

# Kantonsratsbeschluss über die Kapazitätsanpassung der Kantonsstrasse Nr. 8, Wil, Georg Renner-Strasse – Flawilerstrasse – Toggenburgerstrasse

Botschaft und Entwurf der Regierung vom 16. Oktober 2012

## Inhaltsverzeichnis

<b>Zusammenfassung</b>	<b>2</b>
<b>1 Begründung des Bauvorhabens</b>	<b>3</b>
1.1 Ausgangslage	3
1.2 Auftrag	4
<b>2 Heutige Verhältnisse</b>	<b>4</b>
2.1 Verkehr	4
2.2 Strassenzustand	5
2.3 Geologische Verhältnisse	5
<b>3 Projekt 5</b>	
3.1 Projektperimeter	5
3.2 Konzept	5
3.3 Verkehr	6
3.4 Lärmschutz Wilfeld	9
<b>4 Umwelt 9</b>	
4.1 Formelles	9
4.2 Ökologische Baubegleitung	9
4.3 Raumplanung	9
4.4 Natur- und Landschaftsschutz	10
4.5 Archäologie, historische Verkehrswege, Kulturgüterschutz	10
4.6 Altlasten	10
4.7 Boden	10
4.8 Grund- und Oberflächengewässer, Entwässerung	11
4.9 Luft	11
4.10 Lärm	11
4.11 Störfallvorsorge	11
<b>5 Vernehmlassung</b>	<b>12</b>

<b>6</b>	<b>Kosten 12</b>	
6.1	Kostenvoranschlag (Preisbasis Juli 2011)	12
6.2	Kostenaufteilung Kanton – politische Gemeinde	13
6.3	Kreditbedarf	13
<b>7</b>	<b>Rechtliches</b>	<b>13</b>
7.1	Strassengesetz	13
7.2	Finanzreferendum	14
<b>8</b>	<b>Antrag</b>	<b>14</b>
	<b>Beilagen: Pläne</b>	<b>15</b>
	<b>Entwurf (Kantonsratsbeschluss über die Kapazitätsanpassung der Kantonsstrasse Nr. 8, Wil, Georg Renner-Strasse – Flawilerstrasse – Toggenburgerstrasse)</b>	<b>21</b>

## Zusammenfassung

*Im Zeitraum des 4. öV-Programms 36.08.03 «Kantonsratsbeschluss über das Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2009 bis 2013» erfolgen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2009 bis 2013 umfangreiche Infrastrukturausbauten für den Fernverkehr, welche durch die erforderlichen Infrastrukturmassnahmen zugunsten des Regionalverkehrs ergänzt werden sollen. Mit der Attraktivitätssteigerung des Fernverkehrs per Ende 2013 müssen die Regionalzughalte bei den Bahnhöfen Schwarzenbach und Algetshausen-Henau einstweilen aufgehoben werden. Gleichzeitig wird das Busangebot im Korridor Wil-Uzwil verdichtet und zusammen mit strassenbaulichen Massnahmen die Zufahrt der Buslinien zum Bahnknoten Wil generell verbessert. Der Kantonsrat hat dem 4. öV-Programm in der Septembersession 2008 zugestimmt.*

*Auf der Kantonsstrasse Nr. 8 (Gossau – Flawil – Oberuzwil – Wil), im Bereich der beiden LIPO-Knoten in Wil, bilden sich in den Morgen- und Abendspitzenstunden regelmässig Rückstaus von mehreren hundert Metern Länge. Die Kapazitäten der lichtsignalgesteuerten Knoten genügen den aktuellen Verkehrsbelastungen nicht mehr. Es ist insbesondere auch aus öV-Sicht dringender Handlungsbedarf geboten. Neben den Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) sind in erster Linie die öffentlichen Busbetriebe stark betroffen, deren Hauptbeziehungen in der staugefährdeten Richtung liegen. Mit der Einführung des Halbstundentakts im Dezember 2013 wird sich diese Problematik noch erheblich verschärfen.*

*Im Jahre 2009 wurde zu diesem Zweck eine Planungsstudie erarbeitet. In dieser Studie wurden verschiedene Möglichkeiten für alternative Trasseführungen untersucht, mit denen für die Buslinie 730 eine Fahrplanstabilität erreicht und langfristig gesichert werden kann. Darüber hinaus wurden Aussagen zur langfristigen Kapazität des gesamten Knotensystems für den MIV gemacht. Die resultierende Bestvariante sieht eine Kapazitätsanpassung im Perimeter Georg Renner-Strasse – Flawilerstrasse – Toggenburgerstrasse in Wil mit einem Dimensionierungshorizont 2025 vor. Das Bauvorhaben besteht aus folgenden Elementen:*

- Umgestaltung der LIPO-Knoten Flawilerstrasse und Georg Renner-Strasse zu Kreiseln mit Bypässen;*
- Anpassung der Spuren zwischen den beiden Knoten inklusive Lärmschutzwand;*

- *Umgestaltung des Kreisels Sonn matt innerhalb der vorhandenen Abmessungen zu einem Kreisel mit überbreiter, zweispuriger Fahrbahn mit zweistreifigen Zufahrten und Busbevorzugung in den Hauptrichtungen.*

*Die Gesamtkosten für das Strassenbauvorhaben belaufen sich auf 8,909 Mio. Franken. An die Kosten für Geh- und Radwege in der Höhe von Fr. 114'000.– hat die Stadt Wil gemäss Art. 69 Strassengesetz (sGS 732.1) einen Beitrag von 35 Prozent oder Fr. 40'000.– zu leisten. Die restlichen Kosten von Fr. 8,869 Mio. Franken gehen zu Lasten des Strassenfonds des Kantons St.Gallen.*

*Das Bauvorhaben ist im 15. Strassenbauprogramm (2009 – 2013) in der Priorität B enthalten. Die Finanzierung erfolgt einerseits über die frei werdenden Mitteln von 2,5 Mio. Franken aus dem Projekt «Verkehrsentlastung Zentrum Wil», das vorläufig nicht realisiert wird. Die restlichen Mittel von 6,369 Mio. Franken sind ins 16. Strassenbauprogramm 2014 – 2018 aufzunehmen. Die Bauzeit beträgt voraussichtlich drei Jahre (2013 – 2015).*

*Der Kantonsratsbeschluss über die Kapazitätsanpassung im Perimeter Georg Renner-Strasse – Flawilerstrasse – Toggenburgerstrasse Wil untersteht dem fakultativen Finanzreferendum.*

Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Hiermit unterbreiten wir Ihnen Botschaft und Entwurf zum Kantonsratsbeschluss über die Kapazitätsanpassung der Kantonsstrasse Nr. 8, Wil, Georg Renner-Strasse – Flawilerstrasse – Toggenburgerstrasse.

## **1 Begründung des Bauvorhabens**

### **1.1 Ausgangslage**

Im Bereich Georg Renner-Strasse, Flawilerstrasse und Toggenburgerstrasse in der politischen Gemeinde Wil zeichnen sich seit längerer Zeit Kapazitätsengpässe ab. Das Hauptproblem liegt in der Überlastung bzw. in der fehlenden Kapazität des gesamten Knotenbereichs LIPO. Enge Platzverhältnisse, Eingriffe in das Signalprogramm zur Verhinderung von Rückstaus auf die Autobahn sowie stark verflochtete Verkehrsströme verunmöglichen einen optimalen Verkehrsfluss. Dadurch erreichen vor allem die Rückstaus aus Richtung Flawil – Uzwil regelmässig eine Länge von mehreren hundert Metern. Ein zusätzliches Problem ist die zeitweise Überlastung des nördlich der LIPO-Knoten gelegenen Sonnmatkrisels (Toggenburgerstrasse / Flawilerstrasse / Sonn matt). Neben den Auswirkungen auf den MIV sind in erster Linie die öffentlichen Busbetriebe stark betroffen, deren Hauptbeziehungen in der staugefährdeten Richtung liegen. Die Buslinie Nr. 730 zwischen Schwarzenbach und Wil erfährt am lichtsinalgesteuerten Knotensystem LIPO in den Morgen- und Abendspitzenstunden sowie zur Mittagszeit regelmässig erhebliche Verspätungen. Der Bericht «Buskonzept Wil – Uzwil» des Büros asa AG, Rapperswil, vom 15. Dezember 2008 zeigt auf, dass die Fahrpläne regelmässig nicht eingehalten werden können. Die Verspätungen von bis zu 10 Minuten haben zur Folge, dass die Anschlüsse an die Intercityzüge in Wil und Uzwil nicht mehr sichergestellt sind. Aufgrund der Stausituationen bei den LIPO-Knoten und beim Kreisel Sonn matt besteht aus öV-Sicht heute dringender Handlungsbedarf. Vor allem die Toggenburgerstrasse Nord erreicht Auslastungen von bis zu 107 Prozent in der Morgenspitzenstunde und die Flawilerstrasse von 96 Prozent in der Abendspitzenstunde.

Mit dem 4. öV-Programm (Kantonsratsbeschluss über das Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2009 bis 2013 [36.08.03]), wurden für den Raum Uzwil-Wil unter anderem folgende Massnahmen bestimmt:

*«Für den Zeithorizont 2013 wird unter diesen Rahmenbedingungen vorgeschlagen, die regelmässigen Bahnhalte Schwarzenbach und Algetshausen-Henau einstweilen aufzuheben. Gleichzeitig wird das Busangebot im Korridor Wil-Uzwil verdichtet und zusammen mit strassenbaulichen Massnahmen die Zufahrt der Buslinien zum Bahnknoten Wil generell verbessert. Damit können einerseits für die aufkommensstarken Schnellzugsbahnhöfe bereits vor Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs Zürich markante Verbesserungen mit bis zu vier Verbindungen je Stunde erzielt und andererseits mit dem ausgebauten Busangebot die Erschliessung des Korridors Wil-Uzwil auch abseits der Bahnstationen deutlich verbessert werden.»*

Die Erschliessung eines grossen Einzugsgebiets zwischen Wil und Uzwil hat damit neu durch Busse zu erfolgen. Mit dem Ausbau des Busangebots zu einem Halbstundentakt zwischen Wil und Uzwil über Schwarzenbach und Henau sollen die wegfallenden Halte in Algetshausen-Henau und Schwarzenbach ersetzt werden. Mit diesen Umstrukturierungsmassnahmen zeichnet sich eine Verschärfung des Problems auf dem Strassennetz ab. Das lokal überlastete Verkehrssystem bei den LIPO-Knoten muss mit baulichen Massnahmen behoben werden. Beim Kreisel Sonnmatt kann mit zweistreifigen Zufahrten eine Leistungssteigerung erreicht werden. Zusätzlich sind in den staugefährdeten Richtungen Massnahmen zur Busbevorzugung vorzusehen.

## 1.2 Auftrag

Der Auftrag für das vorliegende Strassenbauvorhaben ist primär im Kantonsratsbeschluss über das 4. öV-Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2009 bis 2013 begründet. Nach der Schliessung der Bahnhöfe Schwarzenbach und Algetshausen-Henau per Ende 2013 hat der öffentliche Verkehr für den Korridor Uzwil-Wil mit Bussen zu erfolgen. Zur Sicherstellung der Zugsanschlüsse bei den Bahnhöfen Uzwil und Wil ist eine ausreichende Leistungsfähigkeit der LIPO-Knoten und des Kreisels Sonnmatt durch strassenbauliche Massnahmen sicherzustellen.

## 2 Heutige Verhältnisse

### 2.1 Verkehr

#### 2.1.1 Kantonsstrassen

Die Georg Renner-Strasse ist die wichtigste Verbindung zwischen dem Toggenburg und Wil. Als Autobahnzubringer kommt dieser Hauptverkehrsachse mit überregionalem Charakter zusätzlich eine wichtige Rolle zu. Die Kantonsstrasse Nr. 8, Flawilerstrasse (Gossau – Flawil – Oberuzwil – Wil) dient allen Verkehrsteilnehmern. Entlang der Flawilerstrasse führt ein regionaler Radweg Richtung Norden zum Kreisel Sonnmatt. Die anschliessende Toggenburgerstrasse ist mit beidseitigen Radstreifen versehen. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) bei den LIPO-Knoten betrug im Jahre 2010:

- DTV<sub>2010</sub> Flawilerstrasse Süd (südlich Lichtsignalanlage [LSA]): 13'810 Fahrzeuge
- DTV<sub>2010</sub> Flawilerstrasse Nord (nördlich LSA): 16'010 Fahrzeuge
- DTV<sub>2010</sub> Verbindung zwischen LSA: 11'375 Fahrzeuge
- DTV<sub>2010</sub> Georg Renner-Strasse Nord (Ausfahrt A1): 25'640 Fahrzeuge
- DTV<sub>2010</sub> Georg Renner-Strasse Nord (südlich LSA LIPO): 20'320 Fahrzeuge.
- DTV<sub>2010</sub> Toggenburgerstrasse Nord: 18'330 Fahrzeuge.

#### 2.1.2 Unfallstatistik

Gemäss Unfallstatistik der Kantonspolizei St.Gallen ereigneten sich zwischen Januar 2006 und Januar 2011 im vorgesehenen Ausbauggebiet 83 Unfälle mit 48 verletzten Personen und einer Gesamtschadenssumme von etwa Fr. 600'000.–. Dabei ist eine Konzentration der Unfälle beim Knoten Georg Renner-Strasse festzustellen.

## 2.2 Strassenzustand

Grundsätzlich kann der heutige Oberbau sowohl der Flawilerstrasse als auch jener der Georg Renner-Strasse aufgrund von stichprobenartigen Materialuntersuchungen als gut bezeichnet werden. Die Belagsstärken variieren in den Deckschichten zwischen 40 und 55 mm und in den Trag- und Binderschichten zwischen 150 und 270 mm. Aufgrund der Untersuchung der Belagsproben kann nicht der gesamte Belagsaufbruch als Sekundärbaustoff wieder verwendet werden.

Bei den vorgenommenen Kiessondierungen wurden Stärken in der Grössenordnung von 40 bis 50 cm vorgefunden. Die Siebkurve entspricht einem Kiesgemisch 0/45. Die Wiederverwendung ist dann möglich, wenn die Frostbeständigkeit konkret nachgewiesen werden kann.

## 2.3 Geologische Verhältnisse

Mit einer Sondierbohrung und 6 Baggerschlitzen wurden die Baugrundverhältnisse für die Fundierung der Lärmschutzmauer und zur Abstützung des auskragenden Kreisels geologisch aufgenommen. Die Ergebnisse lassen durchwegs auf gut tragfähigen, kiessandigen Untergrund schliessen. Im Hang von der Georg Renner-Strasse zur Freudenau hinunter muss allerdings auch mit weniger verfestigtem Aufschüttmaterial aus dem Autobahnbau gerechnet werden. Der Grundwasserspiegel liegt tief, im Mittel bei rund 520 m.ü. M.

# 3 Projekt

## 3.1 Projektperimeter

Der Projektperimeter umfasst das gesamte LIPO-Knotensystem bis zum Kiesel Sonnmatt. Folgende Elemente werden mit dem Bauvorhaben realisiert:

- Umgestaltung der beiden mit Lichtsignalen gesteuerten LIPO-Knoten Flawilerstrasse (Kiesel Wilfeld) und Georg Renner-Strasse (Kiesel Freudenau) zu Kreiseln mit Bypässen;
- Anpassung der Spuren zwischen den beiden Knoten inklusive Lärmschutzwand;
- Umgestaltung des Kreisels Sonnmatt innerhalb der vorhandenen Abmessungen zu einem Kiesel mit überbreiter zweispuriger Fahrbahn mit zweistreifigen Zufahrten und Busbevorzugung in den Hauptrichtungen.

Aufgrund der starken Verflechtungen und der vielseitigen Interessen wurde der Projektperimeter erweitert. Neben dem eigentlichen Strassensystem ist auch das angrenzende Umfeld in die Planung mit einzubeziehen. Dazu gehören etwa die Erschliessung Wilfeld, die Grundstücke entlang der Flawilerstrasse sowie die Erschliessung des Baugebiets Mühleweiher-Weingarten. Die Kantonsgrenze St.Gallen-Thurgau verläuft parallel zur Flawilerstrasse, wobei sich die westlich der Kantonsstrasse liegenden Grundstücke bereits auf Thurgauer Boden befinden.

## 3.2 Konzept

Folgende Zielsetzungen werden vom Baudepartement des Kantons St.Gallen verfolgt:

- Störungsfreier Busbetrieb;
- Leistungssteigerung für den MIV zur langfristigen Sicherung der Betriebsqualität;
- Erschliessungsmöglichkeit für eine neue Nutzung auf dem Wilfeld;
- Sicherstellung der Erschliessung vorhandener Grundstücke.

Die massgebenden Dimensionierungsverkehrsmengen wurden basierend auf den Verkehrszählungen der Jahre 2007/2008 mit einem jährlichen Wachstum von 1,5 Prozent bis ins Jahr 2025 aufgerechnet. Für die Bewältigung dieser Verkehrsmengen in den Morgen- und Abendspitzenstunden können die LIPO-Knoten innerhalb der verfügbaren Platzverhältnisse ausgebaut werden.

Ein Ausbau des Kreisels Sonnmatte ist auf Grund der dichten Bebauung nur sehr beschränkt möglich. Im Rahmen einer Planungsstudie wurden dazu verschiedene Varianten erarbeitet und einander gegenübergestellt. Für die resultierende Bestvariante wurde der Leistungsnachweis erbracht und im April 2009 ein konkretes Vorprojekt erarbeitet.

Die Dimensionierung des Strassenoberbaus erfolgt für die Verkehrslastklasse T5 (sehr schwer) und die Tragfähigkeitsklasse S2 (mittlere Tragfähigkeit). In den Kreiselnbereichen ist ein Vollausbau notwendig. Auf Grund des hohen Schwerverkehrsaufkommens aus den umliegenden Industriegebieten werden die beiden Kreiselnneubauten mit einer Betondecke erstellt.

## 3.3 Verkehr

### 3.3.1 Kiesel Freudenu (Georg Renner-Strasse)

Der Knoten Georg Renner-Strasse wird als Kiesel mit einem Durchmesser von 45 m konzipiert. Die überbreite Fahrbahn von 10.25 m ist zweispurig befahrbar, wird aber nicht mit einer Mittelmarkierung versehen. Alle Knotenzufahrten werden durch Bypässe mit einer Breite von 5.0 m ergänzt. Die Zufahrten Georg Renner-Strasse Nord und die Verbindungsstrasse aus Richtung Flawilerstrasse werden als zweistreifige Zufahrten angelegt. Für eine optimierte Fahrbahngeometrie und einen möglichst grossen Abstand zum angrenzenden Knoten Flawilerstrasse wird der neue Kieselrand etwa 17 m über den heutigen Strassenrand hinaus nach Osten verschoben. Dies bedingt eine neue Dammschüttung auf einer Länge von etwa 80 m mit einer maximalen Höhe von rund 16 m.

Alle Kreiselausfahrten werden mit einer Breite von 5.0 m erstellt. Die zwei doppelspurigen Zufahrten weisen eine Totalbreite von 7.5 m (4.0 m und 3.5 m) auf. Die dritte Einfahrt aus Richtung Wattwil ist 4.0 m breit. Die nördlichen und südlichen Kieseläste werden an die bestehenden Fahrspuren auf der Georg Renner-Strasse angepasst (Nord: 2 mal 2 Spuren von Wil und in Richtung Wil, Süd: 2 Spuren in Richtung Wattwil und 1 Spur in Richtung Wil).

Die Verbindungsstrasse zum Kiesel Wilfeld wird fünfspurig ausgebildet, mit Spurbreiten von 3.50 m bis 3.65 m.

Der Kiesel Freudenu sowie die stark belasteten Zu- und Ausfahrtsspuren werden in Beton erstellt. Dadurch ist eine lange Betriebsdauer gewährleistet. Die Trenninseln werden gepflästert. Die bestehende Leitplanke und der Wildschutzzaun entlang des östlichen Projektperimeters werden nach den Bauarbeiten wieder erstellt.

### 3.3.2 Kiesel Wilfeld (Flawilerstrasse)

Die Erstellung des Kreisels Wilfeld und die Verbreiterung der Verbindungsstrasse tangieren das Grundstück Wilfeld, das heute durch eine Lärmschutzwand geschützt ist. Die Wand muss abgebrochen und neu erstellt werden.

Der Knoten Flawilerstrasse wird als einstreifiger Kiesel mit einem Durchmesser von 30.0 m, einer Fahrbahnbreite von 5.5 m und einem überfahrbaren Bereich für Lastwagen von 2.0 m ausgebildet. Alle Knotenzufahrten werden analog dem Kiesel Freudenu durch Bypässe ergänzt. Beim Bypass Nord handelt es sich um den Hauptzubringer ab der Autobahn in Richtung Wil. Er wird mit einer konstanten Breite von 5.0 m ausgebildet. Der Bypass von Wil in Richtung Flawil verläuft parallel zum bestehenden Geh- und Radweg und wird mit einer Breite von 4.0 m erstellt. Bei der Wiedereinfahrt in die Flawilerstrasse ist der Bypass nicht vortrittsberechtigt. Aufgrund des engen Kurvenradius wird der Bypass von Flawil in Richtung Osten von 3.25 m auf etwa 6.0 m ausgeweitet. In der Fortsetzung besteht die Möglichkeit, in den Kiesel Freudenu oder in den Bypass Süd in Richtung Wattwil einzufahren. Parallel zum Bypass verläuft auf der Flawilerstrasse eine zweite

Spur in Richtung Nord. Diese dient als Zufahrt in den Kreisell für die Fahrbeziehung Flawil – Wil und weist eine Länge von etwa 45 m ab dem Fussgängerübergang LIPO auf. Die Trenninsel von Flawil in Richtung Ost wird aufgrund der geplanten Ausnahmetransportroute überfahrbar ausgebildet.

Die Fussgängerquerung zum LIPO-Areal wird neu nach Süden verlegt. Dazu ist die Fussgängerführung auf dem LIPO-Areal ebenfalls anzupassen. Der Veloverkehr auf der Flawilerstrasse bleibt unverändert. Die heutigen Breiten des Fuss- und Radwegs betragen 3.0 m, bei Rabatten 2.5 m; diese Breiten werden beibehalten.

Der Kreisell sowie die Zu- und Ausfahrtsspuren werden ebenfalls mit einer Betondecke versehen. Die notwendigen Trenninseln werden gepflästert.

### **3.3.3 Stausteuerung**

Die ausreichende Leistungsfähigkeit für den Belastungsfall 2025 wurde mit dem Simulationsprogramm VISSIM an beiden Kreiseln nachgewiesen. In der Abendspitzenstunde zeigt die dynamische Verkehrssimulation allerdings eine kritische Situation auf dem direkten Bypass von der Autobahnausfahrt in Richtung Wil zur Flawilerstrasse. Ebenfalls zu Störungen könnte es für den öV aus Richtung Flawil nach Wil kommen. Um auf diese Störungen Einfluss nehmen zu können und einem Stau auf die Autobahn entgegen zu wirken, können verschiedene Zuflüsse auf die Kreisell mittels Lichtsignalanlagen reguliert werden. Die für die Dosierung erforderlichen Anlagen und Kabelverbindungen sind Bestandteil des Projekts.

### **3.3.4 Grundstückerschliessung**

Die Grundstückerschliessung entlang der Flawilerstrasse gestaltet sich aufgrund des neuen Kreisells als schwierig. Die untergeordneten Zufahrten müssen dabei direkt an ein stark frequentiertes und übergeordnetes Strassennetz angeschlossen werden. Die Erschliessung der Grundstücke Nrn. 148, 152 und 151 bleibt an gleicher Lage wie heute, allerdings entfällt die Lichtsignalsteuerung. Der Quellverkehr aus der vortrittsbelasteten Einfahrt kann direkt über eine 4.0 m breite Zufahrt in den Kreisell einmünden. Der Zielverkehr muss aus Sicherheitsgründen eine Zusatzschleife in Kauf nehmen und wendet beim Kreisell Sonnmatt. Die Zufahrt aus den strassenzugewandten Garagen des Grundstücks Nr. 152 erfolgt weiterhin direkt über die Flawilerstrasse. Die Erschliessung der Grundstücke Nrn. 149 und 150 werden in der heutigen Form belassen. Die Erschliessung des Grundstücks Wilfeld ist östlich der Flawilerstrasse vorgesehen, soll aber erst mit der Überbauung des Grundstücks realisiert werden.

### **3.3.5 Kreisell Sonnmatt**

Beim Kreisell Sonnmatt bestehen aufgrund der vorhandenen Bebauung nur beschränkte Möglichkeiten für einen Ausbau. Die Änderungen erfolgen grösstenteils innerhalb der vorhandenen Strassenflächen. Die Kreiselfahrbahn wird nach innen auf 9.0 m verbreitert. Für die überbreite Fahrbahn mit überfahrbarem Innenbereich ist keine Mittelmarkierung vorgesehen. Um den Verkehr der beiden hoch belasteten Kreisellzufahrten Flawiler- und Toggenburgerstrasse Nord besser bewältigen zu können, werden diese Zufahrten zweistreifig ausgebildet. Der zusätzliche Verkehrstreifen auf der Flawilerstrasse weist eine Länge von etwa 31 m, jener auf der Toggenburgerstrasse Nord infolge der Autobahnbrücke eine Länge von etwa 15 m auf. Bei beiden Zufahrten müssen die bestehenden Fussgängerquerungen nach aussen geschoben werden. Die Kreisellzufahrten Sonnmatt- und Toggenburgerstrasse Süd bleiben praktisch unverändert. Für den neuen Geh- und Radweg entlang der Zufahrt Toggenburgerstrasse ist eine Verbreiterung um 1.0 m nötig. Aufgrund der zweispurigen Zufahrt entlang der Flawilerstrasse und der neuen Fussgängerinsel wird der südliche Strassenrand bis zu 5.6 m in Richtung Süd verschoben. Der Kreisell

Sonn matt weist einen genügenden Aufbau auf, so dass bis auf kleinere Ausnahmen nur ein Belagersatz nötig ist.

Die Auswirkungen des geplanten Ausbaus wurden mit den Verkehrsbelastungen aus dem Jahre 2008 bewertet. Es zeigt sich, dass die Abendspitzenstunde mit dem Ausbau in der Zufahrt Flawilerstrasse eine Verbesserung der Verkehrsqualität von Stufe F (völlig ungenügend) in Stufe B (gut) erfährt. Für das Jahr 2025 fällt die Qualität auf C (zufriedenstellend) zurück. Die Rückstaulängen werden auch im Jahr 2015 noch kleiner sein als heute. Für die starkfrequentierten Busverbindungen in Nord-Süd-Richtung werden Busbevorzugungsmassnahmen mit Lichtsignalanlagen umgesetzt.

### **3.3.6 Auswirkungen Toggenburgerstrasse**

Durch die Kapazitätserweiterung kann die maximal mögliche Belastung in Richtung Wil erhöht werden. Dies kann negative Auswirkungen auf die übrigen Knoten an der Toggenburgerstrasse in der Stadt Wil haben. Der maximale Rückstau reicht jedoch auch künftig nicht bis zum nächsten Knoten und die Verlustzeiten werden gering sein. Mit Hilfe einer Simulation wurde die maximal mögliche Belastung in Richtung Wil mit und ohne Ausbau des Kreisels Sonn matt «gemessen». Dazu wurde die Belastung des Verkehrsstroms Flawilerstrasse – Toggenburgerstrasse Nord stetig erhöht. Für die übrigen Ströme wurde die Belastung der Abendspitzenstunde 2025 angenommen. Im Abfluss nach Wil bewältigt die Toggenburgerstrasse ohne Ausbau 1'150, mit Ausbau 1'250 Fahrzeuge pro Stunde. Die mögliche Verkehrszunahme aufgrund des Ausbaus beträgt somit 8 bis 9 Prozent. Die mögliche Zunahme gegenüber den im Jahre 2008 gezählten 990 Fahrzeugen beträgt ohne Ausbau 16 Prozent und mit Ausbau 26 Prozent.

Mit dem Ausbau damit kann eine deutliche Verbesserung der heutigen Verkehrssituation in den Spitzenstunden erreicht werden. Auch mit der Verkehrsbelastung 2025 wird eine erheblich bessere Leistungsfähigkeit als im heutigen Zustand erreicht. In der Abendspitzenstunde wird es in der Zufahrt Toggenburgerstrasse Süd auch künftig zeitweise zu einem längeren Rückstau kommen, der sich aber dank der doppelspurigen Zufahrt immer wieder relativ rasch auflösen wird.

### **3.3.7 Langsamverkehr**

Beim Kiesel Wilfeld werden die beiden bestehenden Fussgängerübergänge zusammengefasst und in Richtung Flawil verschoben. Somit ergibt sich eine neue Verbindung zum LIPO-Gebäude. Der bestehende Übergang ist aufgrund der naheliegenden Behinderten-Werkstätte mit einem Lichtsignal ausgestattet. Zugunsten der Sehbehinderten wird neu eine taktile Markierung angebracht. Der Übergang erhält zusätzlich eine 2.0 m breite Velofurt. Der Fussgängerübergang bei der Bushaltstelle unmittelbar nordwestlich des Kreisels Wilfeld wird in der Lage beibehalten. Der Fussgängerübergang über die Flawilerstrasse beim Kiesel Sonn matt wird um etwa 20 m in Richtung Flawil verschoben. Damit wird auch eine regelmässige Verteilung der Übergänge mit einem Abstand von rund 135 m erreicht.

Die bestehenden Geh- und Radwege im Projektperimeter werden durch das Bauvorhaben in ihrer Funktionalität nicht beeinträchtigt. Beim Kiesel Sonn matt wird die Situation für Radfahrer mit zusätzlichen Ein- und Ausfahrten am Kiesel optimiert. Der Fussgängerstreifen über die Sonn mattstrasse erhält neu eine Velofurt. Die bestehende Radwegquerung auf der Toggenburgerstrasse Süd wird nicht verändert und steht für eine sichere Querung in Richtung Flawilerstrasse ebenfalls zur Verfügung.

### 3.4 Lärmschutz Wilfeld

Im Auftrag des Baudepartementes wurde im Mai/Juni 2011 die Lärmsituation im Gebiet Wilfeld und Umgebung durch die Gruner AG, Ingenieure und Planer, Basel, beurteilt. Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass im Zustand 2010 der Immissionsgrenzwert (IGW) an 13 Gebäuden und im Zustand 2015 (voraussichtliches Bauende) an 12 Gebäuden überschritten sein wird. Alarmwert-Überschreitungen wurden nicht registriert. Der Vergleich der Lärmbelastungen des Zustands 2010 und 2015 zeigt, dass keine Änderung des Lärmbelastungspegels  $\geq 1$  dB(A) auftritt. Damit liegt keine «wesentliche Änderung» der Anlage gegenüber 2010 vor. Es besteht allerdings die Bestandesgarantie, welche den Ersatz der bestehenden Lärmschutzwand erforderlich macht. Die neue Lärmschutzwand mit hochabsorbierenden Lavabetonelementen weist eine Höhe von 4.0 m ab Terrain auf und wird auf einem Betonriegel abgestellt. Der Längsriegel wird punktuell auf Betonbohrpfähle fundiert. Die Materialisierung entspricht dem nahe gelegenen Lärmschutzprojekt «Lärmsanierung Georg Renner-Strasse».

Der Kanton St.Gallen ist als Eigentümer der Flawilerstrasse gegenüber Objekten mit IGW-Überschreitungen sanierungspflichtig. Diese Lärmsanierung wird im Rahmen der ordentlichen Sanierungsprojekte gemäss den Programmvereinbarungen mit dem Bund umgesetzt werden.

## 4 Umwelt

### 4.1 Formelles

Für das vorliegende Projekt ist gemäss Schreiben des Amtes für Umwelt und Energie vom 21. Juli 2011 keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erforderlich. Im Rahmen des Kantonsstrassenprojekts werden die relevanten Umweltbereiche behandelt.

### 4.2 Ökologische Baubegleitung

Die Umweltbaubegleitung und die Bodenkundliche Baubegleitung sorgen für die rechtskonforme Realisierung des Bauprojekts hinsichtlich der umweltrelevanten Gesetze, Verordnungen, Richtlinien und Wegleitungen einerseits und für die sachgerechte Umsetzung der umweltrelevanten Auflagen und Bedingungen aus dem Planverfahren andererseits. Sämtliche Massnahmen im Bereich Umweltschutz (Rückbau, Materialbewirtschaftung, Entsorgung, Entwässerung, Immissionen usw.) sind im Projekt enthalten und während des Baus in Form einer «Umweltbaubegleitung» gemäss VSS-Norm 640 610a sicherzustellen. Die umweltrelevanten Prozesse sind anhand einer Relevanzmatrix aufzuzeigen, zu dokumentieren und mittels Erfolgskontrolle zu verifizieren.

Der Kontrollplan für die Umweltbaubegleitung ist ein Instrument der Qualitätssicherung in den verschiedenen Umweltbereichen. Er dient der Überwachung und Begleitung der Umweltauflagen, umfasst sämtliche umweltrelevanten Prozesse, zeigt die nötigen Massnahmen auf und gibt Auskunft über die Anforderungen, den Ausführungszeitpunkt und die Zuständigkeiten. Die Umweltbaubegleitung arbeitet mit einem Kontrollplan, überwacht den Bau, dokumentiert die Umweltanliegen und erstellt einen Schlussbericht.

### 4.3 Raumplanung

Gemäss aktuellem Zonenplan wird für das Bauvorhaben Boden der Landwirtschaftszone, der Wohn- und Gewerbezone sowie der Gewerbe- und Industriezone benötigt. Insgesamt sind 2'600 m<sup>2</sup> Land zu erwerben. Für die Realisierung des Projektes werden zusätzlich 6'334 m<sup>2</sup> Bodenfläche vorübergehend beansprucht. Dabei werden rund 450 m<sup>2</sup> Fruchfolgefläche definitiv und rund das Doppelte vorübergehend in Anspruch genommen. Gemäss Auskunft des Amtes für Raumentwicklung und Geoinformation (AREG) erfüllen Infrastrukturprojekte in dieser Grössenordnung

die Anforderungen für eine Beanspruchung von Fruchtfolgefläche, so dass der Beanspruchung zugestimmt werden kann.

#### 4.4 Natur- und Landschaftsschutz

Die Umgestaltung des Kreisels Sonn matt erfolgt grösstenteils innerhalb der bestehenden Verkehrsfläche. Für den Ausbau der LIPO-Knoten zu Kreiseln werden rund 2'450 m<sup>2</sup> Land benötigt. Es sind keine Schutzobjekte und keine Ortsbilschutzgebiete betroffen. Das Landschaftsbild wird durch das Bauprojekt nicht beeinträchtigt. Die Abstützung des Kreisels Freudenuau geschieht mit einer natürlichen Böschung, welche aus einem Variantenstudium als Bestvariante hervorging und sich optimal in die bestehende Dammböschung einfügt.

#### 4.5 Archäologie, historische Verkehrswege, Kulturgüterschutz

Gemäss Kantonsarchäologie sind im Projektperimeter keine archäologischen Fundstellen bekannt. Die geplanten Arbeiten sollten aus archäologischer Sicht unproblematisch sein, archäologische Funde (Scherben, Münzen usw.) können deshalb aber nicht ausgeschlossen werden. Darauf ist während der Bauausführung zu achten. Durch den Ausbau werden keine historischen Verkehrswege oder schützenswerten Kulturgüter tangiert.

#### 4.6 Altlasten

Gemäss dem Kataster der belasteten Standorte des Kantons St.Gallen liegt das Bauvorhaben in der Nähe der beiden Altablagerungen No:3425A0006 und No:3425A0007, welche im Kataster unter der Massnahmenklasse B und C aufgeführt sind. Die Prüfung durch das Amt für Umwelt und Energie hat ergeben, dass die Altlasten ausserhalb des Projektperimeters liegen und somit nicht tangiert werden. Sollte es während den Aushubarbeiten zu Kontakt mit Altlasten kommen, wird das Amt für Umwelt und Energie unverzüglich kontaktiert.

#### 4.7 Boden

##### 4.7.1 Chemischer Bodenschutz

Das Bauvorhaben ist im Kataster «Prüfgebiete Bodenverschiebungen» als «Strasse mit mehr als 15'000 Fahrzeugen pro Tag» aufgeführt. Gemäss Art. 7 der Verordnung über Belastungen des Bodens (SR 814.12, abgekürzt VBBo) wurden mit dem Amt für Umwelt und Energie folgende Massnahmen definiert:

- Oberboden (Humus), welcher unmittelbar entlang der Strasse abgeschürft wird (3 Meter breiter Streifen, 0,2 Meter tief), wird gesetzeskonform in einer Inertstoffdeponie entsorgt.
- Oberboden (Humus), welcher weiter von der Strasse entfernt abgeschürft wird (> 3 Meter), wird links und rechts der sanierten Strasse in einer Breite von höchstens 10 Metern wieder angelegt.

##### 4.7.2 Physikalischer Bodenschutz

Die bezüglich physikalischem Bodenschutz nötigen Auflagen wurden in Zusammenarbeit mit dem Amt für Umwelt und Energie einvernehmlich festgelegt:

Die Entsorgungswege (Deponiestandorte, Wiederverwendungsorte usw.) von mineralischen Bauabfällen und belastetem Bodenmaterial werden sauber dokumentiert. Sie werden mit der Submission verlangt, und während des Baus sichergestellt. Die Umsetzung ist Aufgabe der Bodenkundlichen Baubegleitung.

## 4.8 Grund- und Oberflächengewässer, Entwässerung

Vom Bauvorhaben sind keine Oberflächengewässer betroffen. Der Projektperimeter liegt praktisch vollständig im Gewässerschutzbereich «Au». Bauten unter dem mittleren Grundwasserspiegel sind daher grundsätzlich bewilligungspflichtig. Der mittlere Grundwasserspiegel liegt aber im Projektbereich sehr tief bei rund 520 m.ü.M. Es sind deshalb keine Grundwasserschutzzonen direkt betroffen.

Gemäss dem Generellen Entwässerungsplan der Stadt Wil werden die vom Projekt betroffenen Strassenabschnitte der Georg Renner-Strasse, Flawiler- und Toggenburgerstrasse in das Mischwassersystem entwässert. Die Entwässerung der projektierten Kreisel wird ebenfalls an die bestehende Mischwasserkanalisation angeschlossen. Das mässig belastete Strassenabwasser wird auf Anordnung des Amtes für Umwelt und Energie gewässerschutzkonform auf der kommunalen Abwasserreinigungsanlage Wil behandelt.

## 4.9 Luft

Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um eine B-Baustelle. Die BAFU-Baurichtlinie Luft vom 1. September 2002, aktualisiert am 1. Januar 2009 ist anzuwenden. Generell sind emissionsarme Bauverfahren anzustreben oder geeignete Massnahmen zu veranlassen (z.B. Staubbekämpfung). Partikelfilter auf Baumaschinen sind Pflicht.

## 4.10 Lärm

Gemäss Lärmberechnungen hat der Endzustand des Bauvorhabens keine wesentliche Änderung der Lärmsituation (> 1 dB) zur Folge. Während des Baus ist darauf zu achten, dass Ruhezeiten usw. nach Möglichkeit eingehalten und unnötige Immissionen vermieden werden. Die bestehende Lärmschutzwand Wilfeld wird durch eine 4.0 m hohe hochabsorbierende Lavabetonwand ersetzt.

## 4.11 Störfallvorsorge

Durchgangsstrassen, auf denen gefährliche Güter transportiert werden, unterstehen der Störfallverordnung vom 27. Februar 1991 (StFV). Dabei kommt ein zweistufiges Beurteilungsverfahren zur Anwendung, bei welchem 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, welche durch das Bundesamt für Umwelt (BAFU) entwickelt wurde und als standardisiertes und anerkanntes Verfahren bei Bund und Kantonen zum Einsatz gelangt. Gemäss 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»).

Das vorliegende Bauvorhaben wurde durch Ernst Basler + Partner AG Zollikon geprüft. Der Untersuchungsperimeter beschränkt sich auf das Gebiet im Bereich der Kreisel Freudenau und Wilfeld. Der Kreisel Sonnmatt wird aufgrund der geringen baulichen Anpassungen nicht in die Störfallbetrachtungen miteinbezogen. Es ist davon auszugehen, dass im betrachteten Strassenabschnitt Gefahrguttransporte stattfinden. Die Beurteilung mittels Ausschlusskriterien ergab, dass die Risiken für die Umwelt (Verschmutzung von Oberflächengewässern bzw. genutzten Grundwasserträgern mit Schutzzonen) unkritisch sind. Die Störfallrisiken für Anwohner und Fahrzeuginsassen nach Realisierung der geplanten Verkehrsanlagen im Bereich LIPO liegen hingegen

nicht a priori im unkritischen Bereich und wurden mit der Screening-Methode näher untersucht. Ernst Basler + Partner AG kommt mit Bericht vom 31. Januar 2012 zu folgendem Ergebnis: Das Personenrisiko für die Kreisel Freudenu und Wilfeld sowie für das Gesamtsystem im Bereich LIPO beschränkt sich primär auf die Fahrzeuginsassen. Zufällig im Nahbereich bis 50 m von der Strasse anwesende Personen, inklusive Besucher der LIPO, tragen wenig zum Risiko bei. Es zeigt sich, dass die Personenrisiken weitgehend im akzeptablen Bereich und vereinzelt im Übergangsbereich liegen. Es gibt kein Störfallzenario, bei welchem das Risiko ein nicht akzeptables Ausmass annimmt. Damit sind aus Sicht der Störfallrisiken keine speziellen Sicherheitsmassnahmen in Betracht zu ziehen. Durch das Treffen der allgemeinen, für solche Strassenbauvorhaben üblichen Sicherheitsmassnahmen zur Vermeidung von Unfällen wird auch dem Aspekt der Störfallsicherheit genügend Rechnung getragen.

## **5 Vernehmlassung**

Das Projekt Kapazitätsanpassung Georg Renner-Strasse – Flawilerstrasse – Toggenburgerstrasse wurde der politischen Gemeinde Wil am 30. August 2011 zur Vernehmlassung nach Art. 35 Strassengesetz (sGS 732.1; abgekürzt StrG) zugestellt. Mit Bericht und Antrag vom 5. Oktober 2011 beantragte der Stadtrat dem Stadtparlament, dem Projekt sei zuzustimmen und der Kanton St.Gallen sei einzuladen, folgende Punkte zu berücksichtigen:

- Optimierung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr im Bereich Sonnmattkreisel;
- Sicherstellung der öV-Fahrplanstabilität während der Bauphasen;
- das Betriebs- und Gestaltungskonzept Toggenburgerstrasse sei als flankierende Massnahme umgehend an die Kapazitätsanpassung Georg-Rennerstrasse – Flawilerstrasse – Toggenburgerstrasse umzusetzen.

In der Folge wurde die Vorlage der parlamentarischen Bau- und Verkehrskommission (BVK) zur Beratung überwiesen. Diese beschloss an der Sitzung vom 15. Dezember 2011 Eintreten und stimmte mit 5 Ja gegen 1 Nein bei einer Enthaltung dem stadträtlichen Antrag zu. Das Stadtparlament lehnte an seiner Sitzung vom 2. Februar 2012 den stadträtlichen Antrag mit 18 Nein gegen 17 Ja bei einer Enthaltung ab. Dieser Beschluss wurde gemäss Gemeindeordnung der Stadt Wil dem fakultativen Referendum unterstellt. In der Folge wurde das Referendum mit 1'231 gültigen Unterschriften ergriffen. Am 17. Juni 2012 stimmten die Stimmberechtigten von Wil mit 2'968 Ja gegen 1'449 Nein der stadträtlichen Stellungnahme im Sinne von Art. 35 Abs. 1 Strassengesetz und damit auch dem Projekt zu.

Zu den vom Stadtrat Wil verlangten zusätzlichen Massnahmen kann festgehalten werden, dass das Betriebs- und Gestaltungskonzept Toggenburgerstrasse zwischenzeitlich beim Baudepartement in Bearbeitung ist. Es wurde im Abtausch mit dem Strassenraumgestaltungsprojekt an der Zürcherstrasse in Wil vorgezogen. In dieses zusätzliche Projekt fliessen auch weitere Überlegungen zur Verbesserung des Langsamverkehrs im Bereich Sonnmattkreisel ein, da das Projekt unmittelbar räumlich anschliesst. Die Sicherstellung der Fahrplanstabilität des öV während der Bauzeit muss detailliert im Rahmen der einzelnen Bauphasen untersucht und umgesetzt werden.

## **6 Kosten**

### **6.1 Kostenvoranschlag (Preisbasis Juli 2011)**

Der Kostenermittlung wurden Erfahrungszahlen und die Einheitspreise eines Unternehmerangebots eines vergleichbaren Objekts zu Grunde gelegt. Für das Objekt «Kapazitätsanpassung Kantonsstrasse Nr. 8, Wil, Georg Renner-Strasse – Flawilerstrasse – Toggenburgerstrasse» ergeben sich folgende Kosten (in Franken, gerundet, einschliesslich 8.0 Prozent Mehrwertsteuer):

Kosten für Grundstück	Fr.	820'000.–
Kreisel Sonnmatt, Bauarbeiten	Fr.	808'000.–
Kreisel Freudenau und Wilfeld, Bauarbeiten	Fr.	4'410'000.–
Lärmschutzwände inkl. Foundationen	Fr.	303'000.–
Signalisierung, Markierung	Fr.	1'153'000.–
Beleuchtung	Fr.	200'000.–
Prüfungen, Kopien, Honorare	Fr.	1'215'000.–
<b>Total Kosten</b>	<b>Fr.</b>	<b>8'909'000.–</b>

## 6.2 Kostenaufteilung Kanton – politische Gemeinde

Nach Art. 76 Abs. 1 StrG werden die Baukosten bestehender Verkehrsknoten nach Interessenlage aufgeteilt. Die Kapazitätserhöhung und die Verbesserung der Situation für den öffentlichen Verkehr erfolgen ausschliesslich auf Kantonsstrassen, liegen vollumfänglich im Interesse des Kantons St.Gallen und werden damit zu 100 Prozent durch den Kanton St.Gallen getragen. Die Kosten für Geh- und Radwege belaufen sich auf Fr. 114'000.–. Gemäss Art. 69 StrG hat die Stadt Wil an diese Kosten einen Beitrag von 35 Prozent oder von Fr. 40'000.– zu leisten.

## 6.3 Kreditbedarf

Nach Abzug des Kostenanteils der Stadt Wil ergibt sich für den Kanton St.Gallen ein verbleibender Kreditbedarf für das Strassenbauvorhaben von gesamthaft Fr. 8'869'000.–.

Das Bauvorhaben ist im 15. Strassenbauprogramm (2009 – 2013) in der Priorität B enthalten. Die Dringlichkeit dieses Bauvorhabens war zum Zeitpunkt der Erstellung des 15. Strassenbauprogramms noch nicht bekannt und wurde erst mit der Umsetzung des 4. öV Programmes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs prioritär. Auch wurde erst mit der Verkehrsstudie der Gruner AG, Ingenieure und Planer, Basel klar, dass die öV-Zielsetzungen durch Massnahmen an der Strasseninfrastruktur und damit mit Geldern aus dem Strassenfonds erreicht werden können. Das Projekt wird aufgrund der Dringlichkeit für den öV in die Priorität A vorgezogen und mit frei werdenden Mitteln aus dem zurückgestellten Projekt «Verkehrsentlastung Zentrum Wil» von 2.5 Mio. Franken teilfinanziert. Die restlichen Kosten von 6.369 Mio. Franken sind ins 16. Strassenbauprogramm (2014 – 2018) aufzunehmen.

## 7 Rechtliches

### 7.1 Strassengesetz

Nach Art. 36 Abs. 2 StrG erlässt der Kantonsrat ein mehrjähriges Strassenbauprogramm. Dieses enthält die im 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, welche einen Kreditbedarf von mehr als 6 Mio. Franken beanspruchen, auszuführen. Vielmehr ist für die Verwirklichung des vorliegenden Bauvorhabens nach Art. 37 StrG die Zustimmung des Kantonsrates nötig.

Nach der Genehmigung des Projekts durch den Kantonsrat bzw. nach dem Eintritt der Rechtsgültigkeit des Kantonsratsbeschlusses folgt das Planverfahren nach Strassengesetz. Die Pläne sind nach Art. 41 Abs. 1 StrG während dreissig Tagen in der berührten politischen Gemeinde Wil öffentlich aufzulegen. Mit dem Bau kann erst begonnen werden, wenn über das Projekt und die allenfalls dagegen erhobenen Einsprachen rechtskräftig entschieden ist. Zudem muss die Abtretung privater Rechte nach Art. 50 StrG geregelt sein.

## 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 Kapazitätsanpassung Kantonsstrasse Nr. 8, Wil, Georg Renner-Strasse – Flawilerstrasse – Toggenburgerstrasse verursacht zulasten des Kantons eine einmalige neue Ausgabe von Fr. 8'869'000.–. Das Bauvorhaben untersteht somit dem fakultativen Finanzreferendum.

## 8 Antrag

Wir beantragen Ihnen, Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, auf den Entwurf des Kantonsratsbeschlusses über die Kapazitätsanpassung der Kantonsstrasse Nr. 8, Wil, Georg Renner-Strasse – Flawilerstrasse – Toggenburgerstrasse einzutreten.

Im Namen der Regierung

Martin Gehrer  
Präsident

Canisius Braun  
Staatssekretär

# Pläne

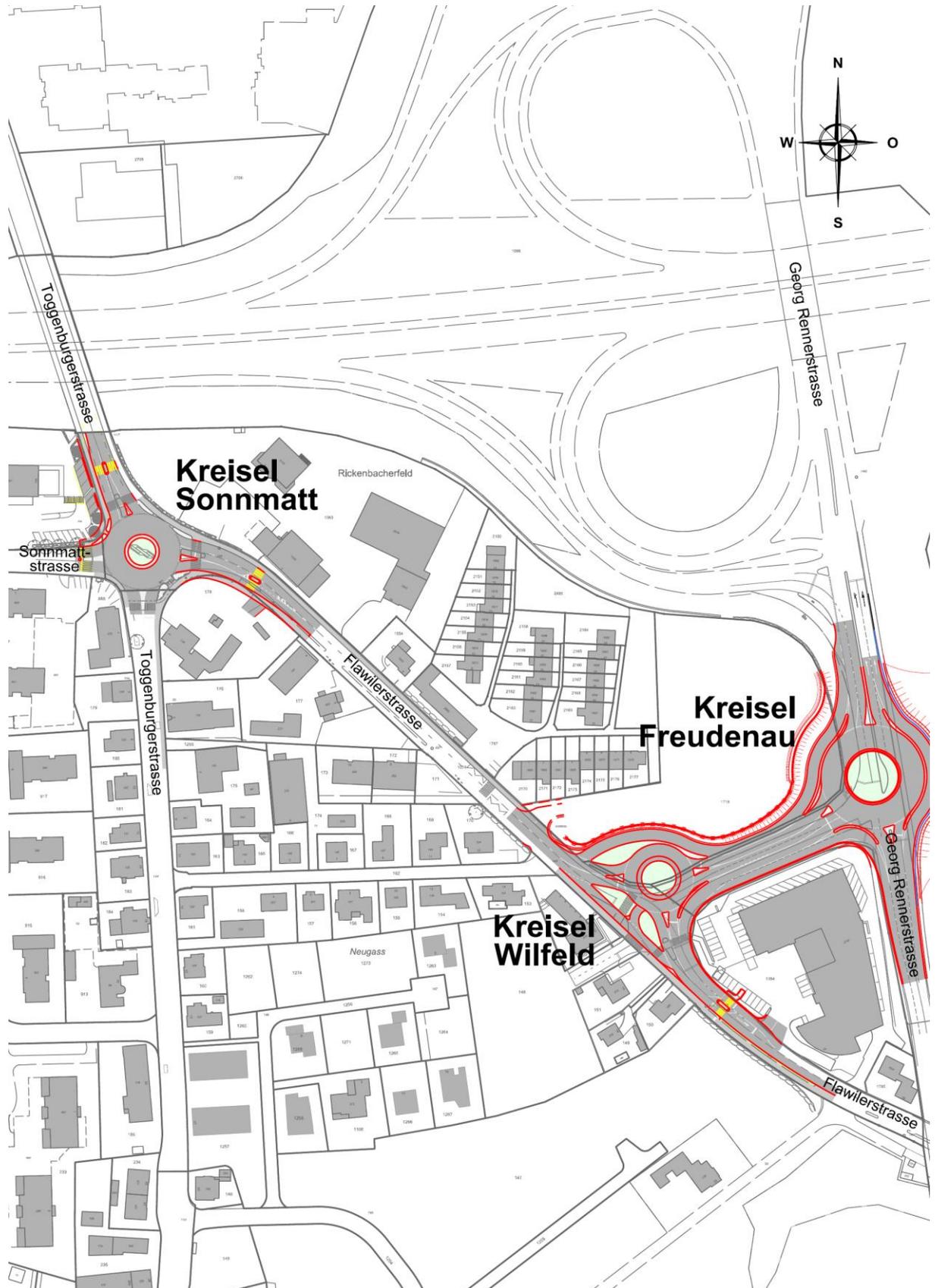
## Beilage 1

### Übersicht Situation heute 1:2500



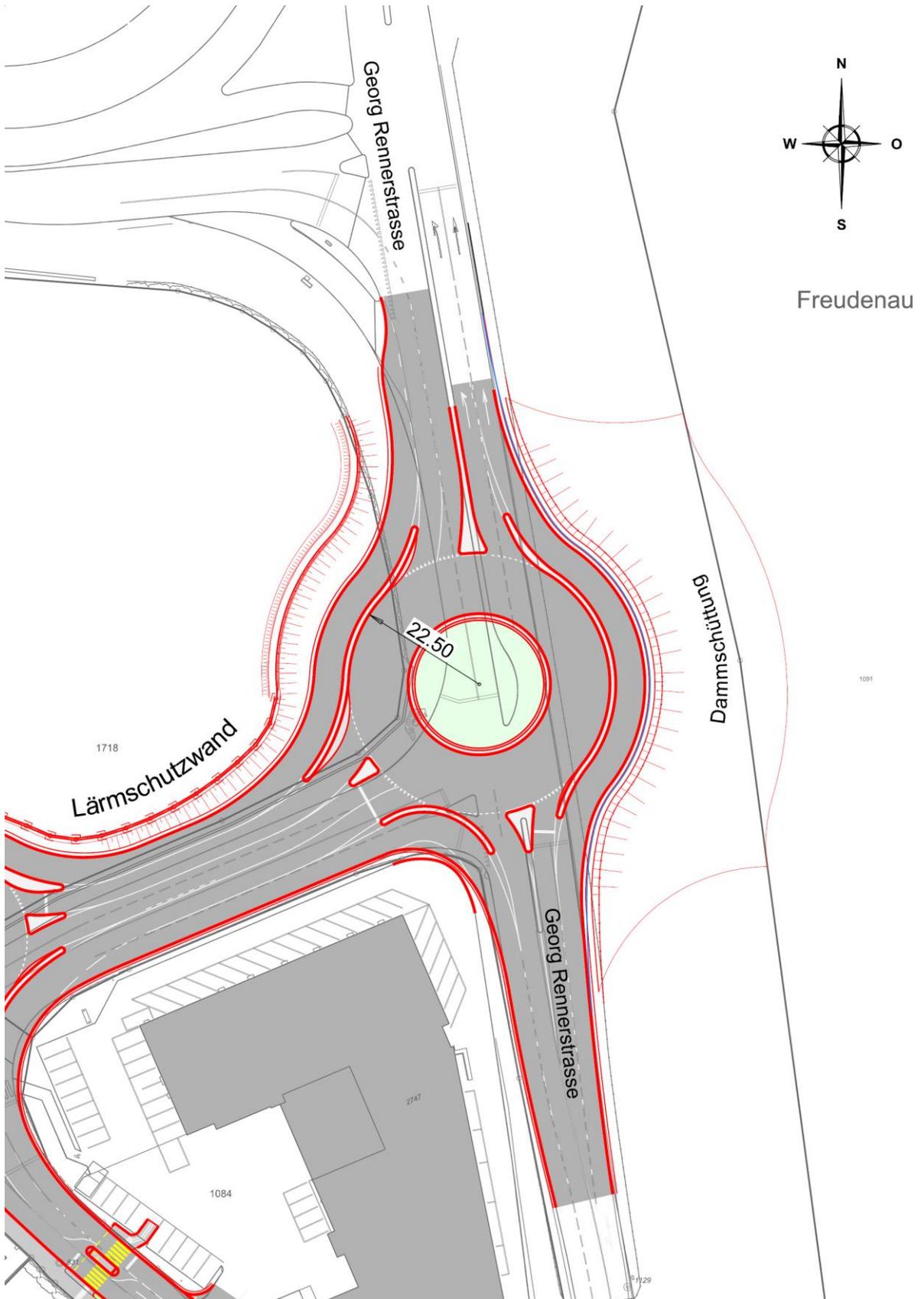
# Beilage 2

Übersicht Projekt 1:2500



# Beilage 3

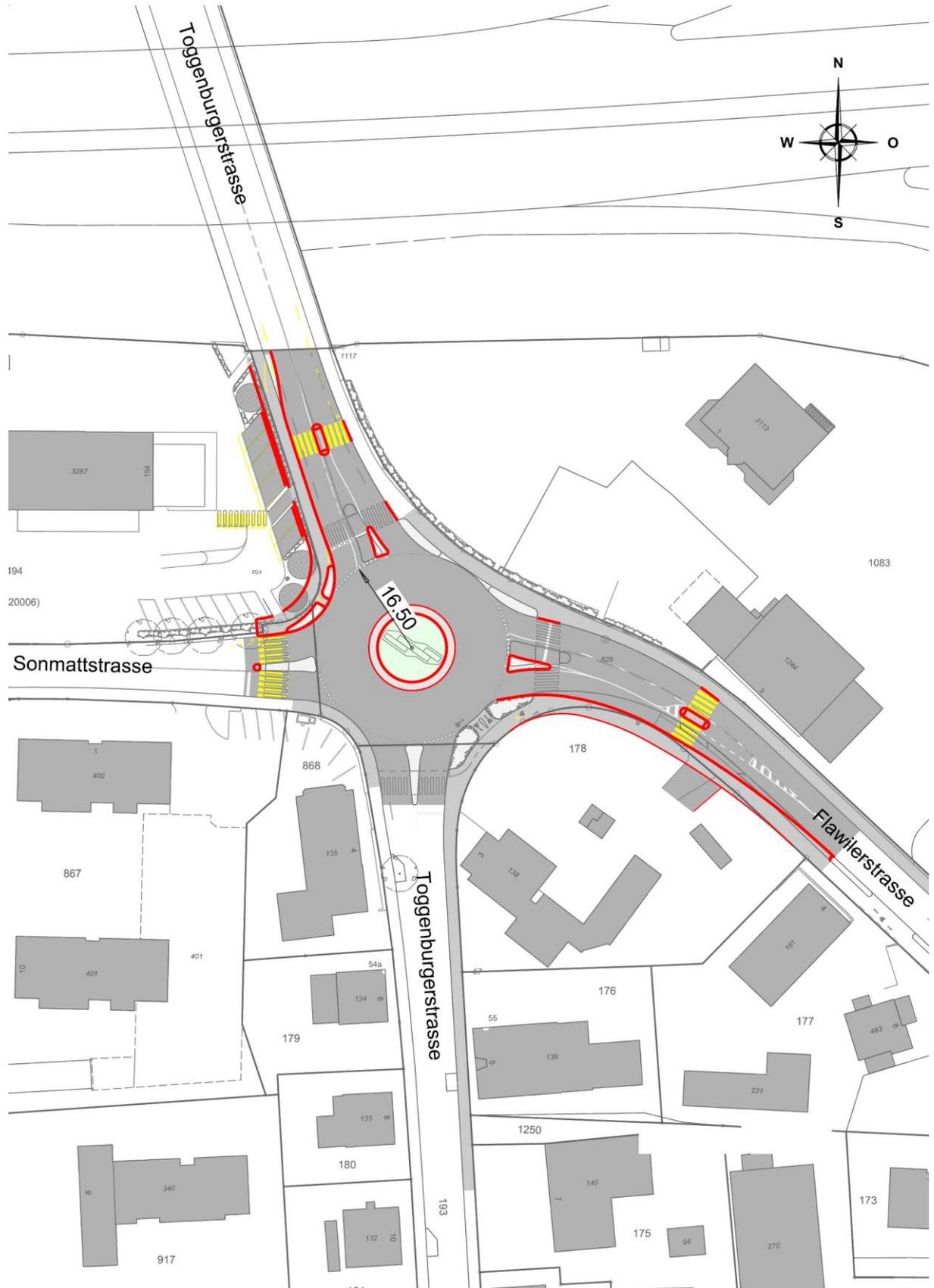
## Situation Kreisel Freudenau 1:1000





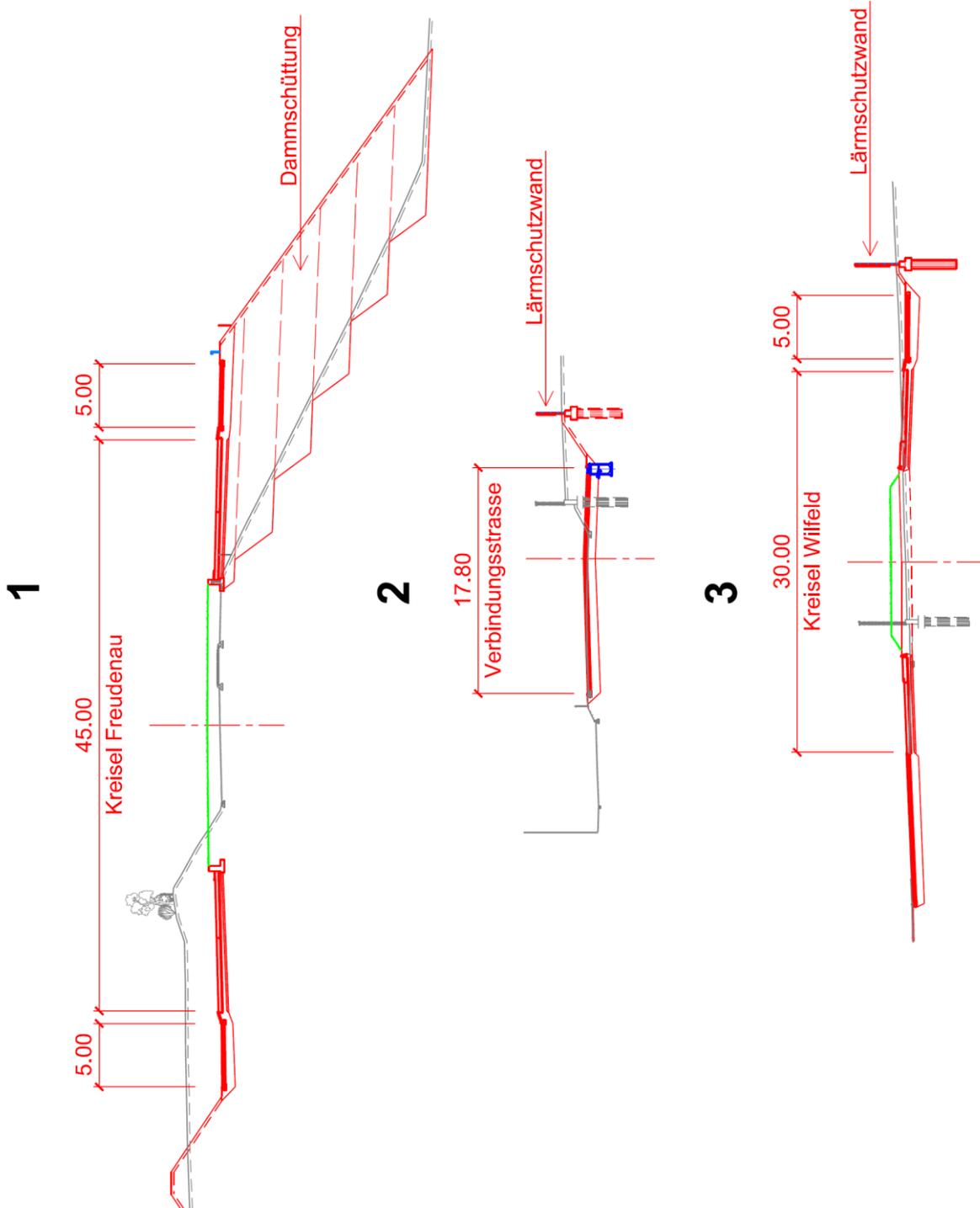
# Beilage 5

## Situation Kreisel Sonnmatt 1:1000



# Beilage 6

Querprofile 1:500



## **Kantonsratsbeschluss über die Kapazitätsanpassung der Kantonsstrasse Nr. 8, Wil, Georg Renner-Strasse – Flawilerstrasse – Toggenburgerstrasse**

Entwurf der Regierung vom 16. Oktober 2012

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 16. Oktober 2012<sup>1</sup> Kenntnis genommen und erlässt

als Beschluss:

1. Das Projekt über die Kapazitätsanpassung der Kantonsstrasse Nr. 8, Wil, Georg Renner-Strasse – Flawilerstrasse – Toggenburgerstrasse mit einem Kostenvoranschlag von Fr. 8'909'000.– (Preisstand Juli 2011) wird genehmigt.
2. Zur Deckung der Kosten wird unter Berücksichtigung der gesetzlichen Kostenbeteiligung<sup>2</sup> der Stadt Wil ein Kredit von Fr. 8'869'000.– gewährt.

Der Kredit wird dem Strassenfonds belastet.

3. Über Nachtragskredite für Mehrkosten, die auf ausserordentliche, nicht voraussehbare Umstände zurückgehen, beschliesst der Kantonsrat endgültig.
4. Mehrkosten infolge ausgewiesener Teuerung bewilligt die Regierung.
5. Die Regierung wird ermächtigt, im Rahmen des Kostenvoranschlags bauliche Änderungen zu beschliessen, soweit sie aus technischen Gründen oder zum Schutz der Umwelt notwendig sind und das Gesamtprojekt dadurch nicht wesentlich umgestaltet wird.
6. Dieser Erlass untersteht dem fakultativen Finanzreferendum.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> ABI 2012, ●●.

<sup>2</sup> Art. 69 StrG, sGS 731.1.

<sup>3</sup> Art. 7bis Abs. 1 RIG, sGS 125.1.