Kantonsratsbeschluss über den Bau des Stützbauwerks Valurrank der Kantonsstrasse Nr. 76 in Bad Ragaz

Botschaft und Entwurf der Regierung vom 27. Mai 2025

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung		**2**
1	**Begründung zum Vorhaben «Stützbauwerk Valurrank»**	**3**
1.1	Ausgangslage	3
1.2	Ziel	4
1.3	Variantenstudium	4
1.4	Auftrag	4
2	**Projekt**	**4**
2.1	Projektperimeter	4
2.2	Projektumfang	5
2.3	Bauvorgang	6
2.4	Verkehrskonzept während Bauzeit	6
3	**Umwelt**	**6**
3.1	Formelles	6
3.2	Raumplanung	7
3.3	Wald, Rodungen	7
3.4	Natur- und Landschaftsschutz	7
3.5	Archäologie, historische Verkehrswege, Kulturgüterschutz	7
3.6	Altlasten	8
3.7	Boden und Entsorgung	8
3.8	Grund- und Oberflächengewässer, Entwässerung	8
3.9	Luft	8
3.10	Lärm	9
3.11	Störfallvorsorge	9
4	**Vernehmlassung**	**9**
4.1	Politische Gemeinde Bad Ragaz	9
4.2	Kantonale Fachstellen	9
5	**Kosten**	**9**
5.1	Kostenvoranschlag	9
5.2	Kostentragung	10
5.3	Kreditbedarf	10

6 Rechtliches 10
6.1 Strassengesetz 10
6.2 Finanzreferendum 10

7 Antrag 11

Anhang Pläne 12
Übersicht 1:25’000 12
Situation des Projekts (Kunstbauten einschliesslich Strassenbau) 13
Pläne Lehnenbauwerk Valurrank 14
Pläne Brücke St.Niklausen 15
Normalprofil Lehnenbauwerk Valurrank 16
Normalprofil Schwergewichtsmauer Bad Ragaz / Schwergewichtsmauer Pfäfers 17
Normalprofil Brücke St.Niklausen 18

Entwurf (Kantonsratsbeschluss über den Bau des Stützbauwerks Valurrank der Kantonsstrasse Nr. 76 in Bad Ragaz) 19

Zusammenfassung

An der Kantonsstrasse Nr. 76 (Pfäferserstrasse) zwischen Bad Ragaz und Pfäfers sind in den 1980er-Jahren im Bereich Valurrank talseitig der Strasse zwei Rutschungen eingetreten, worauf die talseitigen Böschungen mit rückverankerten Spundwänden stabilisiert wurden. Die letzte Inspektion hat ergeben, dass diese Spundwandkonstruktionen einen schlechten Zustand aufweisen. Zudem genügt die vorhandene Strassenanlage in diesem Abschnitt hinsichtlich Sichtweiten, Kreuzungsmöglichkeiten und Längsgefälle den heutigen Anforderungen nicht mehr.

Mit dem vorliegenden Bauvorhaben soll der Kantonsstrassenabschnitt in der Linienführung korrigiert, in der Breite angepasst und auf die angrenzenden Bereiche abgestimmt werden. Die neue Linienführung übernimmt den Charakter des bestehenden Strassenzugs. Die Vorgabe der Ausbaugeschwindigkeit wird dabei mit einer guten Einpassung in die Topografie erfüllt.

In einer umfangreichen Variantenstudie aus dem Jahr 2021 wurden verschiedene Lösungsansätze bezüglich Linienführung und Situierung der neuen Kunstbauten untersucht. Die gewählte Bestvariante nimmt möglichst umfassend Rücksicht auf Landschaft, Natur, Gewässer und Umwelt. In Bezug auf die Machbarkeit, die Vorgehensweise und die Wirtschaftlichkeit sind in einer ingenieurmässigen Vorstudie die Möglichkeiten der Linienführung, der übergeordneten Verkehrsführung, des Bauvorgangs und der Bautechnik aufgezeigt worden, um eine hinreichend genaue Kostenschätzung zu ermöglichen. Die gewählte Bestvariante wurde in der Folge bis zur Genehmigungsreife ausgearbeitet.

Das Projekt beinhaltet neben dem Neubau von Kunstbauten auch rund 120 Meter Strassenbau. Damit werden auf insgesamt rund 420 Metern der Strassenoberbau einschliesslich Entwässerung neu gebaut. Die variierende Topografie gibt die Konstruktionsart der verschiedenen Kunstbauten weitgehend vor: Ein Lehnenbauwerk (152 Meter), zwei Schwergewichtsmauern (81 Meter) und eine schiefwinklig gelagerte Rahmenbrücke (10 Meter). Die Führung des Wanderwegs Valurweg / St.Niklausenweg wird entlang der Wendekehre Valurrank neu angelegt, damit die Wanderinnen und Wanderer die Kantonsstrasse inskünftig nicht mehr in Anspruch nehmen müssen.

Die Gestaltung der Kunstbauten in Stahlbeton erfolgt schlicht und zurückhaltend und steht im Kontext zu den bereits vorhandenen Kunstbauten auf dem Strassenabschnitt.

Das Bauvorhaben «Stützbauwerk Valurrank» ist im 18. Strassenbauprogramm für die Jahre 2024 bis 2028 in der 1. Priorität enthalten.

Die Gesamtkosten für das Bauvorhaben «Stützbauwerk Valurrank» betragen 7,468 Mio. Franken und sind vollumfänglich vom Kanton zu tragen. Der Kantonsratsbeschluss über den Bau des Stützbauwerks Valurrank der Kantonsstrasse Nr. 76 in Bad Ragaz untersteht damit dem fakultativen Finanzreferendum.

Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Vorlage Botschaft und Entwurf des Kantonsratsbeschlusses über den Bau des Stützbauwerks Valurrank der Kantonsstrasse Nr. 76 in Bad Ragaz.

1 Begründung zum Vorhaben «Stützbauwerk Valurrank»

1.1 Ausgangslage

Die Kantonsstrasse Nr. 76 (Pfäferserstrasse) führt von Bad Ragaz (ab Kantonsstrasse Nr. 1) nach Pfäfers (bis Valur). In der politischen Gemeinde Bad Ragaz, im Bereich des Valurranks, ereigneten sich entlang der Pfäferserstrasse in den 1980er-Jahren zwei Rutschungen, worauf der talseitige Strassenrand mit rückverankerten Spundwänden stabilisiert wurde. Der Strassenabschnitt befindet sich in einem Steilhang und einem ausgedehnten Rutschgebiet. Die Trassierung verläuft bergseits abschnittsweise in anstehendem Fels. Hingegen liegen die talseitigen Stützkonstruktionen teils im Hangschutt mit geringen Stabilitätsreserven. Die aktive permanente Rutschung im mittleren Teil des Projektperimeters befindet sich in einem labilen Gleichgewicht. Dies kann sich ungünstig auf die Tragfähigkeit und das Setzungsverhalten des bestehenden Stützbauwerks auswirken.

Die Zustandserfassung der bestehenden Stützbauwerke hat zudem gezeigt, dass die Spundwände infolge starker Korrosion in einem schlechten Zustand sind. Die teils vorgespannten Anker sind ungenügend gegen Korrosion geschützt und im Fall eines Anker-Versagens ist die Tragsicherheit der Stützkonstruktionen massgeblich gefährdet. Ausgedehnte Korrosionserscheinungen sind auch an den Spundwandprofilen selbst erkennbar. Das zum Teil mit Chlorid belastete Fahrbahnwasser kann ungehindert von der Fahrbahn über die Spundwandprofile zu den Ankern gelangen, was aufgrund der fortschreitenden Korrosion eine erhebliche Bedrohung für die langfristige Betriebssicherheit der Kantonsstrasse darstellt. Der Zustand der rückverankerten Spundwand zwingt zu raschen Massnahmen.

Die vorhandene Strassenanlage genügt zudem in diesem Abschnitt den erforderlichen geometrischen und verkehrstechnischen Anforderungen nicht mehr. Grössere Defizite zeigen sich insbesondere bei der inhomogenen horizontalen Linienführung und den ungenügenden Sichtweiten. Zusätzlich zeigen Längsrisse und kleine Absackungen im Belag, dass der Untergrund bzw. die talseitige Stützkonstruktion sowie das Bankett nicht ausreichend stabil sind. Deshalb soll die Strasse auf einer Streckenlänge von rund 420 Metern instand gestellt und korrigiert werden.

Mit dem Kantonsratsbeschluss über das 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2023 (36.18.02) wurden die beiden Projekte «Stützbauwerk 1 Valurrank» und «Stützbauwerk 2 Valurrank» der Kantonsstrasse Nr. 76 als Bauvorhaben der 2. Priorität festgelegt. Aufgrund des sich stetig verschlechternden Zustands der beiden Stützkonstruktionen ist eine Instandsetzung innerhalb des 18. Strassenbauprogramms 2024 bis 2028 (36.23.02) erforderlich. Zu diesem Zweck

wurde vorausschauend bereits im auslaufenden 17. Strassenbauprogramm mit den Projektierungsarbeiten für das vorliegende Gesamtvorhaben «Stützbauwerk Valurrank» gestartet. Die Realisierung ist im 18. Strassenbauprogramm in der 1. Priorität vorgesehen.

1.2 Ziel

Das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen plant den vollständigen Ersatz der bestehenden Stützkonstruktionen in diesem Kantonsstrassenabschnitt, da diese ihre Tragfähigkeit und Lebensdauer überschritten haben. Im Zuge der Bauarbeiten wird die Linienführung der Strasse optimiert, insbesondere durch Anpassung der Kurvenradien, um den Fahrkomfort zu verbessern und eine bessere Entwässerung zu gewährleisten. Sicherheitsmängel wie unübersichtliche Kurven und unzureichende Schutzvorrichtungen sollen durch gezielte bauliche Massnahmen behoben werden. Die neuen Kunstbauten werden eine Nutzungsdauer von hundert Jahren aufweisen. Mit dem vorliegenden Projekt können die geologisch bedingten Instabilitäten im Strassenbereich eliminiert und eine verkehrssichere, stabile und langlebige Strasseninfrastruktur zur Verfügung gestellt werden. Das Projekt verfolgt das Ziel, eine zukunftsfähige, nachhaltige und sichere Infrastruktur für die nächsten Generationen zu schaffen.

1.3 Variantenstudium

Im Variantenstudium erfolgte die Ausarbeitung unterschiedlicher horizontaler und vertikaler Linienführungen. Dabei wurden den Aspekten der Verkehrssicherheit, der Topografie und der Einbettung in die Landschaft besondere Beachtung geschenkt. Unter Berücksichtigung des Strassenquerschnitts wurden Konzeptvorschläge für die Kunstbauten erarbeitet und Tragkonstruktionen in den verschiedenen Abschnitten unter Berücksichtigung der Hangstabilität ermittelt. Die Gestaltung der Strassenabschnitte ins Taminatal, insbesondere auf der östlichen Talseite, wurde durch den Kraftwerkbau in den 1970er-Jahren stark geprägt. Die Stützkonstruktionen bestehen mehrheitlich aus Beton mit geneigter Sichtbetonoberfläche. Vereinzelte Wandmauern, die beim Ausbau der Strasse belassen wurden, bestehen aus ursprünglichem Natursteinmauerwerk. Diese Charakteristik wurde bei der Evaluation für das neue Stützbauwerk Valurrank berücksichtigt.

1.4 Auftrag

Mit dem Projekt «Stützbauwerk Valurrank» sollen die bestehenden Stützkonstruktionen, die sich in einem schlechten Zustand befinden und welche die Betriebssicherheit der Kantonsstrasse langfristig gefährden, ersetzt werden. In diesem Zusammenhang wird die Strasse ab der Brücke St.Niklausen bis zur Wendekehre Valurrank mittels einer korrigierten Linienführung und talseitiger Verbreiterung auf die heutigen Anforderungen hinsichtlich Sichtweiten, Kreuzungsmöglichkeiten und Längsgefälle angepasst. Weiter ist geplant, die heutige Entwässerungssituation im Projektperimeter grossräumig und nachhaltig zu verbessern.

2 Projekt

2.1 Projektperimeter

Das Bauvorhaben befindet sich an der Kantonsstrasse Nr. 76 (Pfäferserstrasse) zwischen Bad Ragaz und Pfäfers. Der Ersatz der bestehenden Kunstbauten in Verbindung mit der geplanten Strassenkorrektion umfasst einen Abschnitt von 420 Metern und befindet sich im Bereich Brücke St.Niklausen bis und mit Wendekehre Valurrank (Strassenkilometer 1.79–2.21).

2.2 Projektumfang

Strassenkorrektion

Die Kantonstrasse wird auf einer Länge von 420 Metern erneuert und auf eine Fahrbahnbreite von 6,50 Metern ausgebaut. In Kurvenbereichen sind zusätzlich normkonforme Kurvenverbreiterungen vorgesehen. Die Wendekehre Valurrank wird auf eine Fahrbahnbreite von 9,25 Metern ausgebaut. Die Strassengeometrie ist auf den massgebenden Begegnungsfall Personenwagen / Lastwagen und eine Projektierungsgeschwindigkeit von 60 km/h ausgelegt. Aufgrund der Strassenkorrektion ist der gesamte Strassenoberbau zu erneuern. Dieser besteht aus einem dreischichtigen Belagsaufbau von 17 cm und einer Fundationsschicht von 80 cm. Das Strassenabwasser wird über seitliche Rigolen gefasst, die an chaussierte Bankette bzw. an Betonrandborde angrenzen. Die neuen Entwässerungsleitungen dienen einerseits zur Aufnahme des Strassenoberflächenwassers und anderseits zur Ableitung von seitlichem Hangwasser. Im Bereich des Valurranks wird die Wanderwegführung angepasst und der Valurweg am äusseren Rand der Kantonsstrasse vorbeigeführt. Mit dem geplanten Ausbau kann die Verkehrssicherheit wesentlich erhöht werden.

Kunstbauten

Aufgrund der Topografie im steilen Hanggelände sind im 420 Meter langen Sanierungsabschnitt verschiedene Kunstbauten nötig, die eine talseitige Verbreiterung der Fahrbahn erlauben.

Neubau «Schwergewichtsmauer Pfäfers»

Im Bereich der Wendekehre «Valurrank» erfolgt die Stützung des Strassenkörpers durch eine Schwergewichtsmauer auf einer Länge von rund 24 Metern. Diese wird auf Mikropfähle als tragende Gründungselemente ausgeführt. Zusätzlich wird die Stabilität durch ungespannte Anker gewährleistet, welche die Konstruktion zusätzlich sichern werden. Die Mauerhöhe variiert zwischen 1 bis 8 Metern.

Neubau «Lehnenbauwerk Valurrank»

Etwas weiter östlich wird aufgrund der Topografie das 13-feldrige «Lehnenbauwerk Valurrank» mit Feldern von 10 und 12 Metern auf einer Gesamtlänge von rund 152 Metern erstellt. Die Fundationen der Pfeiler können teilweise direkt im Fels abgestellt werden, während in Bereichen mit tieferliegenden Felspartien Füllbetontatzen, Fundamentriegel oder Schächte zum Einsatz kommen. Der Unterbau wird robust ausgeführt, damit er bei aussergewöhnlichen Ereignissen wie extremen Niederschlägen oder Erdbeben einem Absacken oder Abrutschen des Geländes standhalten kann.

Neubau «Schwergewichtsmauer Bad Ragaz»

Im Anschluss an das Lehnenbauwerk wird die Stützung des Strassenkörpers durch die «Schwergewichtsmauer Bad Ragaz» auf einer Länge von rund 57 Metern erfolgen. Diese wird auf Mikropfählen als tragenden Gründungselementen abgestützt. Zusätzlich wird die Stabilität durch ungespannte Anker gewährleistet, welche die Konstruktion zusätzlich sichern werden. Die Mauer weist eine Höhe zwischen 1 bis 8 Metern auf.

Neubau «Brücke St.Niklausen»

Im Bereich der heutigen Brücke «St.Niklausen», am westlichen Ende des Sanierungsabschnitts, wird die Linienführung begradigt. Die Überbrückung des tieferliegenden Geländes erfolgt mit dem Neubau «Brücke St.Niklausen». Die schiefwinklig gelagerte Rahmenbrücke weist eine Spannweite von 10 Metern auf, bei einer Plattenstärke von 50 cm und einer Plattenbreite von 9 Metern. Die Widerlager werden flach fundiert. Am talseitigen Widerlagerfuss sind beidseitig Schachtfundationen vorgesehen. Aus dem monolithischen Rahmensystem resultiert ein robustes Brückentragwerk ohne Fugen und Fahrbahnübergänge.

2.3 Bauvorgang

Mangels realisierbarer Alternativen muss der gesamte Verkehr während der Bauphase durch die Baustelle geleitet werden. Aus logistischen Gründen wird daher darauf verzichtet, die bestehenden Spundwandkonstruktionen komplett zurückzubauen. Das «Lehnenbauwerk Valurrank» beziehungsweise die «Schwergewichtsmauer Pfäfers» und die «Schwergewichtsmauer Bad Ragaz» werden vor die heutigen Spundwände gebaut, womit diese in die neuen Bauwerke integriert werden.

Die Bauarbeiten werden grundsätzlich unter einer einspurigen Verkehrsführung in drei Etappen ausgeführt. In Etappe 1 wird zuerst die Wendekehre ausgebaut. Anschliessend werden der erste Abschnitt des «Lehnenbauwerks Valurrank» und die «Schwergewichtsmauer Pfäfers» realisiert. Sobald diese Teilstücke gebaut sind, wird der Verkehr von der bestehenden Strasse auf das neue Lehnenbauwerk Valurrank umgeleitet. So kann schliesslich die bergseitige Spur erneuert werden.

In Etappe 2 wird der Anschlussbereich Richtung Bad Ragaz realisiert. In dieser Etappe werden sowohl die «Brücke St.Niklausen» als auch die angrenzenden Winkelstützmauern gebaut. Diese Arbeiten werden hauptsächlich ausserhalb der heutigen Strasse im Bereich der Neutrassierung erfolgen.

In Etappe 3 werden der zweite Abschnitt des «Lehnenbauwerks Valurrank» und die «Schwergewichtsmauer Bad Ragaz» einschliesslich Strassensanierungsarbeiten ausgeführt. Am Schluss wird der Deckbelag über den gesamten Abschnitt eingebracht. Um den Einbau möglichst fugenlos vornehmen zu können, wird die Deckschicht während einer Vollsperrung ausgeführt.

2.4 Verkehrskonzept während Bauzeit

Im Variantenstudium wurden verschiedene Möglichkeiten der Verkehrsführung untersucht. Da grossräumige Umleitungen für Bus- und Schwerverkehr nur mit zusätzlichen Strassenausbauten (Valenserstrasse, Anpassungen Bushaltestellen usw.) bzw. mit Erschwernissen für den öffentlichen Verkehr (längere Fahrzeiten, Fahrplan-Instabilitäten) möglich wären, wurde davon abgesehen. Neben den erwähnten Nachteilen würden grossräumige Umfahrungen auch kaum auf Akzeptanz stossen. Die gewählte Lösung mit einspuriger Verkehrsführung mittels Lichtsignalanlage (LSA) und Busbevorzugung ist aufgrund des verhältnismässig tiefen Verkehrsaufkommens vertretbar und ermöglicht dem öffentlichen Verkehr ein ungehindertes Passieren der Baustelle. Die Standorte der LSA wurden abgestimmt auf die vorhandenen Gegebenheiten, so dass keine Kreuzungsprobleme in den Wartezonen entstehen.

3 Umwelt

3.1 Formelles

Im Rahmen dieses Kantonstrassenprojekts werden die relevanten Umweltbelange angemessen berücksichtigt. Gemäss der eidgenössischen Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (SR 814.011; abgekürzt UVPV) besteht keine Pflicht für eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht), weil die geplante Anlagenänderung zu keiner wesentlichen Kapazitätserhöhung der Kantonsstrasse führt. Eine UVP-Pflicht besteht lediglich bei Anlagenänderungen, die zu einer wesentlichen Erhöhung oder Umverteilung der bestehenden Umweltbelastungen oder zu erheblichen quantitativen oder qualitativen Beeinträchtigungen eines Schutzgebiets führen können. Dies ist beim vorliegenden Projekt nicht der Fall.

Jedoch sind gemäss Art. 4 UVPV die Vorschriften über den Schutz der Umwelt auch bei nicht UVP-pflichtigen Vorhaben einzuhalten.

3.2 Raumplanung

Da es sich beim vorliegenden Projekt um die Erneuerung einer bestehenden Anlage handelt, ist die Übereinstimmung mit der kantonalen Richtplanung einschliesslich Standortgebundenheit gegeben.

Sämtliche vom Projekt tangierten Grundstücke sind im Eigentum des Kantons St.Gallen. Folglich ist kein Landerwerb notwendig. Hingegen erfährt eine Fläche von rund 1'388 m² eine Nutzungsänderung von «Wald» zu «Strasse». Ausserdem werden rund 5'751 m² Waldfläche während den Bauarbeiten vorübergehend beansprucht. Diese Fläche sowie ein zu rekultivierender Strassenabschnitt von rund 438 m² werden nach Bauvollendung wiederum der Nutzung «Wald» zugewiesen. Es sind keine Fruchtfolgeflächen vom Projekt betroffen.

3.3 Wald, Rodungen

Das Projekt umfasst Rodungen von insgesamt 8'250 m². Davon sind rund 3'098 m² definitive Rodungen erforderlich. Die temporären Rodungen von rund 5'152 m² für die Erschliessung der Baustelle (Installationsflächen, Baupisten, Bedarf für die talseitige Verbreiterung) werden nach Bauabschluss wieder aufgeforstet.

Gemäss Kantonsforstamt ist ein Rodungsersatz von 100 Prozent zu erbringen. Ein Anteil kann bei der Brücke St.Niklausen im Bereich des rückgebauten Strassenteils realisiert werden. Insgesamt ergibt sich ein Realersatz von 2'715 m². Im Rahmen der Erarbeitung des Bauprojekts waren sich die Beteiligten (Kantonsforstamt / beauftragte Planer / Tiefbauamt) einig, dass zusätzliche Aufforstungen im Taminatal nicht sinnvoll sind und demzufolge andernorts weitere Realersatz-Massnahmen zu Gunsten des «Natur- und Landschaftsschutzes» im Sinn von Art. 7 Abs. 2 des Bundesgesetzes über den Wald (SR 921.0; abgekürzt WaG) getroffen werden sollen. Die geplanten Ersatzmassnahmen werden unter Abschnitt 3.4 erläutert.

3.4 Natur- und Landschaftsschutz

Im Rahmen der Erarbeitung des Bauprojekts wurden zusammen mit dem Kantonsforstamt sowohl eine ökologische als auch eine forstrechtliche Bilanz erstellt. Verschiedene ökologische Ersatzmassnahmen wurden im Rahmen des Projekts geplant und sind im Projekt kostenmässig enthalten.

Es handelt sich um die ökologische Aufwertung verschiedener Flächen im Gebiet «Majerina» in der politischen Gemeinde Pfäfers (Waldrandaufwertungen, Pflege von Waldflächen):

- Die erste Fläche befindet sich im «Eggli». Der Waldrand umfasst dürre Eschen, die entfernt werden sollen. Ebenfalls sind Biotopbäume vorhanden, die aufgewertet werden können.
- Die zweite Fläche befindet sich im «Faraboden». In diesem Bereich wachsen viele Dornensträucher und der Waldrand weist viele dürre Eschen auf und muss deshalb gepflegt werden.
- Die dritte Fläche befindet sich in «Göpfisgant». Die Fläche weist eine kleine Menge an Buschwerk in der Wiese auf. Der Waldrand soll wieder eine Stufigkeit erhalten. Dafür sollen primär Eschen mit Eschentriebsterben entfernt werden. Das Laubholz soll auch in diesem Zusammenhang gefördert werden.

3.5 Archäologie, historische Verkehrswege, Kulturgüterschutz

Gemäss Geoportal (Schutzverordnung, kantonale Darstellung) befinden sich im Projektperimeter weder archäologische Schutzzonen noch archäologische Schutzobjekte.

Weiter sind im Projektperimeter keine im «Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz» eingetragene Verkehrswege vorhanden. Am Projektrand unterquert das Trassee der stillgelegten Wartensteinbahn die Kantonsstrasse in einem Tunnelbauwerk. Der Tunnel wird durch den Strassenausbau jedoch nicht tangiert.

3.6 Altlasten

Das Projekt tangiert gemäss Kataster keine belasteten Standorte.

3.7 Boden und Entsorgung

Gemäss Karte «Prüfgebiete für Bodenverschiebungen» des Kantons St.Gallen sind im gesamten Projektperimeter keine belasteten Bodenflächen vorhanden. Die Massnahmen im Bereich Boden beschränken sich daher auf den fachgerechten Umgang mit dem Boden während der Bauphase. Im Bereich der vorübergehend beanspruchten Flächen wird die physikalische Bodenbeschaffenheit vor Projektbeginn erhoben.

Grundsätzlich wird, soweit möglich, alles nicht verschmutzte Material (Aushub, Strassenaufbruch usw.) wiederverwendet. Nicht weiterverwendbares Material wird gemäss den gesetzlichen Bestimmungen entsorgt.

3.8 Grund- und Oberflächengewässer, Entwässerung

Der Projektperimeter befindet sich im Gewässerschutzbereich übriger Bereich, weshalb keine besonderen Massnahmen erforderlich sind. Während den Bauarbeiten sind die üblichen gesetzlichen Massnahmen zur Vermeidung einer Gewässerverschmutzung vorgesehen.

Aufgrund des geringen durchschnittlichen täglichen Verkehrs von weniger als 5'000 Fahrzeugen pro Tag kann der Verschmutzungsgrad des Strassenabwassers gemäss der Richtlinie «Abwasserbewirtschaftung bei Regenwetter (2019)» des Verbandes Schweizer Abwasser- und Gewässerschutzfachleute als gering klassiert werden und eine Einleitung in den Vorfluter kann ohne Behandlung als zulässig erachtet werden.

Die bestehende Strassenentwässerung ist veraltet und wird innerhalb des Projektperimeters ersetzt. Das Wasser wird mittels Einlaufschächten gesammelt und über eine Transport- und Sickerleitung in die Vorfluter abgeleitet. Die entlang des bergseitigen Strassenrands angelegte Sickerleitung entlastet den Hang und die Stützbauwerke sowie deren Baugrund von allfälligem Hangwasser, was das Stabilitätsverhalten des Hangs positiv beeinflusst.

3.9 Luft

Das Bauvorhaben erfüllt die Anforderungen der Massnahmenstufe A der Baurichtlinie Luft[1] des Bundesamtes für Umwelt (BaRLL). Generell sind emissionsarme Bauweisen und Bauverfahren vorgesehen. Da der Ausbau des Strassenabschnitts nicht zu Mehrverkehr führt, ist auch keine Zunahme von relevanten Luftschadstoffen zu erwarten.

[1] Abrufbar unter https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/luft/recht/luft-vzh.html.

3.10 Lärm

Das Bauvorhaben erfüllt die Anforderungen der Massnahmenstufe A der Baulärmrichtlinie[2] (BLR) des Bundesamtes für Umwelt. Generell sind emissionsarme Bauweisen und Bauverfahren vorgesehen. Bezüglich der Bautransporte gilt die Massnahmenstufe A der BLR.

Der Ausbau des Strassenabschnitts hat keine Änderung der Lärmsituation zur Folge, da die Sanierung keinen Mehrverkehr generiert. Ebenso wenig haben die geringen Korrektionen der Strasse in der Horizontalen und Vertikalen eine Auswirkung auf die Lärmsituation der betroffenen Nutzungszonen.

3.11 Störfallvorsorge

Die Strasse wird in Bezug auf die Störfallvorsorge als nicht relevant beurteilt.

4 Vernehmlassung

4.1 Politische Gemeinde Bad Ragaz

Das Bauvorhaben «Bau des Stützbauwerks Valurrank der Kantonsstrasse Nr. 76 in Bad Ragaz» wurde der politischen Gemeinde Bad Ragaz am 19. Oktober 2022 zur Vernehmlassung nach Art. 35 des Strassengesetzes (sGS 732.1; abgekürzt StrG) zugestellt.

Der Gemeinderat der politischen Gemeinde Bad Ragaz stimmte dem Bauvorhaben gemäss Protokoll vom 5. Dezember 2022 zu.

4.2 Kantonale Fachstellen

Im Verlauf der Projektierung wurden das Kantonsforstamt, das Amt für Wasser und Energie, das Amt für Natur, Jagd und Fischerei sowie das Amt für Umwelt einbezogen und angehört. Ihre Anliegen konnten in das Projekt eingearbeitet werden.

5 Kosten

5.1 Kostenvoranschlag

Der Kostenvoranschlag (KV) für das Bauvorhaben beruht auf Erfahrungszahlen des kantonalen Tiefbauamtes aus vergleichbaren Objekten. Für das Projekt «Bau des Stützbauwerks Valurrank der Kantonsstrasse Nr. 76 in Bad Ragaz» ergeben sich folgende Kosten (Preisbasis Juni 2020, einschliesslich Mehrwertsteuer):

– Erwerb von Grund und Rechten	Fr.	130'000.–
– Bauarbeiten Stützbauwerk Valurrank einschliesslich Strassenbau	Fr.	5'590'000.–
– Prüfungen, Nebenkosten, Honorare	Fr.	895'000.–
Insgesamt (Preisbasis Juni 2020)	Fr.	6'615'000.–
Teuerung (Juni 2020 bis Oktober 2024)	Fr.	823'000.–
Anpassung der Mehrwertsteuer von 7,7 Prozent auf 8,1 Prozent	Fr.	30'000.–
Gesamtkosten (Preisbasis Juni 2020, Mehrwertsteuer 8,1 Prozent)	**Fr.**	**7'468'000.–**

Im KV sind für die Baukosten 10 Prozent für Unvorhergesehenes enthalten.

[2] Abrufbar unter https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/laerm/recht/vollzugshilfen-laerm.html.

5.2 Kostentragung

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

5.3 Kreditbedarf

Der Kreditbedarf für das Bauvorhaben «Bau des Stützbauwerks Valurrank der Kantonsstrasse Nr. 76 in Bad Ragaz» beläuft sich somit gesamthaft auf Fr. 7'468'000.– (inkl. MWST). Er wird vollumfänglich dem Strassenfonds belastet.

Das Bauvorhaben ist im 18. Strassenbauprogramm für die Jahre 2024 bis 2028 (36.23.02) in der 1. Priorität enthalten.

6 Rechtliches

6.1 Strassengesetz

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

Beim Projekt «Bau des Stützbauwerks Valurrank der Kantonsstrasse Nr. 76 in Bad Ragaz» handelt es sich um Strassenbau nach Art. 31 StrG (Neubau und Korrektion). Nach der Genehmigung des Projekts durch den Kantonsrat beziehungsweise nach dem Eintritt der Rechtsgültigkeit des Kantonsratsbeschlusses muss das Planverfahren nach StrG erfolgen. Das Projekt muss nach Art. 41 Abs. 1 StrG während 30 Tagen in der betroffenen politischen Gemeinde Bad Ragaz öffentlich aufgelegt werden. Mit dem Bau kann nach Art. 50 StrG erst begonnen werden, wenn das Projekt rechtskräftig und die Abtretung privater Rechte geregelt ist.

6.2 Finanzreferendum

Beschlüsse des Kantonsrates über den Bau von Kantonsstrassen, die zulasten des Kantons eine einmalige Ausgabe von mehr als 6 Mio. Franken zur Folge haben, unterliegen dem fakultativen Finanzreferendum (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 Bauvorhaben «Bau des Stützbauwerks Valurrank der Kantonsstrasse Nr. 76 in Bad Ragaz» verursacht zulasten des Kantons eine einmalige neue Ausgabe von Fr. 7'468'000.–. Das Bauvorhaben untersteht somit dem fakultativen Finanzreferendum.

7 Antrag

Wir beantragen Ihnen, Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, auf den Kantonsratsbeschluss über den Bau des Stützbauwerks Valurrank der Kantonsstrasse Nr. 76 in Bad Ragaz einzutreten.

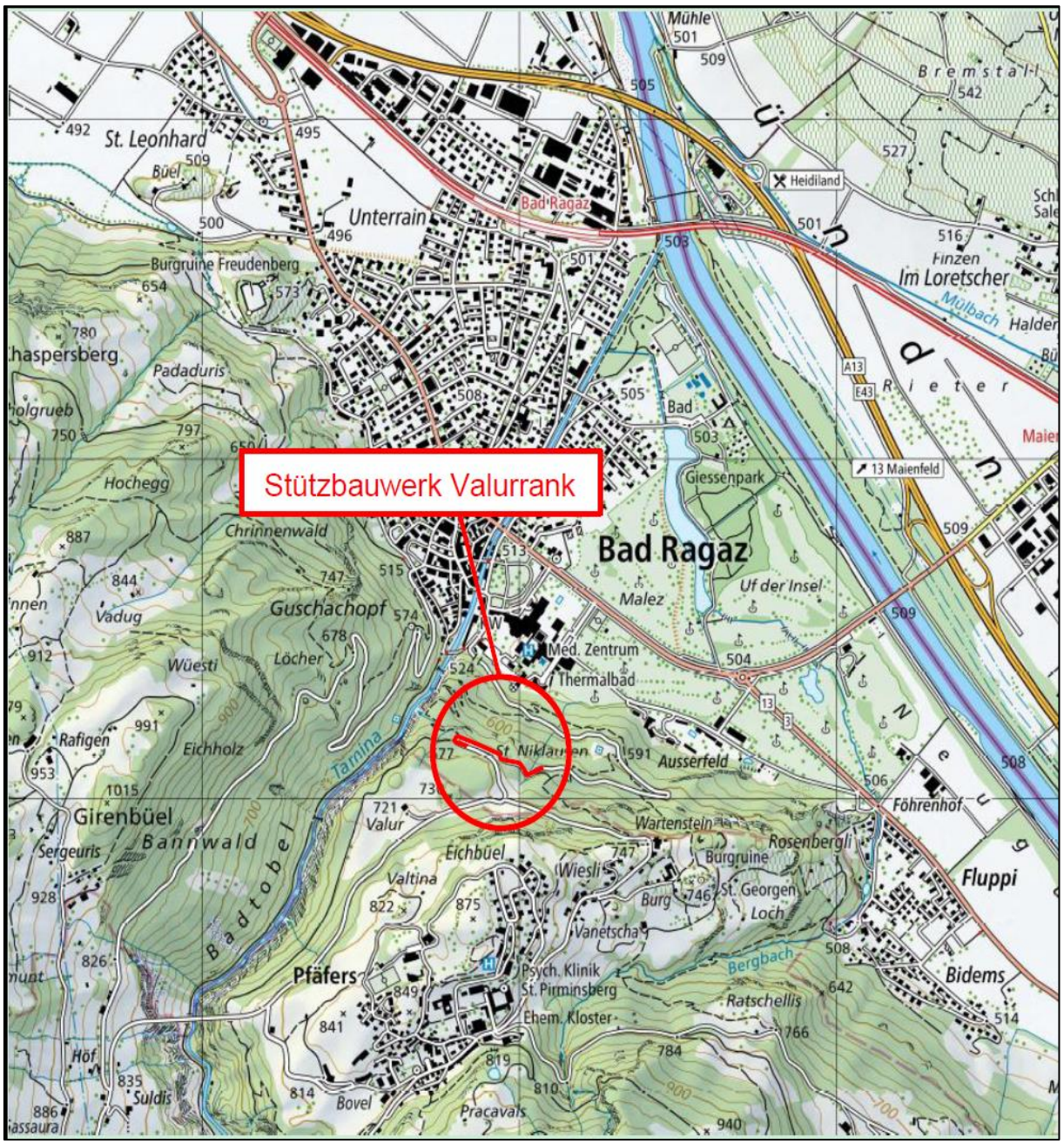
Im Namen der Regierung

Susanne Hartmann
Präsidentin

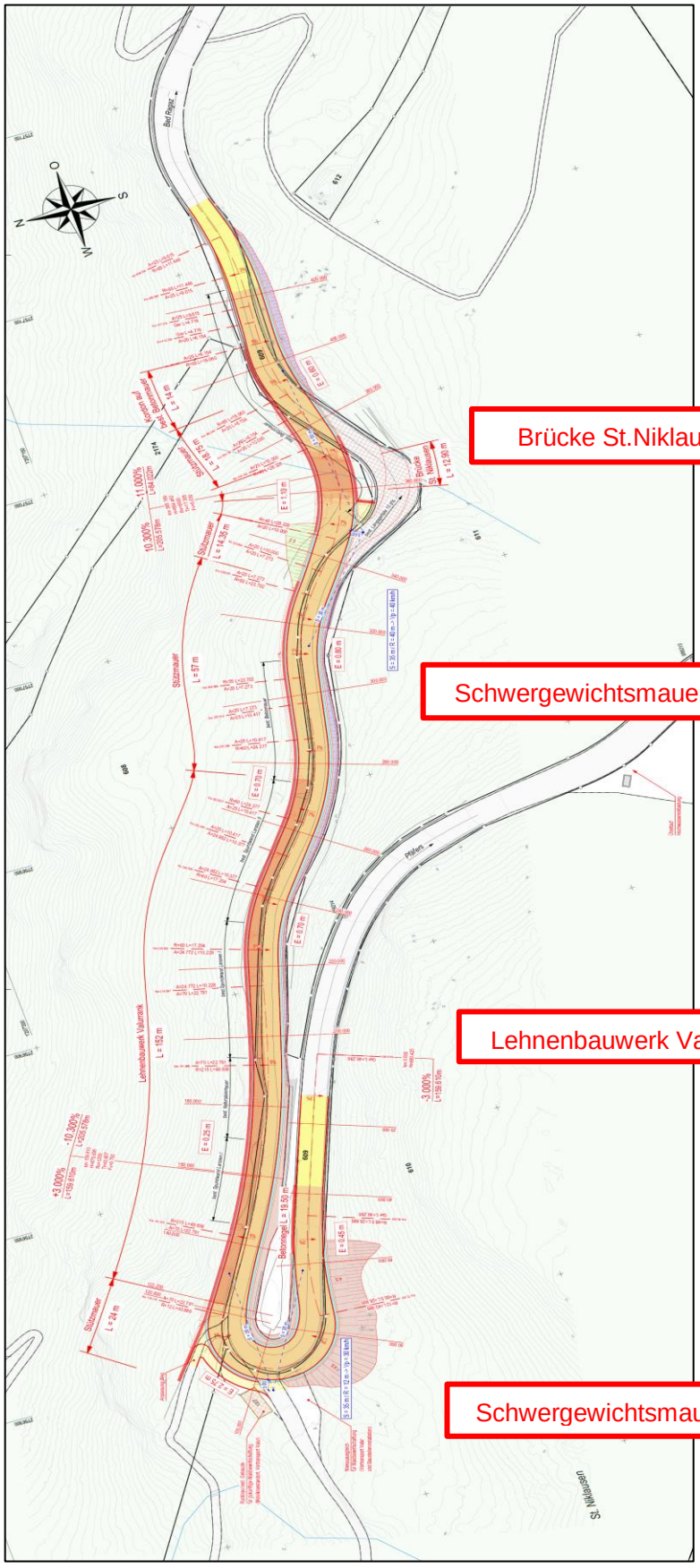
Dr. Benedikt van Spyk
Staatssekretär

Anhang Pläne

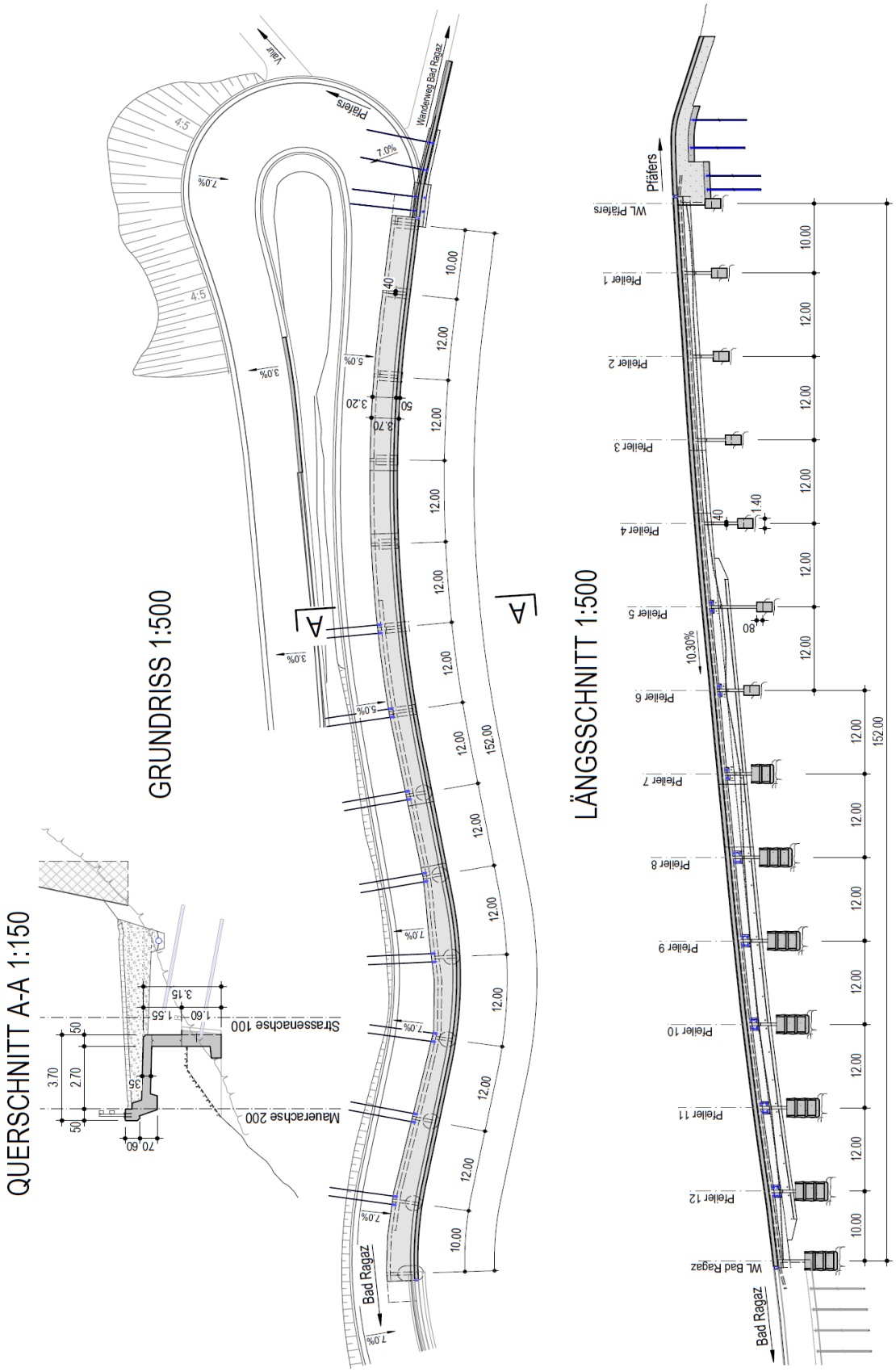
Übersicht 1:25'000



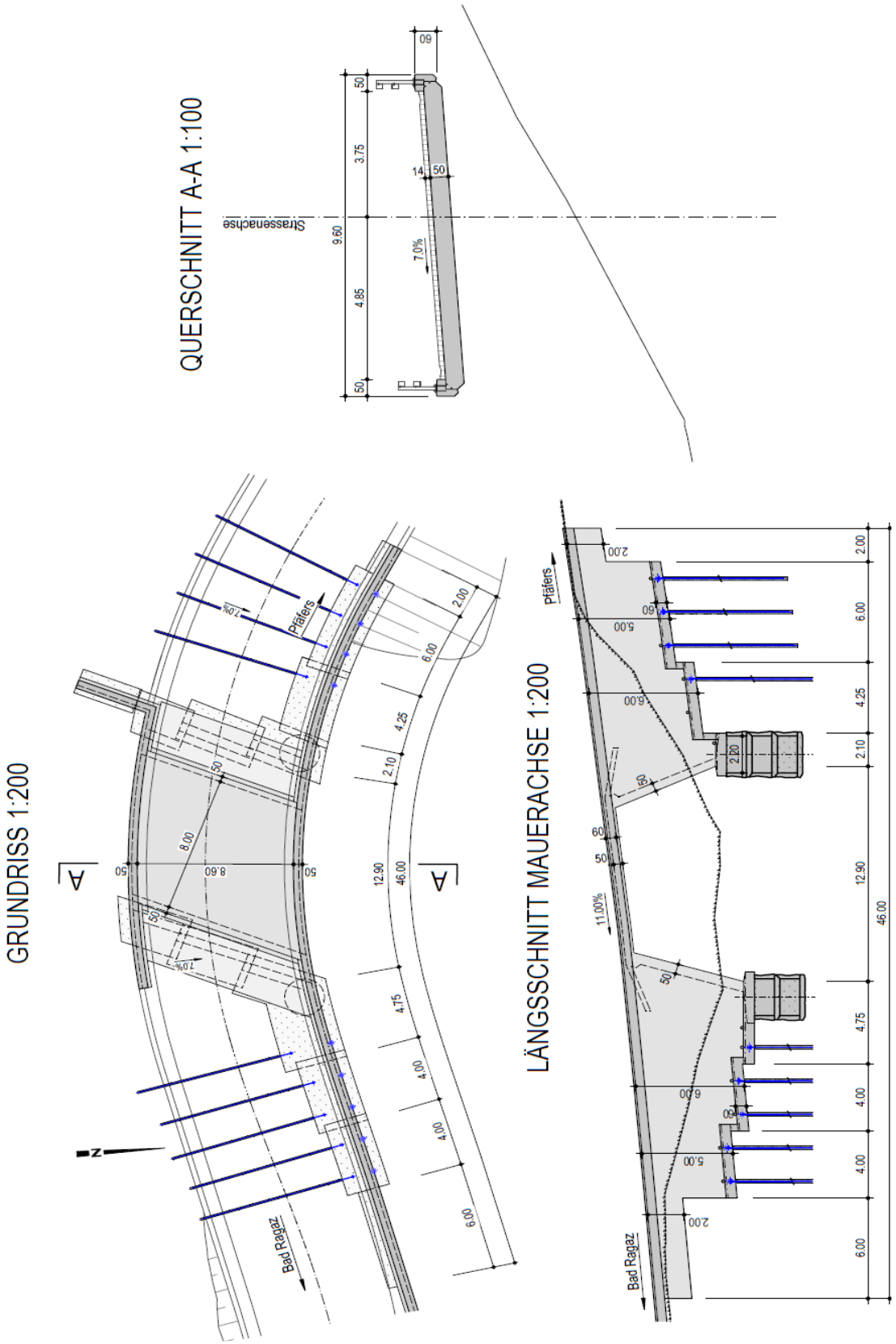
Situation des Projekts (Kunstbauten einschliesslich Strassenbau)



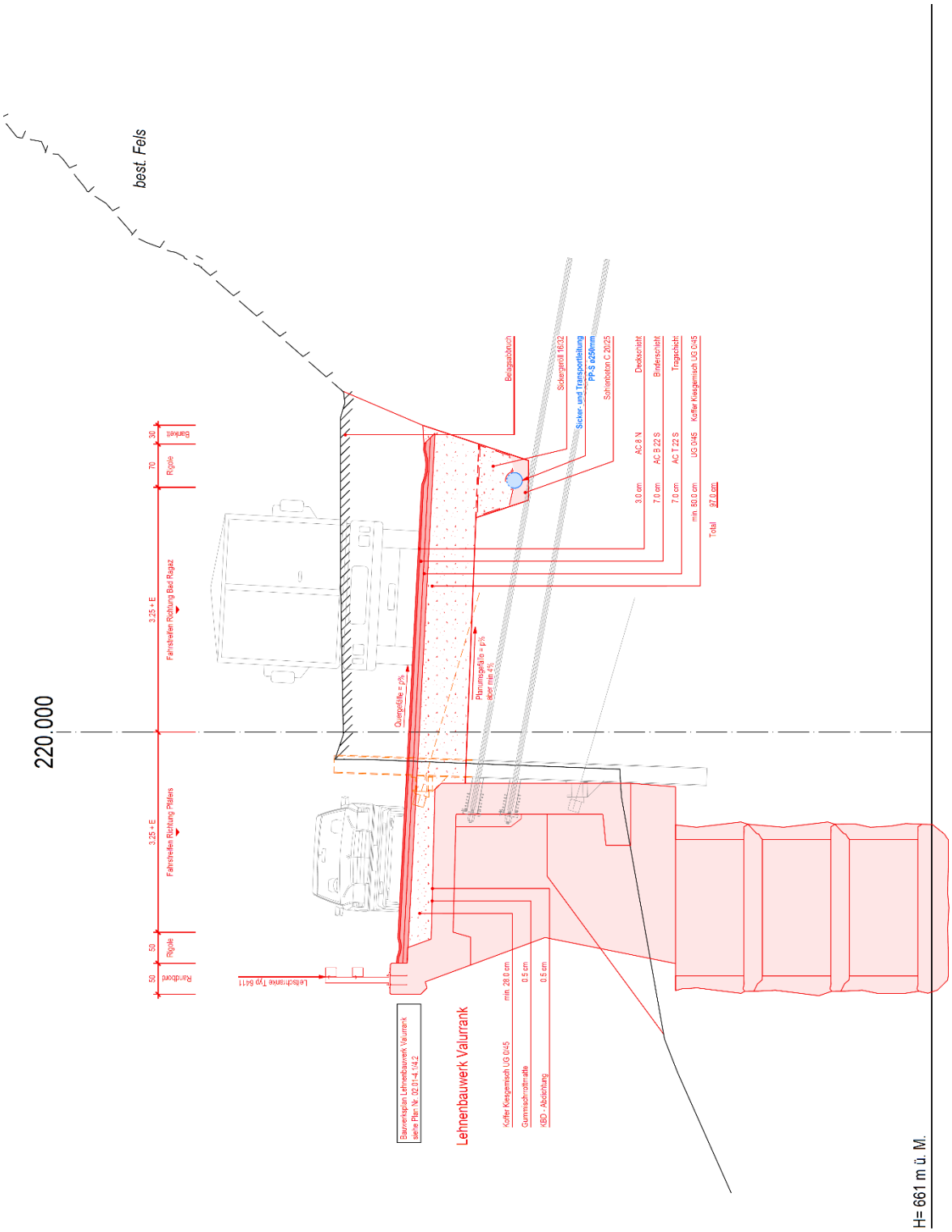
Pläne Lehnenbauwerk Valurrank



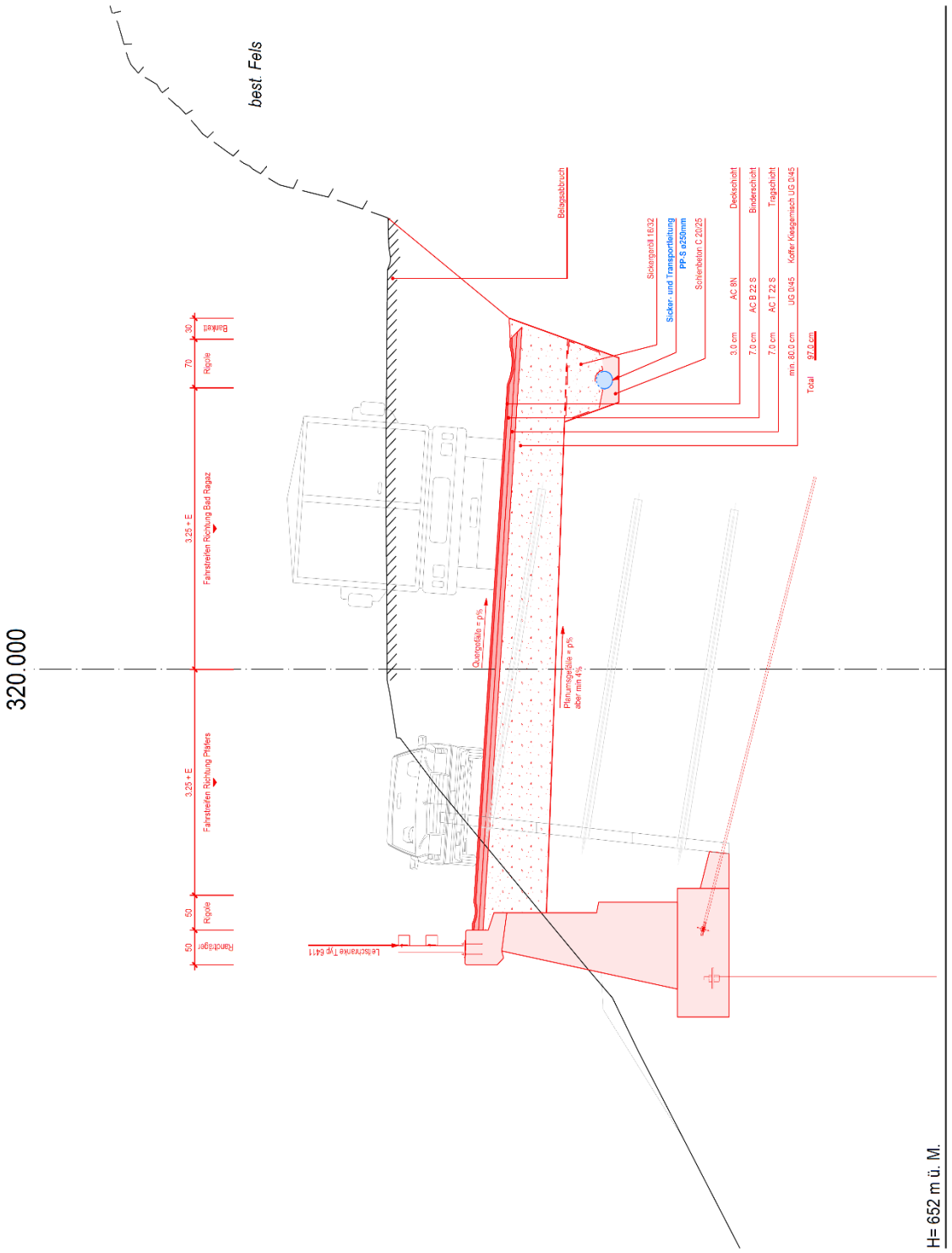
Pläne Brücke St.Niklausen



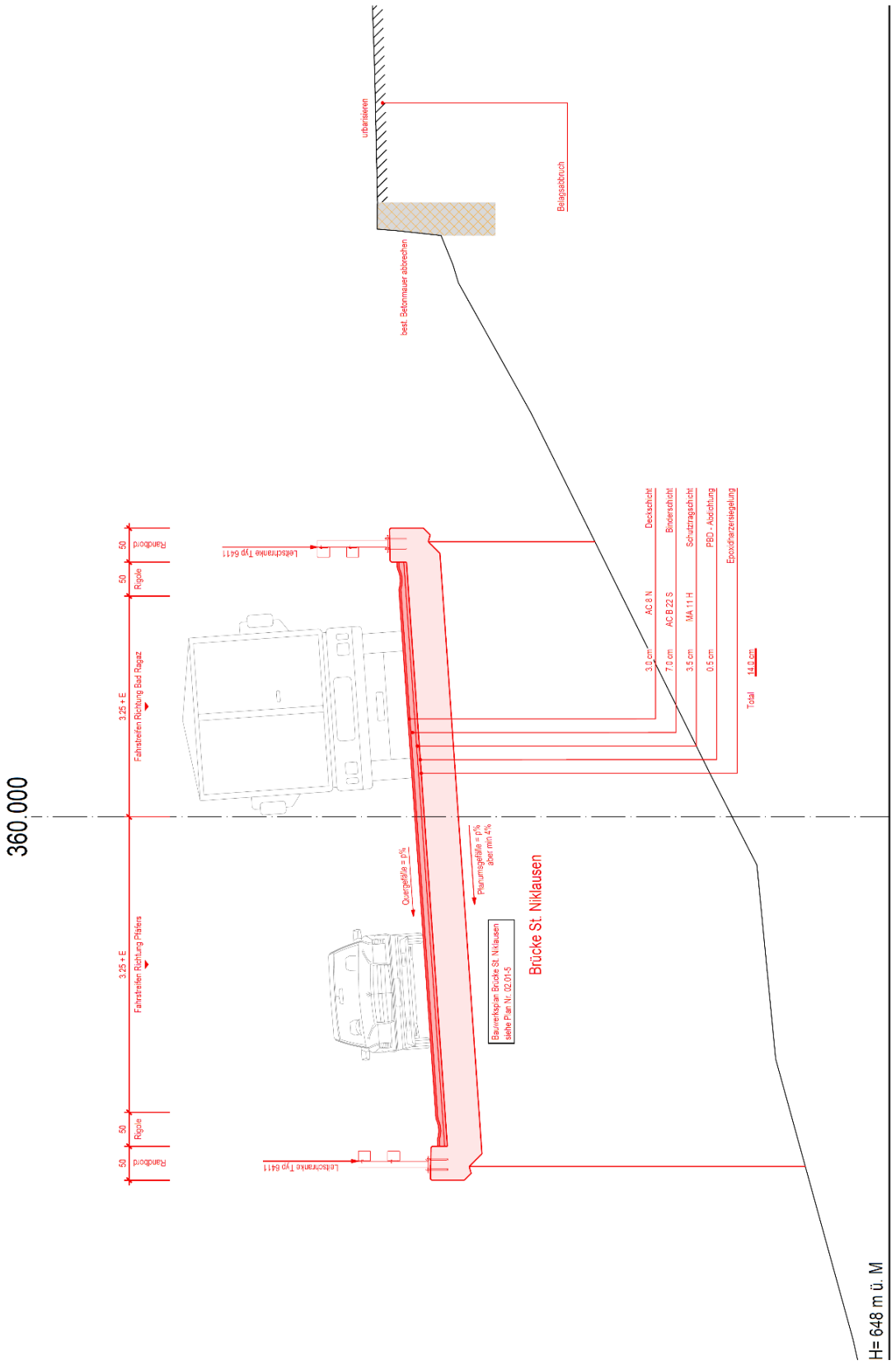
Normalprofil Lehnenbauwerk Valurrank



Normalprofil Schwergewichtsmauer Bad Ragaz / Schwergewichtsmauer Pfäfers



Normalprofil Brücke St.Niklausen



Kantonsratsbeschluss über den Bau des Stützbauwerks Valurrank der Kantonsstrasse Nr. 76 in Bad Ragaz

Entwurf der Regierung vom 27. Mai 2025

Der Kantonsrat des Kantons St.Gallen

hat von der Botschaft der Regierung vom 27. Mai 2025[3] Kenntnis genommen und

erlässt

als Beschluss:

I.

Ziff. 1

[1] Das Bauvorhaben «Bau des Stützbauwerks Valurrank der Kantonsstrasse Nr. 76 in Bad Ragaz» mit einem Kostenvoranschlag von Fr. 7'468'000.– (Preisbasis Juni 2020, einschliesslich Mehrwertsteuer 8,1 Prozent) wird genehmigt.

Ziff. 2

[1] Zur Deckung der Kosten wird ein Kredit von Fr. 7'468'000.– gewährt.

[2] Der Kredit wird dem Strassenfonds belastet.

Ziff. 3

[1] Über Nachtragskredite für Mehrkosten, die auf ausserordentliche, nicht voraussehbare Umstände zurückgehen, beschliesst der Kantonsrat endgültig.

[2] Mehrkosten infolge ausgewiesener Teuerung oder Anpassung der Mehrwertsteuer bewilligt die Regierung.

Ziff. 4

[1] 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 «Bau des Stützbauwerks Valurrank der Kantonsstrasse Nr. 76 in Bad Ragaz» dadurch nicht wesentlich umgestaltet wird.

3 ABl 2025-●●.

II.

[keine Änderung anderer Erlasse]

III.

[keine Aufhebung anderer Erlasse]

IV.

1. Die Regierung bestimmt den Vollzugsbeginn dieses Erlasses.

2. Dieser Beschluss untersteht dem fakultativen Finanzreferendum.[4]

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