

Vorlage Stadtparlament

Datum 20. Oktober 2020
Beschluss Nr. 4729
Aktenplan 732.12 Kantonsstrassen, Gemeindestrassen

Gübsenweg inkl. SBB-Sitterbrücke, Verbreiterung für den Fuss- und Veloverkehr; Zusatz- und Verpflichtungskredit

Antrag

Wir beantragen Ihnen, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Für die Mehrkosten bei der Erarbeitung des Vor- und Bauprojekts zur Verbreiterung des Stegs der SBB-Sitterbrücke wird zum Verpflichtungskredit inkl. Zusatzkredit von CHF 295'000 ein zweiter Zusatzkredit von CHF 135'000 erteilt.
2. Das Projekt «Verbreiterung Gübsenweg für den Fuss- und Veloverkehr, von der Gübsenstrasse bis zur Lehnstrasse (inkl. dem Steg entlang der SBB-Sitterbrücke)» mit Kosten im Umfang von CHF 5'310'000 wird gutgeheissen und dafür nach Abzug der Beiträge Dritter resp. bereits erteilter Kredite ein entsprechender Verpflichtungskredit von CHF 1'414'200 erteilt.
3. Es wird festgestellt, dass der Beschluss gemäss Ziffer 2 gemäss Art. 8 Ziff. 6 lit. a der Gemeindeordnung dem fakultativen Referendum untersteht.

1 Ausgangslage

Der Gübsenweg via SBB-Sitterbrücke ist ein wichtiger Bestandteil des Fuss- und Veloverkehrsnetzes der Stadt und des Kantons St.Gallen. Er ist sowohl Teil des kantonalen Wanderwegs als auch des kantonalen Radwegnetzes und verbindet insbesondere die Quartiere Haggen und Winkeln. Ausserhalb der Wintermonate nutzen im Durchschnitt täglich 750 Velofahrende und rund 300 zu Fuss Gehende diese Verbindung. An Spitzentagen, d.h. an einem schönen und warmen Wochenende, werden sogar 1'500 Velofahrende und 750 zu Fuss Gehende pro Tag gezählt.

Das SBB-Viadukt über die Sitter wurde 1925 im Zuge des Doppelspurausbaus und der Elektrifizierung der Bahnstrecke Winterthur – St. Gallen neu erstellt und ersetzte die damalige eiserne Brücke auf gusseisernen Türmen aus dem Jahr 1856. Das Viadukt überspannt seitdem das Sittertal mit sechs überhöhten Bögen in Stampfbeton und weist eine Gesamtlänge von rund 190 m auf. Bereits beim Bau wurde ein südseitig auskragender Steg mit öffentlichem Weg errichtet. In den Jahren 1984-1985 wurde der Steg entlang der SBB-Sitterbrücke im Auftrag der Stadt St.Gallen saniert.

Der Gübsenweg ist mit knapp 2 m Breite auf der Brücke und mit rund 2.5 m Breite auf den beiden Zufahrtbereichen zwischen der Sturzeneggstrasse und der Brücke im Westen sowie zwischen der Brü-

cke und der Lehnstrasse im Osten für eine reibungslose Abwicklung der Fuss- und Veloverkehrsbedürfnisse deutlich zu schmal. Die Velofahrenden, welche diese Verbindung nutzen, können, insbesondere bei entgegenkommenden zu Fuss Gehenden oder Velofahrenden, nur langsam fahren. Auf dem schmalen Steg entlang der SBB-Sitterbrücke ist sogar nur Schrittempo erlaubt. Der enge Steg sowie dessen schmale Zufahrtsbereiche führen immer wieder zu kritischen Situationen zwischen den Verkehrsteilnehmenden, was sich in der Regel negativ zulasten der zu Fuss Gehenden auswirkt.

Gemäss dem Mobilitätskonzept 2040¹ der Stadt St.Gallen soll bis zum Jahr 2040 der Veloanteil von heute 4 % auf 8 % verdoppelt und der Anteil der zu Fuss Gehenden um einen Drittel gesteigert werden. Um dieses Ziel zu erreichen, sind dem Fuss- und Veloverkehr attraktive, direkte, sichere und steigungsarme Routen, welche die Stadtteile und die Stadt mit dem Umland verbinden, anzubieten. Da die Verbindung von Winkeln nach Bruggen und Haggen eine sehr wichtige Fuss- und Veloverkehrsrouten darstellt, sollen der Gübsenweg inkl. SBB-Sitterbrücke verbreitert und gestalterisch aufgewertet werden. Damit kann auch ein erster Abschnitt der zukünftigen Veloschnellroute der Stadt und des Kantons St.Gallen von Winkeln bis ins Stephanshorn auf die notwendige Breite ausgebaut werden. Dies legt den Grundstein für eine attraktive Ost-Westverbindung in Form einer Veloschnellroute, die sich gut in den Stadt- und Grünraum einfügt.

2 Verbreiterung Gübsenweg

Das Projekt zur Verbreiterung des Gübsenwegs ist unterteilt in die Projektteile zur Verbreiterung des Stegs der SBB-Sitterbrücke sowie der beiden Zufahrtsbereiche West und Ost zur Sitterbrücke.

2.1 Verbreiterung Gübsenweg West, Gübsenstrasse – Sitterbrücke

2.1.1 Wegverbreiterung

Im Abschnitt West wird der Gübsenweg in je einen separaten Rad- und Fussweg unterteilt. Die beiden Wege trennt neu ein dazwischenliegender Grünraum. Die Velofahrenden werden weiterhin auf der bereits bestehenden Trasse fahren. Der Radweg wird neu auf 3.4 m verbreitert und in Belag ausgeführt. Auf der Sturzeneggstrasse, im Abschnitt Gübsenstrasse bis Gübsenweg, wo heute der motorisierte Individualverkehr zugelassen ist und somit mit motorisiertem Verkehr zu rechnen ist, wird die Strasse auf 4.0 m verbreitert. Damit kann der Begegnungsfall von einem Velo mit einem Auto oder einem landwirtschaftlichen Fahrzeug bei tiefen Geschwindigkeiten sichergestellt werden.

Die zu Fuss Gehenden werden separat auf einem gekiesten Fussweg von 2 m Breite geführt. Dieser wird leicht mäandrierend südlich neben dem Radweg entlanggeführt und integriert sich somit gut in die Landschaft. Der Fussweg quert die Sturzeneggstrasse südlich des Knotens Gübsenweg / Sturzeneggstrasse. Dadurch wird die Situation im Knoten entflechtet. Im Bereich des Weierholzbachs liegt der Fussweg ausserhalb des neu festzulegenden Gewässerraums und wird mittels eines Holzstegs an die Sturzeneggstrasse angebunden. Die Oberfläche des Fusswegs wird mit Andeer-Kies (Verde Andeer) chaussiert.

Im östlichen Teil werden die separaten Fuss- und Radwege kurz vor dem Scheitelpunkt des Geländes zusammengeführt und mit einer Querschnittsbreite von 4 m (analog der Breite des neuen Stegs der

¹ Mobilitätskonzept Stadt St.Gallen, Vision und Strategie, 20. Oktober 2015.

SBB-Sitterbrücke) bis zur Sitterbrücke fortgesetzt. Als Abgrenzung zur Bahnböschung wird ein neues Röhrengeländer aus Metall (analog heute) erstellt.

2.1.2 Weierholzbach

Der Weierholzbach fliesst im Zufahrtbereich West entlang des SBB-Trassees eingedolt in Richtung Sitterbrücke. Im Bereich des Widerlagers der SBB-Sitterbrücke unterquert der Bach den Geh- und Radweg in Richtung Sitter. Im Abschnitt Gübsenstrasse bis Gübsenweg bestehen zwei Zuflüsse, welche die Sturzeneggstrasse in Durchlässen queren.

Der Durchlass beim Knoten Sturzeneggstrasse / Gübsenstrasse / Neuhofweg wird durch das Projekt lediglich tangiert. Nur der chaussierte Fussweg kommt geringfügig auf dem bestehenden, eingedolten Bach zu liegen. Der Durchlass erfüllt die Vorgaben des Hochwasserschutzes. Nach Rücksprache mit dem Amt für Raumentwicklung und Geoinformation des Kantons St.Gallen (AREG) sowie dem kantonalen Wasserbau wird auf eine Gewässerfestlegung und auf einen Ausbau des Durchlasses verzichtet.

Der Durchlass beim Knoten Sturzeneggstrasse / Gübsenweg genügt den Vorgaben des Hochwasserschutzes nicht. In Absprache mit den kantonalen Stellen wird der Gewässerraum hier ausgeschieden. Die Führung des Fusswegs wird auf diesen abgestimmt. Die Kapazität des Durchlaufs wird auf ein 100-jähriges Hochwasserereignis (HQ100) dimensioniert.

In Absprache mit dem AREG und dem Amt für Wasser und Energie (AWE) wird zusammen mit dem neuen Strassen- und Wasserbauprojekt für den tangierten Seitenast des Weierholzbachs der Gewässerraum festgelegt (Baulinie zwecks Festlegung des Gewässerraums). Die Ausscheidung des Gewässerraums im betroffenen Abschnitt ist infolge des übergeordneten kantonalen und eidgenössischen Rechts erforderlich.

Vor dem Brückenwiderlager unterquert der eingedolte Weierholzbach den Geh- und Radweg. Der bestehende Durchlass genügt den Ansprüchen der Hochwassersicherheit nicht. Der Durchlass wird deshalb auf die Kapazität eines 100-jährigen Hochwassers (HQ100) ausgebaut.

Der Weierholzbach bleibt im Gleisbereich in Übereinkunft mit AREG und AWE eingedolt. Eine Offenlegung wäre nicht verhältnismässig.

2.2 Verbreiterung Steg SBB-Sitterbrücke

2.2.1 Stegverbreiterung

Die SBB-Brücke nimmt innerhalb der Brückenlandschaft eine eigenständige Position ein. Bemerkenswert sind die parabelförmig überhöhten Gewölbe mit der Natursteinvormauerung. Sie erinnern an den historischen Brückenbau und widerspiegeln den damaligen Zeitgeist der Heimatschutzbewegung. Entsprechend ihrer ästhetischen und architekturgeschichtlichen Bedeutung ist die Brücke im Inventar der schützenswerten Bauten der Stadt St.Gallen klassiert. In der Sitterschutzverordnung sowie im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) wird die Brücke ebenfalls als Kulturobjekt bezeichnet. Aus all diesen Gründen hat die Verbreiterung des Steges so zu erfolgen, dass sich dieser bestmöglich in den Bestand einfügt und gestalterisch nicht merklich in Erscheinung tritt.

Im Rahmen einer Machbarkeits- und Variantenstudie wurde eine Verbreiterung der SBB-Sitterbrücke zwecks Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrs untersucht. In Zusammenarbeit mit einem interdisziplinären Team, bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern der Denkmalpflege, des Landschaftsschutzes, der SBB als Eigentümerin des Sitterviadukts sowie eines ausgewiesenen Brückenfachingenieurs und einer Architektin mit Erfahrung im Brückenbau, wurden vier Varianten vertieft untersucht und beurteilt. Als Optimalvariante erwies sich ein Ausbau des Stegs mit zusätzlichen Kragträgern und einer Verbreiterung des Geh- und Radwegs von 2 auf 4 m.

Der Geh- und Radweg des SBB-Sitterviadukts besteht im eigentlichen Brückenbereich aus Kragträgern und einer darauf liegenden Fahrbahnplatte. In den östlichen und westlichen Widerlagerbereichen bilden sogenannte Kragplatten aus Stahlbeton den Geh- und Radweg. Die zur Verbreiterung des Wegs notwendigen neuen Kragträger im Brückenbereich werden zwischen den bestehenden Kragträgern platziert und mittels vorgespannter Zuganker im Brückenbauwerk verankert. Die Fahrbahnplatte wird aus vorgefertigten Betonplatten, die jeweils auf den Kragträgern aufliegen, gebildet. In den Widerlagerbereichen bilden neue, mittels vorgespannter Anker befestigte Kragplatten, den Geh- und Radweg. Neben den Nachweisen der Tragsicherheit und der Gebrauchstauglichkeit wurde im Rahmen der Variantenprüfung auch ein Erdbebennachweis für das Gesamtsystem geführt.

Die Linienführung ist durch den bestehenden Rad- und Gehweg grundsätzlich vorgegeben. Durch die Verbreiterung des Weges auf insgesamt 4 m verschiebt sich der südliche Fahrbahnrand um ca. 2.3 m nach aussen. Der nördliche Fahrbahnrand wird aufgrund der Lage der Fahrleitungsmasten der SBB um ca. 30 cm nach aussen verschoben. In der Höhenlage ergeben sich aufgrund von Anpassungen des Belagsaufbaus nur geringfügige Änderungen. Als Fahrbahn ist ein zweischichtiger Belag aus Gussasphalt vorgesehen.

Um den Aspekten des Denkmalschutzes gerecht zu werden, wird beidseits des Geh- und Radwegs wieder ein 1.3 m hohes, dreiholmiges Röhrengeländer mit Schottergitter montiert.

2.2.2 Suizidprävention

Brückenbauwerke sind prädestinierte Orte für Suizide. Vom SBB-Sitterviadukt stürzten in den Jahren 2009 bis 2019 acht Personen in den Freitod. Für die SBB-Sitterbrücke sind Sicherheitsmassnahmen erforderlich. So wird der äussere Abschluss des Geh- und Radwegs bis auf eine Höhe von 3 m mit einem Suizidschutznetz versehen.

2.3 Verbreiterung Gübsenweg Ost, Sitterbrücke - Lehnstrasse

Östlich der SBB-Sitterbrücke sieht das Projekt einen gleichmässigen Querschnitt von knapp 4 m in Anlehnung an die neu geplante Stegbreite der Brücke und unter Berücksichtigung der vorhandenen, knappen Platzverhältnisse zwischen der SBB-Interessenslinie und dem Pärkli resp. der Lehnstrasse vor. Im Bereich des Anschlusspunktes an die Lehnstrasse wird eine grosszügige, in beide Richtungen befahrbare Velorampe erstellt. Die Velofahrenden werden anschliessend in die Lehnstrasse geführt. Für die bessere Aufmerksamkeit wird die Strassenoberfläche in diesem Bereich farblich ausgestaltet (ockerfarben). Die Fortsetzung weiter nach Osten führt für die zu Fuss Gehenden entlang des bestehenden Trottoirs und für die Velofahrenden im Mischverkehr auf der Lehnstrasse (künftig als Velostrasse geplant).

Es ist vorgesehen, das südseitige, historisch und denkmalpflegerisch wertvolle Geländer bestehen zu lassen. Das nordseitige Geländer, welches ebenfalls aus Steinpfosten und Metallröhren besteht, soll weiter nach Norden versetzt, aber ebenfalls erhalten werden.

2.4 Fussgänger- und Veloführung, Signalisation und Markierung

Der Gübsenweg ist heute und auch künftig ausschliesslich von zu Fuss Gehenden und Velofahrenden befahr- bzw. begehbar (Ausnahme bildet der kurze Abschnitt zwischen der Gübsenstrasse und der Sturzeneggstrasse Süd). Um dies sicher zu stellen, werden entsprechend Pfosten gesetzt.

Im Abschnitt Gübsenstrasse bis Sturzeneggstrasse bleibt die Signalisation wie heute bestehen. Der neue, gekieste Fussweg wird mit dem Signal «Fussweg» signalisiert und mit einem Signal «Reitverbot (Verbot für Tiere)» ergänzt. Der Veloweg wird mit dem Signal «Radweg» signalisiert und ebenfalls mit dem Signal «Reitverbot (Verbot für Tiere)» ergänzt. Im Bereich unmittelbar vor der Brücke, wo die beiden Wege zusammenkommen und als gemeinsamer Geh- und Radweg über die Brücke bis zur Lehnstrasse geführt werden, wird das Signal «gemeinsamer Rad- und Fussweg» signalisiert.

Beobachtungen zeigen, dass sich die zu Fuss Gehenden auf der Brücke grundsätzlich auf der Aussen- seite, d.h. auf der Südseite orientieren und bewegen. Dies ist auch am östlichen Ende der Brücke sinn- voll, wo ein Treppenaufgang von der Lehnstrasse besteht. Im Westen wird der separate Fussweg eben- falls auf der Südseite angeordnet. Einzig im Osten gibt es zwischen dem Trottoir Lehnstrasse (nördliche Seite) und dem Pärkli (Fussgängerführung südliche Seite) eine Verflechtung zwischen dem Fuss- und Veloverkehr. Da diese unumgänglich ist, wird die Situation mittels Piktogrammen möglichst gut und verständlich gekennzeichnet.

2.5 Frei- und Grünraumgestaltung, Wald

Die Sitter wird im Projektperimeter beidseits von einem rund 60 m breiten Waldstreifen begleitet. Im Westen wie im Osten wird der Wald durch das Bauvorhaben kaum beansprucht. Bäume sind keine betroffen, ein Rodungsverfahren ist nicht erforderlich.

Im Bereich Gübsenweg West werden der Raum zwischen dem Radweg und dem Fussweg sowie die angrenzenden Grünflächen mittels einer Grüngestaltung aufgewertet. Im Abschnitt Gübsen- bis Stur- zeneggstrasse werden zwischen dem Fuss- und Radweg ein Hochstaudenflur gepflanzt, im darauffol- genden Abschnitt bis zur SBB-Sitterbrücke sogenannte Hochstaudenbeete erstellt. Im Bereich der Bö- schung werden punktuell Wildgehölze gepflanzt. Zudem wird südlich entlang des Fussweges ein ökologisch wertvoller, 3 m breiter Saum mit Wildblumen angesät. Zwischen der Sturzeneggstrasse und der Sitterbrücke werden sechs raumwirksame Obstbäume gepflanzt. Diese Baumpflanzungen und der vorerwähnte Wildblumensaum werden auf städtischen Liegenschaften (Parzellen Nrn. W2374 und W2483) realisiert. Die Pflegemassnahmen erfolgen durch die Dienststelle Stadtgrün. Mit diesen Auf- wertungsmassnahmen entsteht trotz einer höheren Flächenbeanspruchung durch den Fuss- und Velo- verkehr ein deutlich attraktiverer und ökologischerer Freiraum.

Im östlichen Abschnitt können alle drei bestehenden raumwirksamen Bäume südlich des Gübsenwegs zwischen der Treppe und der Lehnstrasse erhalten bleiben. Das Pärkli wird wieder instand gestellt und aufgewertet, sodass es weiterhin als Aufenthaltsraum genutzt werden kann.

2.6 Beleuchtung

Gemäss dem städtischen Lichtkonzept gilt das Gebiet beim Gübsenweg als Dunkelraum. Ein Verzicht auf eine Beleuchtung entspräche damit zwar dem Lichtkonzept, dieser würde jedoch diametral zu den Minimalanforderungen einer Veloschnellroute stehen. Eine gute Beleuchtung ist zudem für das Sicherheitsempfinden von grosser Bedeutung. Der Fussweg und der Radweg werden daher separat gezielt mit entsprechenden Masten und Leuchtpunkten beleuchtet. Dadurch kann sichergestellt werden, dass die Lichtverschmutzung minimal gehalten wird. Eine Ausrüstung der Beleuchtung mit Sensortechnik wurde geprüft, aufgrund der Nähe zum Einflussbereich der SBB aber verworfen. Die bestehende Beleuchtung auf dem Steg der SBB-Sitterbrücke wird auf den neuesten Stand der Technik gebracht.

2.7 Werke

Die St.Galler Stadtwerke sgsw, Netz Elektrizität, ersetzen im Rahmen des Projekts an den Zugängen zur SBB-Sitterbrücke ein Mittelspannungskabel und nehmen leichte Anpassungen vor allem an den Schächten vor.

Im Bereich des Geh- und Radweges sind auf der SBB-Sitterbrücke keine Werkleitungen vorhanden oder geplant. Im Randbereich des Bahntrassees befindet sich indes ein Kabelkanal mit einer 10 kV-Leitung der sgsw, der zu erneuern ist. Hierfür ist Arbeiten im Bereich des Lichtraumprofils der Bahn während einer einseitigen Nachtsperre erforderlich.

2.8 SBB-Bahnlinie

Der Gübsenweg verläuft parallel zu den Gleisen der SBB. Die Interessenslinie der SBB kann grundsätzlich eingehalten werden. Einzig in den unmittelbaren Anschlussbereichen der Sitterbrücke, welche direkt entlang der Gleise verlaufen, ist eine Unterschreitung erforderlich. Die SBB haben dieser im Sinne einer Ausnahme zugestimmt. Die SBB haben dem Projekt mit Schreiben vom 12. Oktober 2020 die eisenbahnrechtliche Bewilligung nach Art. 18 m des Eisenbahngesetzes (EBG, SR 742.101) erteilt.

Der Bahnbetrieb wird während der Bauzeit des Gübsenwegs in den beiden Zufahrtbereichen nicht tangiert. Zwischen dem Bauprojekt und der Gleisanlage der SBB wird ein Sicherheitszaun erstellt. Damit sichergestellt werden kann, dass es während der Bauzeit der Verbreiterung des Gübsenwegs zu keinen Deformationen an den Gleisen und den Bahnanlagen kommt, wird im Rahmen des Ausführungsprojekts ein entsprechendes Überwachungskonzept geführt. Auch während des Baus des Stegs entlang der SBB-Brücke darf der Bahnverkehr grundsätzlich nicht beeinträchtigt werden. Je nach Bauablauf sind jedoch gewisse Arbeiten im Bereich des Lichtraumprofils der Bahn notwendig. Dazu sind Nachtsperren notwendig.

3 Strassenklassierung und Landerwerb

Der Gübsenweg ist heute als Gemeindeweg 1. Klasse klassiert. Im Westen führt er durch ein Grundstück der Stadt und anschliessend über Grundstücke der SBB bzw. im Bereich der Sitter über kantonales Hoheitsgebiet. Im östlichen Abschnitt, d.h. östlich des Widerlagers bis zur Lehnstrasse, liegt der bestehende Gübsenweg wieder vollständig auf städtischem Grund. Der Gübsenweg ist im Fuss-, Wander- und Radwegnetzplan als Rad und Wanderweg mit Hartbelag aufgeführt. An der bisherigen Klassierung und Einteilung im Fuss-, Wander- und Radwegnetzplan wird auch künftig festgehalten. Jedoch wird die Einteilung als Wanderweg mit Hartbelag im Bereich der separierten Wegführung aufgehoben

und beim neuen, chaussierten Weg die Einteilung als Wanderweg ohne Hartbelag vorgenommen. Die Klassierung liegt in der Kompetenz des Stadtrats.

Infolge der Verbreiterung und des zusätzlichen Fusswegs im Westen wird eine Grenzbereinigung mit den SBB durchgeführt. Ebenso ist ein dem Projekt entsprechender Landerwerb von den Liegenschaften der Stadt St.Gallen notwendig.

4 Kosten und Finanzierung

4.1 Kosten Vor- und Bauprojekt

Der Stadtrat hat am 16. August 2016 einen Verpflichtungskredit von CHF 216'000 für die Erarbeitung eines Vor- und Bauprojekts zur Verbreiterung des Stegs der SBB-Sitterbrücke zwecks Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrs erteilt. Bereits während der Ausarbeitung des Vorprojekts wurde klar, dass für die bestehende, statisch komplexe Brückenkonstruktion wegen der zusätzlichen Kragträger und deren Verankerung vertiefte Zusatzuntersuchungen notwendig sind. Aufgrund der Komplexität des Projekts waren ein erhöhter Detaillierungsgrad und Zusatzabklärungen notwendig. Der Stadtrat hat am 8. Januar 2019 einem entsprechenden Zusatzkredit über CHF 79'000 bewilligt.

Obwohl die SBB mit den Bereichen Infrastruktur und Denkmalpflege seit Beginn der Planungsarbeiten (Machbarkeitsstudie) stark in diese involviert waren und die als Bestvariante gewählte Lösung stets unterstützten, haben sie zusätzliche Abklärungen insbesondere der Verankerung der zusätzlichen Kragträger in der bestehenden Brückenkonstruktion verlangt. Nebst einem weiteren, zweiten unabhängigen Sachverständigen, der die vorliegende Lösung nochmals eingehend und umfassend zu prüfen hatte, waren den SBB bereits im Bauprojekt detaillierte Bauabläufe und Bauprogramme mit präzisen Angaben für Streckensperrungen anzugeben, um für das Projekt die Eisenbahnrechtliche Bewilligung erhalten zu können.

Die Mehraufwendungen für den vertieften Detaillierungsgrad sind Teil der Projektierungsphase und stellen Vorleistungen für die anschliessenden Planungsphasen der Ausschreibung und Realisierung dar. Sie belaufen sich auf insgesamt CHF 135'000 und stellen einen zweiten Zusatzkredit dar.

4.2 Kosten Verbreiterung Gübsenweg

Die ermittelten Baukosten für die Verbreiterung des Stegs auf der SBB-Sitterbrücke betragen insgesamt CHF 4'045'000 (inkl. MWST). Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

Bauhauptarbeiten	CHF	2'360'000
Baunebenarbeiten / Kommunikation / Unvorhersehbares		422'000
Aufwendungen SBB (Sperrungen, Ersatzbusse, Sicherheit)		395'000
Honorare (Bauingenieur, Prüfeningenieur, SBB)		<u>868'000</u>
Total Baukosten Steg SBB-Sitterbrücke		4'045'000

Der neue Steg umfasst eine Wegfläche von rund 840 m². Somit ergeben sich Kosten von rund CHF 4'800 pro m². Die für einen Steg relativ hohen Quadratmeterkosten resultieren infolge der aufwendigen Verankerungen und komplexen Krafteinleitungen in den bestehenden Brückenkörper, des Einsatzes von Ersatzbussen während der notwendigen Nachtsperrungen, des umfangreichen Sicherheits- und Überwachungskonzepts sowie der Suizidprävention. Ein Vergleich der Quadratmeterkosten mit einem konventionellen Steg ist deshalb nicht aussagekräftig.

In den Kosten eingerechnet sind der ursprüngliche Verpflichtungskredit zur Erarbeitung des Vor- und Bauprojekts sowie die beiden Zusatzkredite (s. Kapitel 4.1).

Die ermittelten Baukosten für die Verbreiterung des Gübsenwegs auf den Zufahrtbereichen Ost und West betragen CHF 1'265'000 (inkl. MWST). Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

Bauhauptarbeiten	CHF	775'000
Baunebenarbeiten / Bepflanzung / Landerwerb		317'000
Honorare (inkl. Begleitung SBB)		<u>173'000</u>
Total Baukosten Zufahrtbereiche inkl. Beiträge Werke		1'265'000

Die von den baulichen Massnahmen betroffene Strassen- und Wegfläche umfasst rund 2'239 m². Somit ergeben sich Kosten von CHF 565 pro m². Diese für einen Strassenbau vergleichsweise hohen Kosten ergeben sich aufgrund der örtlichen Situation. Neben den eigentlichen Strassenbaukosten sind u.a. auch die Anpassungen an der öffentlichen Beleuchtung, der Landerwerb, die Modifikation der Böschung (inkl. Hangsicherung), der Steg über den Weierholzbach, die Vergrösserung der Bachdurchlässe, die zusätzliche Entwässerung, die Sicherheitsmassnahmen entlang der SBB-Gleise sowie die Bepflanzungen für eine ökologische Aufwertung darin enthalten.

Die Mehraufwendungen, die durch den Bestand von Werkleitungen im Gübsenweg resultieren, sind von den Werkeigentümern zu übernehmen. Insbesondere werden den Stadtwerken (sgsw-NET) die Mehraufwendungen u.a. für die Anpassungen an den Schächten in der Grössenordnung von rund CHF 39'000 in Rechnung gestellt.

Die Gesamtbaukosten für die Verbreiterung des Gübsenwegs, bestehend aus der Verbreiterung des Stegs auf der SBB-Sitterbrücke sowie der beiden Zufahrtbereichen Ost und West, belaufen sich auf insgesamt CHF 5'310'000.

4.3 Finanzierung

Die Verbreiterung des Stegs der SBB-Sitterbrücke ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms 2. Generation und ein entsprechendes Schlüsselprojekt (ARE-Code 3203.2.060, Massnahme-Nr. 2.15.6 - St.Gallen, Verbreiterung der Rad- / Fusswegachse auf der SBB-Brücke Winkeln-Bruggen). Für dieses Projekt sind gemäss Beurteilung des Bundes maximal CHF 1'838'000 anrechenbar. Mit anderen Worten ist von einem Bundesanteil von CHF 735'200 (= 40 % von CHF 1'838'000) auszugehen. Nach Abzug des Bundesbeitrags verbleiben für die Verbreiterung des Stegs der SBB-Sitterbrücke Kosten von CHF 3'309'800.

Total Baukosten Verbreiterung Steg SBB-Sitterbrücke	CHF	4'045'000
./ . Beitrag Agglomerationsprogramm		<u>735'200</u>
Restkosten Verbreiterung Steg SBB-Sitterbrücke		3'309'800

Auch die Verbreiterung der Zufahrtbereiche des Gübsenwegs ist eine Massnahme aus dem Agglomerationsprogramm 2. Generation des Bundes (Massnahme 15w.248.R). Es ist zu erwarten, dass rund 40 % der im Sinne des Agglomerationsprogramms anrechenbaren Kosten vom Bund übernommen werden. Nicht anrechenbar sind dabei der Kostenanteil der Werke, die Pflanzenlieferungen und die Gärt-

nerarbeiten. Es ergeben sich anrechenbare Kosten von rund CHF 1'194'000. Somit ist ein Bundesbeitrag von CHF 477'600 (= 40 % von CHF 1'194'000) zu erwarten. Nach Abzug des Bundesbeitrags verbleiben für die Verbreiterung der Zufahrtsbereiche Kosten von CHF 748'400.

Total Baukosten Zufahrtsbereiche (nach Abzug Kostenanteil sgsw) CHF	1'226'000
./.. Beitrag Agglomerationsprogramm	<u>477'600</u>
Restkosten Zufahrtsbereiche	748'400

Insgesamt resultiert somit aller Voraussicht nach eine Beteiligung des Bundes in der Grössenordnung von rund CHF 1'212'800, welche sich aus rund CHF 735'200 für die Verbreiterung des Stegs der SBB-Sitterbrücke und CHF 477'600 für die Verbreiterung des Gübsenwegs in den Zufahrtsbereichen zusammensetzt.

Da es sich beim Gübsenweg um eine kantonale Veloroute handelt, ist davon auszugehen, dass der Kanton St.Gallen sich gem. Art. 95 Strassengesetz an den anrechenbaren Kosten aus Sicht des Fuss- und Veloverkehrs beteiligt. Zu den nicht anrechenbaren Sonderkosten zählen Abbrüche, Gestaltungen, Bepflanzungen, Aufwendungen der SBB sowie die Projektbegleitung durch die Stadt und die Kommunikation. Das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen hat mit Schreiben vom 11. September 2018 beim vorliegenden Projekt für die Verbreiterung des Gübsenwegs nach Abzug der Bundesgelder eine Mitfinanzierung von 65 % der anrechenbaren Kosten aus Sicht des Fuss- und Veloverkehrs als werkgebundenen Beitrag in Aussicht gestellt. Für die definitive Zusage muss das Projekt jedoch finanz- und baureif sein. Zudem muss die Finanzierungsvereinbarung vom Bund vorliegen.

Es ist davon auszugehen, dass sich der Kanton im Umfang von rund CHF 2'214'000 an den Kosten zur Verbreiterung des Gübsenwegs beteiligt:

Total Baukosten	CHF	5'310'000
./.. Beitrag Agglomerationsprogramm		1'212'800
./.. Sonderkosten Stadt (nicht anrechenbare Kosten)		652'000
./.. Beitrag Werke		<u>39'000</u>
anrechenbare Restkosten zulasten Stadt und Kanton		<u>3'406'200</u>
Beitrag Kanton (65 % von CHF 3'406'200)		2'214'000

Für die Stadt ergeben sich nach Abzug der Beiträge Dritter für die Verbreiterung des Gübsenwegs Kosten in der Höhe von rund CHF 1'844'200.

Total Baukosten	CHF	5'310'000
./.. Beitrag Werke		39'000
./.. Beitrag Agglomerationsprogramm		1'212'800
./.. Beitrag Kanton		<u>2'214'000</u>
Kostenanteil Stadt (inkl. bisherige Verpflichtungskredite)		1'844'200

Die definitiven Zusagen von Bund und Kanton liegen noch nicht vor. Die Ausführung kommt dann zustande, wenn Bund und Kanton ihre Beiträge leisten. Die Kreditvorlage geht davon aus, dass Bund und Kanton ihre Beiträge leisten.

Für die geplanten Massnahmen sind in der Investitionsplanung CHF 2 Mio. eingestellt (Konto Nr. 61.5018.914: CHF 1.6 Mio., Konto Nr. 61.5018.901: CHF 0.4 Mio.).

Für die Realisierung des Projekts zur Verbreiterung des Gübsenwegs inkl. Steg SBB-Sitterbrücke wird ein Verpflichtungskredit von CHF 1'141'200 beantragt.

Total Kostenanteil Stadt (inkl. bisherige Verpflichtungskredite)	CHF	1'844'200
./ . Kosten Vor- und Bauprojekt (inkl. 2. Zusatzkredit)		<u>430'000</u>
Verpflichtungskredit Realisierung		1'414'200

5 Bauablauf und Termine

Durch die beschränkte Zugänglichkeit beidseits der Brücke steht für Installationen nur in begrenztem Ausmass Platz zur Verfügung. Generell würde sich der Einsatz eines Kabelkrans anbieten, was jedoch gemäss den Sicherheitsbestimmungen der SBB die aufwendige Montage eines Schutzgerüsts nach sich ziehen würde. Für das vorliegende Bauprojekt wurde deshalb alternativ ein Bauvorgang mit kleinen Hebegegeräten und ein Ablauf «über Kopf» berücksichtigt. Bauvorgänge mit Seil- bzw. Turmdrehkran sollen im Rahmen der Submission als allenfalls wirtschaftlichere Unternehmervarianten dennoch offen gelassen und geprüft werden.

Unter den vorgenommenen Leistungsannahmen und den beschriebenen Randbedingungen muss für die Verbreiterung des Stegs auf der SBB-Sitterbrücke mit einer Gesamtbauzeit (inkl. Winterpause) von ca. 22 Monaten gerechnet werden. Die Zufahrtsbereiche werden anschliessend, d.h. nach Bauvollendung des Stegs, fertig erstellt. Für diese Phase ist mit weiteren rund vier bis fünf Monaten Bauzeit zu rechnen.

Während der Bauzeit muss der Gübsenweg gesperrt werden. Eine Umleitungsrouten wird via Kräzernstrasse signalisiert. Diese Umleitungsrouten wurde bereits während den Sondagearbeiten genutzt und hat sich bewährt. Von der Bauzeit ist auch der Auffahrtslauf betroffen, dessen Streckenführung sowohl für das Rennen über 10 km als auch für den Halbmarathon über die SBB-Sitterbrücke führt. Eine entsprechende, adäquate Alternativroute ist grundsätzlich machbar und vom Organisationskomitee bereits in Planung.

6 Weiteres Vorgehen

Nach der Genehmigung des vorliegenden Projekts durch das Stadtparlament hat der Stadtrat den Teilstrassenplan, den Sondernutzungsplan für die Gewässerraumfestlegung sowie die Verkehrsanordnungen zu genehmigen. Die öffentliche Auflage erfolgt im Anschluss daran.

Beilagen:

- Übersichtsplan A4, Gübsenweg und SBB-Sitterbrücke
- Situationspläne 1-4; landschaftspflegerischer Begleitplan Gübsenweg; Grundriss und Ansicht SBB-Sitterbrücke
- massgebende Querprofile und Visualisierung (Modellfoto) Gübsenweg und SBB-Sitterbrücke
- Kostenvoranschlag Gübsenweg
- Kostenvoranschlag SBB-Sitterbrücke

Konten:

- 61.5018.918 (SBB Sitterbrücke; Verbreiterung zur Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrs; Realisierung)
- 61.5018.901 (SBB Sitterbrücke; Zufahrtsbereiche West und Ost)