

Einfache Anfrage Huser-Altstätten vom 26. September 2011

Zustand der Altstätter Autobahnanbindung

Schriftliche Antwort der Regierung vom 15. November 2011

Herbert Huser-Altstätten erkundigt sich in seiner Einfachen Anfrage vom 26. September 2011, ob der «desolate und inakzeptable» Zustand der Altstätter Autobahnanbindung der Regierung bekannt sei, welche Massnahmen vorgesehen seien, um den Zustand zu verbessern und in welchem Zeitpunkt die Verbesserungen vorgesehen seien.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Bei der Altstätter Autobahnanbindung handelt es sich um die Kantonsstrasse Nr. 68. Sie führt vom Autobahnanschluss Kriessern bis zum Kreisel vor der Stadt Altstätten. Sie kann in zwei Hauptabschnitte unterteilt werden. Ab dem Autobahnanschluss in Kriessern bis zum äusseren Seegraben (Abzweiger ehemalige Kantonsstrasse nach Kriessern) gilt sie als Umfahrung Kriessern. Dieser Abschnitt wurde in den Jahren 2001 und 2002 durch die politische Gemeinde Oberriet erstellt, bezahlt und anschliessend in einem Abtauschverfahren dem Kanton St.Gallen zu Eigentum und Unterhalt übergeben. Gleichzeitig wurde die bestehende Kantonsstrasse vom äusseren Seegraben bis nach Altstätten vollständig saniert und parallel dazu ein Geh- und Radweg erstellt.

Bevor mit den genannten Bauarbeiten begonnen wurde, fanden umfangreiche Bodenuntersuchungen statt. Geologische Gutachten wurden herangezogen und mit der Melioration der Rheinebene fand ein reger Erfahrungsaustausch über den ausserordentlich schwierigen Baugrund statt. Externe Gutachter und Ingenieurbüros kamen einvernehmlich zum Schluss, dass die bestehenden und die neuen Kunstbauten auf Pfähle zu fundieren seien. Nur so seien die erforderlichen Durchlassprofile und Unterführungshöhen langfristig zu garantieren. Für den Strassenbau wurden Bauverfahren gesucht, die einerseits einen gewissen Fahrkomfort sicherstellen und andererseits auch einen finanziell tragbaren Rahmen einhalten.

Die Sanierungsstrecke wie auch Teile der Umfahrung Kriessern liegen auf einer Torfschicht, die eine Mächtigkeit von 5 bis 7 Metern aufweist. Darunter folgen Silt/Sand- und Kiesschichten der Rheinauflandung. Dieser Boden ist äusserst setzungsanfällig und reagiert bereits auf wenige Kilogramm Mehrbelastung. Der Zeitraum für das Abklingen der Setzungen beträgt mehrere Jahre. Erschwerend hinzu kommt der hohe Tonanteil im Torf, der dazu führt, dass der Boden eine geringe Wasserdurchlässigkeit aufweist. Dies hat zur Folge, dass der anstehende Boden und der Strassenkörper stark auf Schwankungen des Grundwasserspiegels reagieren. Aufgrund der zu erwartenden hohen Kosten von mehreren Millionen Franken wurden das vollständige Auspacken der Torfschichten, eine Verdichtung mittels Untergrundsprengeungen wie auch das Stabilisieren des Strassenkörpers mit Pfählen und Platten verworfen. Dauerhafte, grossräumige Grundwasserabsenkungen sind aus ökologischer und finanzieller Sicht undenkbar.

Als technisch machbare und auch finanzierbare Lösung erwies sich die Entlastung des Strassenkörpers durch Verwendung von Schaumglas an Stelle von Kies-Sand in der Foundationsschicht. Das Schaumglas weist eine Dichte von lediglich 250 kg/m^3 . So wurden im Jahre 1998 Probestrecken mit Schaumglas, das mittels starken Geogittern paketweise zusammengehalten wird, erstellt. Seitliche Drainagen auf Planumshöhe regeln den Wasserhaushalt. Zweijährige Beobachtungen zeigten bei den Probestrecken wie auch bei Verbreiterungen des bestehenden Strassen-

körpers sehr gute Resultate. Die Verbreiterungen waren nötig, um eine einheitliche Strassenbreite von 6,5 m mit jeweils 50 cm breiten Banketten zu erhalten. Das getestete Bauverfahren wurde umgesetzt im Wissen, dass sich die ganze Rheinebene und damit auch der Strassenkörper weiter setzen werden, dass die Höhenunterschiede zwischen Strassenkörper und den auf starren Pfählen fundierten Kunstbauten wieder zunehmen werden und dass Leitungsquerungen unter dem Strassenkörper langfristig wieder an der Strassenoberfläche sichtbar werden. Auch war bekannt, dass sehr trockene oder sehr nasse Wetterperioden den Untergrund in Bewegung halten und dass der Unterhaltungsdienst mit kleinen Belagssanierungen örtliche Verformungen aus dem Untergrund immer wieder korrigieren müssen. Die Strasse ist, wie alle anderen Bauwerke auf diesem Untergrund, langfristig ohne kostenintensives starres System nicht auf der heutigen Höhe zu halten. Komforteinbussen müssen deshalb in Kauf genommen werden.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Der Regierung sind der problematische Baugrund und damit verbunden die Unebenheiten auf den Kantonsstrassen in der Rheinebene bekannt. Dies betrifft nicht nur die Altstätter Autobahnanbindung, sondern auch die vom Kantonsrat neu ins Strassennetz aufgenommene Anbindung vom Dorf Balgach bis zum Anschluss Widnau/Diepoldsau (Kantonsstrasse Nr. 110), die sich in einem noch deutlich schlechteren Zustand befindet.
2. Das Strasseninspektorat im Baudepartement hat den konkreten Auftrag, die Sicherheit auf den Kantonsstrassen im Betrieb zu garantieren. Im Rahmen des Unterhaltes werden deshalb kleinere Sanierungen, wo immer nötig, sofort ausgeführt. Wenn die Sanierungsmassnahmen den ordentlichen Unterhalt übersteigen, ist eine Gesamtsanierung notwendig. Dies ist im Moment für den betreffenden Strassenabschnitt noch nicht angezeigt. Die Strasse steht aber unter ständiger Beobachtung, da die Problematik der Setzungen bekannt ist.
3. Der aktuelle Strassenzustand erfordert wie erwähnt auf langen Abschnitten vorläufig noch keine grundlegende Sanierung. Auf einzelnen Teilstrecken kann mittels Belagsaufschichtungen die Fahrsicherheit genügend gewährleistet werden. Langfristig ist sich die Regierung aber bewusst, dass grössere Belagssanierungen unumgänglich sein werden. Wann diese Gesamtsanierung notwendig sein wird, wird massgeblich von den Grundwasserspiegelständen und -änderungen, von der Verkehrsentwicklung auf dem Strassenabschnitt und davon abhängig vom Setzungsverlauf in der Rheinebene beeinflusst. Die Situation auf der Altstätter Autobahnanbindung wird periodisch von Fachleuten überprüft und beurteilt. Oberste Priorität hat dabei die permanente Gewährleistung der Verkehrssicherheit.