alternative, weshalb das Vorhaben unterstützt wird. Die Verbindung stelle für das Toggenburg den Anschluss an die Welt dar. Auf die Vorlage ist einzutreten und sie ist gutzuheissen.

Hilb-Wil hält fest, dass der Sanierungsbedarf ausgewiesen ist. Bei der Bauausführung sind sinnvolle Massnahmen zu ergreifen. Die Fahrbahnbreite von 3.5 m wird begrüsst. Auf die Vorlage ist einzutreten und sie ist gutzuheissen.

Ruedi Vögeli beantwortet die aufgeworfene Frage nach dem Bauablauf und führt aus, dass der Verfahrensstand im Kanton Thurgau wesentlich weiter vorangeschritten ist. Zudem sieht das Vorhaben auf dem Gebiet des Kantons Thurgau sieben Phasen für den Umbau vor, u.a. auch weil die SBB mit einer Unterführung betroffen ist. Dies führt insbesondere auch zu Nachtsperren.

Thalmann-Kirchberg erkundigt sich nach der Grenze für das Referendum.

Regierungsrat Willi Haag antwortet, dass im kantonalen Strassenbau im Gegensatz zu kantonalen Hochbauvorhaben kein obligatorisches Referendum bestehe, lediglich ein fakultatives. Dieser Kantonsratsbeschluss unterliegt daher dem fakultativen Referendum.

Die Instandsetzung des Viadukts Mühle Rickenbach ist nicht mit dem Projekt Lipo-Kreisel als ein einziges Projekt geplant worden, weil man der Ansicht war, dass damit zu viel miteinander verknüpft werde.

5 Spezialdiskussion

(richtet sich nach der Systematik der Botschaft)

Inhaltsverzeichnis:		keine Wortmeldungen
Zusammenfassung:		keine Wortmeldungen
Ziff. 1	Begründung der Instandsetzung	
Ziff. 1.1	Ausgangslage	keine Wortmeldungen
Ziff. 1.2	Auftrag	keine Wortmeldungen
Ziff. 2	heutige Verhältnisse	
Ziff. 2.1	Viadukt Mühle Rickenbach	keine Wortmeldungen
Ziff. 2.2	Unterführung Kirchstrasse	keine Wortmeldungen
Ziff. 2.3	Lärmschutz	keine Wortmeldungen



Ziff. 3	Projekt	
Ziff. 3.1	Projektperimeter	keine Wortmeldungen
Ziff. 3.2	Konzept	keine Wortmeldungen
Ziff. 3.3	Kunstbauten	

Hoare-Widmer-St.Gallen stört sich daran, dass eine Verbreiterung einer Strasse stets mit der Verkehrssicherheit begründet wird. Wer ist verantwortlich für die Sicherheit der Bauleute?

Ruedi Vögeli antwortet, dass die Unternehmungen für die Arbeitssicherheit ihrer Mitarbeiter auf der Baustelle verantwortlich sind. Der Kanton schreibt Minimalanforderungen vor.

Regierungsrat Willi Haag ergänzt, dass für die kantonseigenen Mitarbeiter eine eigene Stelle für die Arbeitssicherheit besteht. Für die Sicherheit der Mitarbeiter der Unternehmungen sind jedoch diese selbst verantwortlich.

Ziff. 3.3	Kunstbauten	
Ziff. 3.3.1	Viadukt Mühle Rickenbach	keine Wortmeldungen
Ziff. 3.3.2	Unterführung Kirchstrasse	keine Wortmeldungen
Ziff. 3.4	Verkehrskonzept während der Instandsetzung	

Thalmann-Kirchberg führt aus, dass auch aus seiner Sicht als Gewerbetreibender die vorgeschlagene Variante der Verkehrsführung während der Bauzeit die einzig richtige ist. Alles andere ist nicht zumutbar. Positiv überrascht zeigt er sich über den Bauablauf beim Lipo-Kreisel.

Ziff. 3.5	Lärmschutzprojekt für Liegenschaft Kirchstrasse 29, Rickenbach	keine Wortmeldungen
Ziff. 4	Umwelt	
Ziff. 4.1	Formelles	keine Wortmeldungen
Ziff. 4.2	Raumplanung	keine Wortmeldungen
Ziff. 4.3	Natur- und Landschaftsschutz	keine Wortmeldungen
Ziff. 4.4	Grund- und Oberflächengewässer, Entwässerung	

Koller-Gossau erkundigt sich danach, ob ein Schlammsammler neu erstellt werden muss.

Ruedi Vögeli antwortet, dass der Schlammsammler neu erstellt werden muss, um das Wasser über die Flawilerstrasse zur Kläranlage zu leiten.

Ziff. 4.5	Luft	keine Wortmeldungen
Ziff. 4.6	Lärm	keine Wortmeldungen
Ziff. 4.7	Störfallvorsorge	keine Wortmeldungen
Ziff. 5	Vernehmlassung	keine Wortmeldungen
Ziff. 6	Kosten	



Ziff. 6.1 Kostenvoranschlag

Kommissionspräsident **Warzinek-Mels** erkundigt sich danach, welcher Landerwerb nötig ist.

Ruedi Vögeli weist darauf hin, dass für das Projekt kein Land erworben werden muss. Es wird lediglich vorübergehend Bodenfläche beansprucht, z.B. für die Installationsfläche.

Ziff. 6.2	Kostentragung	keine Wortmeldungen
Ziff. 6.3	Kreditbedarf	keine Wortmeldungen
Ziff. 7	Rechtliches	
Ziff. 7.1	Strassengesetz	keine Wortmeldungen
Ziff. 7.2	Finanzreferendum	keine Wortmeldungen
Ziff. 8	Antrag	keine Wortmeldungen
Anhänge	Pläne	
	Übersichtkarte	keine Wortmeldungen
	Situation Projektperimeter	keine Wortmeldungen
	Situation Grundriss und Längsschnitt	keine Wortmeldungen
	Querschnitte	keine Wortmeldungen

Hilb-Wil erkundigt sich nach der Abtrennung zwischen den Fahrspuren nach dem Bau.

Ruedi Vögeli führt aus, dass zwischen den beiden Fahrtrichtungen eine sogenannte schreiende, ausgezogene Linie markiert werde.

Beschluss

Ziff. 1	keine Wortmeldungen
Ziff. 2 Abs. 1	keine Wortmeldungen
Ziff. 2 Abs. 2	keine Wortmeldungen
Ziff. 3 Abs. 1	keine Wortmeldungen
Ziff. 3 Abs. 2	keine Wortmeldungen
Ziff. 4	keine Wortmeldungen
Ziff. 5	keine Wortmeldungen

Kommissionspräsident **Warzinek-Mels** stellt fest, dass keine Änderungsanträge gestellt werden.



6 Rückkommen

Es wird kein Rückkommensantrag gestellt.

7 Schlussabstimmung

Kantonsratsbeschluss über die Instandsetzung des Viadukts Mühle Rickenbach der Kantonsstrasse Nr. 125 in Wil (36.15.01)

Die Vorlage wird einstimmig gutgeheissen.

8 Bestimmung des Kommissionssprechers

Die vorberatende Kommission beauftragt ihren Präsidenten, dem Kantonsrat mündlich Bericht zu erstatten.

9 Frage der Medien-Information

Die vorberatende Kommission beschliesst die Medien über das Ergebnis ihrer Beratungen zu informieren.

Anschliessend informieren die Mitarbeiter des Baudepartements die Kommissionsmitglieder über den Stand der Projekte des 16. Strassenbauprogramms.

Kommissionspräsident **Warzinek-Mels** bedankt sich bei allen Anwesenden für die Mitarbeit und schliesst die Sitzung um 11.40 Uhr.



St.Gallen, 5. Februar 2016

Der Präsident der vorberatenden
Kommission:

Der Protokollführer:

Thomas Warzinek

Adolf Wyss

Beilagen

- Folien 1 - 51

Geht an

- Mitglieder der vorberatenden Kommission
- Regierungsrat Willi Haag
- Marcel John, Baudepartement, Tiefbauamt
- Ruedi Vögeli, Baudepartement, Tiefbauamt
- Adolf Wyss, Baudepartement, Tiefbauamt, Protokollführer
- Staatskanzlei (2)
- Fraktionspräsidentinnen und -präsidenten (5)