

18. März 2025

Bericht und Antrag an das Stadtparlament

Rad- und Fussweg Bronschhofen - Bettwiesen / Genehmigung Bauprojekt und Baukredit

Anträge

Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen folgende Anträge:

1. Für den Bau der Rad- und Fusswegverbindung Bronschhofen - Bettwiesen sei ein Bruttokredit von Fr. 2'820'000.-- (inkl. MWST) zu bewilligen.
2. Es sei festzustellen, dass der Beschluss des Stadtparlaments zu Ziffer 1 gemäss Art. 7 lit. d¹ Gemeindeordnung dem fakultativen Referendum untersteht.

Zusammenfassung

Zwischen Bronschhofen und Bettwiesen fehlt eine sichere und direkte Rad- und Fusswegverbindung. Heute nutzen die Velofahrenden die stark befahrene und wenig attraktive Hauptverkehrsstrasse. Für Zufussgehende ist gar keine direkte Verbindung verfügbar. Die neu geplante Rad- und Fusswegverbindung entlang der Bahngleise schliesst diese Lücke im regionalen Rad- und Fusswegnetz und wird Bronschhofen mit Bettwiesen verbinden.

Für das Bauprojekt werden Gesamtkosten von rund Fr. 3.3 Mio. veranschlagt. Nach Abzug des bereits bewilligten Kredits von Fr. 480'000.-- (Projekt Nr. 1000186) für die Projektierung beträgt der erforderliche Baukredit somit Fr. 2'820'000.-- (Projekt Nr. 1000346). Nach Abzug der Bundesbeiträge aus dem Agglomerationsprogramm und den werkgebundenen Beiträgen des Kantons St. Gallen verbleiben für die Stadt Wil voraussichtliche Nettokosten von rund Fr. 1'300'000.--.

¹ https://www.stadtwil.ch/docn/1267121/Gemeindeordnung_vom_28._Februar_2016.pdf

Die geplante Ausbaustrecke auf dem Gemeindegebiet von Wil von rund 1'100 Metern Länge beginnt bei der Bahnhaltestelle Bronschhofen AMP. Nach rund 800 Metern in Richtung Norden unterquert der Rad- und Fussweg die Bahnlinie Wil - Weinfeldern und führt westlich der Gleisanlage teils auf einer angeschütteten Dammstrecke bis zur Gemeindegrenze Wil/Bettwiesen. In der Fortsetzung plant der Kanton Thurgau koordiniert die Weiterführung des Rad- und Fusswegs westlich des Bahntrassees bis zum Bahnhof Bettwiesen.

Mit der Realisierung dieser neuen Rad- und Fusswegverbindung werden die Velofahrenden von der stark befahrenen Hauptverkehrsstrasse zwischen Bronschhofen und Bettwiesen weggeführt und auf eine eigene, fast ausschliesslich ihnen dienende Verkehrsfläche (ausgenommen landwirtschaftlicher Verkehr) geleitet. Die geplante Verbindung führt zudem zu einer Verkürzung der Strecke und steht auch Zufussgehenden zur Verfügung. Der Rad- und Fussweg wird aus Gründen des Komforts, der Sicherheit und des Unterhaltsbedarfs durchgehend asphaltiert. Auch ist eine intelligente Beleuchtung auf der gesamten Strecke vorgesehen. Der neue Radwegabschnitt bildet einen wesentlichen Teil eines durchgängigen, sicheren und attraktiven Radwegnetzes in der Region Wil. Das Projekt ist deshalb auch im Agglomerationsprogramm 2. Generation bewilligt und erhält namhafte Beiträge des Bundes und des Kantons St. Gallen.

1. Rad- und Fusswegnetz im Nordwesten der Stadt

1.1 Ist-Situation

Im Nordwesten der Stadt Wil – zwischen Bronschhofen und Bettwiesen – fehlt eine verkehrssichere Rad- und Fusswegverbindung. Heute nutzen die Velofahrenden die stark befahrene und wenig attraktive Hauptverkehrsstrasse. Für Fussgänger ist gar keine direkte Verbindung verfügbar. Im Interesse eines durchgehenden und sicheren Rad- und Fusswegenetzes sowie zur Förderung des Langsamverkehrs ist es notwendig, diese Netzlücke zu schliessen. Dadurch kann die bestehende regionale Nord-Süd-Radwegverbindung von Affeltrangen via Täggerschen nach Bettwiesen und direkt nach Bronschhofen geführt werden und nicht mehr wie bisher via Trungen und die AMP-Strasse.

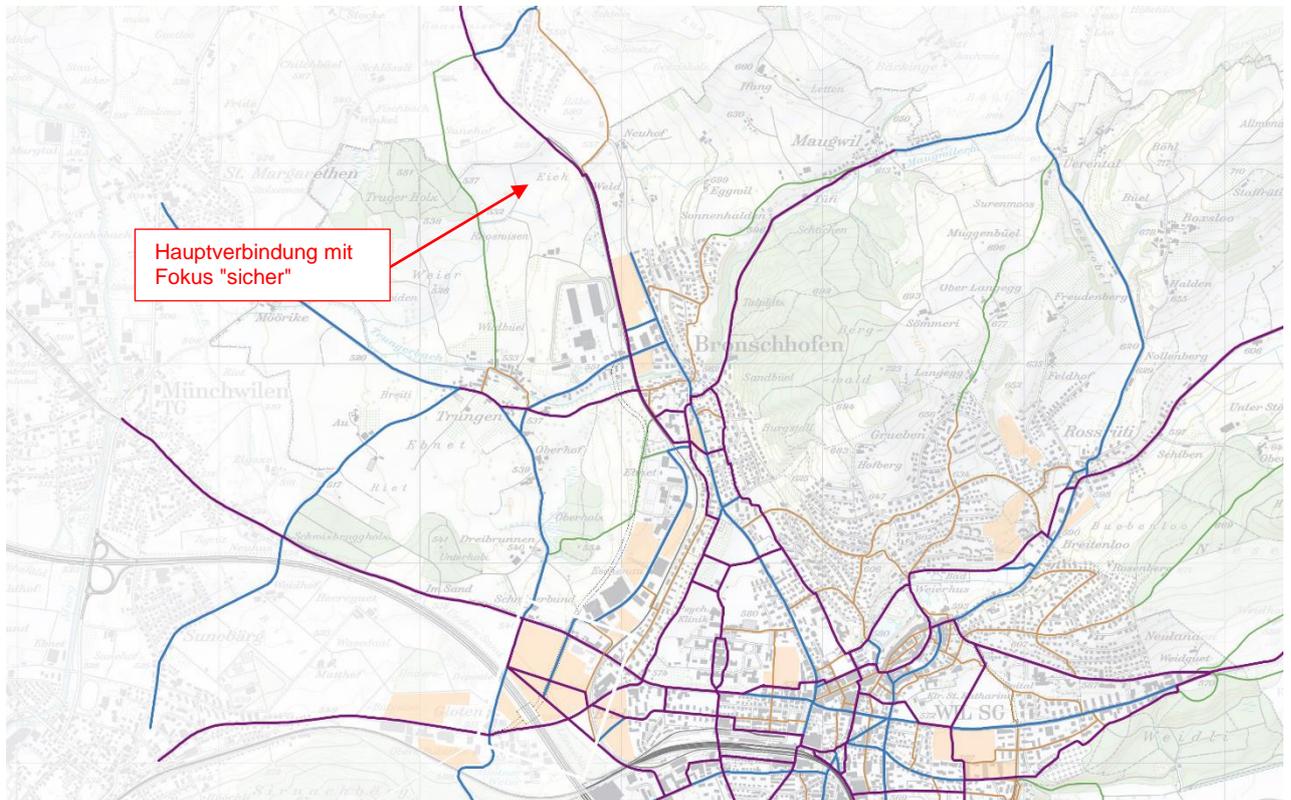
1.2 Strategische Plangrundlagen

Richtpläne

Der Richtplan des Kantons St. Gallen sieht einen neuen Rad- und Fussweg von Wil nach Bettwiesen entlang der Bahngleise bis zur Kantonsgrenze St. Gallen/Thurgau vor. Im kommunalen Richtplan Verkehr der Stadt Wil ist die neue Verbindung ebenfalls als Rad- und Fusswegnetzergänzung eingetragen. Die nördliche Fortsetzung des Radwegs in der Gemeinde Bettwiesen ist im kantonalen Richtplan Thurgau als Rad- und Fusswegverbindung definiert. Die geplante Rad- und Fusswegverbindung ist gemeinde- und kantonsübergreifend. Dies erfordert eine inhaltlich und zeitlich koordinierte Planung und Realisierung mit der Gemeinde Bettwiesen und dem Kanton Thurgau.

Velostrategie

Im Netzplan Strategie Veloverkehr der Stadt Wil aus dem Jahr 2016 ist die Schliessung der Netzlücke im Nordwesten mit einer Rad- und Fusswegverbindung von Bronschhofen nach Bettwiesen konkretisiert. Die Velostrategie sieht dazu in Abstimmung mit den Richtplänen vor (Massnahme Nr. 15), dass von Bettwiesen kommend bis zum Bahnhof Bronschhofen eine neue Hauptverbindung mit Fokus "Sicher" entlang der Bahnlinie realisiert werden soll. Der weitere Verlauf der Radwegverbindung in Richtung Wil ist gemäss der Velostrategie mit Hauptverbindung Fokus "Sicher" ebenfalls entlang der Bahnlinie auf der Ostseite bis zur Industrie-/Bahnhofstrasse bzw. zur Haltestelle Ebnet in Bronschhofen vorgesehen.



Ausschnitt aus der Velostrategie 2016: violett = Hauptverbindung mit Fokus "sicher"

Agglomerationsprogramm

Das Rad- und Fusswegprojekt Bronschhofen - Bettwiesen ist im Agglomerationsprogramm 2. Generation als Massnahme enthalten (LV-Massnahme Nr. 72.07R). Es handelt sich dabei um ein Massnahmenpaket für den Langsamverkehr bestehend aus verschiedenen Projekten von fünf Gemeinden im Kanton St. Gallen und Thurgau. Mit den Bauarbeiten muss bis spätestens 31. Dezember 2027 begonnen werden. Die südliche Fortsetzung des Rad- und Fussweges zum Bahnhof Ebnet ist bisher nicht im Agglomerationsprogramm enthalten.

1.3 Projektplanung

Das vorliegende Projekt hat eine mehr als zehnjährige Vorgeschichte, die mit der Genehmigung des Radwegprojekts im Jahr 2011 durch den damaligen Gemeinderat Bronschhofen seinen Anfang nahm. Nach durchgeführtem Rechtsmittelverfahren stellten die kantonalen Amtsstellen fest, dass das Projekt nicht genehmigungsfähig ist. Grund dafür war die Linienführung, welche den Lebens- und Gewässerraum von zwei Bächlein und eine geschützte Trockenwiese tangierte. In den Jahren 2015/16 wurde das Projekt überarbeitet und ein Aufwertungsprojekt für die Feuchtgebiete in Auftrag gegeben. Aus verwaltungsinternen Ressourcengründen wurde das Projekt anschliessend zurückgestellt.

Mit Blick auf die zeitlichen Vorgaben aus dem Agglomerationsprogramm (Baustart spätestens Ende 2027) wurden die Projektarbeiten im Jahr 2021 wieder aufgenommen. In Zusammenarbeit mit verschiedenen involvierten kantonalen Ämtern und den SBB wurde das Bau- und Auflageprojekt weiterentwickelt, die Mängel des ursprünglichen Projekts behoben und auch die zwischenzeitlichen örtlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen berücksichtigt. Dabei wurden namentlich die Linienführung in drei Teilabschnitten angepasst, die Auflagen der SBB umgesetzt

und die Bahnunterführung optimiert, die Wegbreite mit Banketten vergrössert, eine durchgängige Beleuchtung vorgesehen, die ökologischen Lebensräume aufgewertet oder neue geschaffen sowie der Hochwasserschutz ins Projekt integriert.

1.4 Mitwirkungsverfahren

Nach Abschluss des Bauprojekts wurde für das Strassenprojekt vom 19. Juni 2024 bis 2. August 2024 ein öffentliches Mitwirkungsverfahren durchgeführt. Im Rahmen dieses Verfahrens wurden die direktbetroffenen Grundeigentümer zu einem Infoanlass eingeladen und über das Projekt informiert. Während der Mitwirkung sind total 24 Eingaben eingegangen, davon sechs von Privatpersonen, zwei von Organisationen inklusive Politische Parteien und zwei von privaten Unternehmen. Die Rückmeldungen zum Projekt sind in einem umfangreichen Mitwirkungsbericht vom 25. November 2024 zusammengefasst. Inhaltlich bezogen sich die Rückmeldungen im Wesentlichen auf die Schwerpunktthemen Linienführung, Kulturlandverlust und Strassenausgestaltung.

Die Anregungen der Mitwirkenden sind – soweit relevant und möglich – in die weitere Erarbeitung des Strassenprojekts eingeflossen. In den nachfolgenden einzelnen Kapiteln wird auf wesentliche Anliegen der Mitwirkenden jeweils summarisch Bezug genommen.

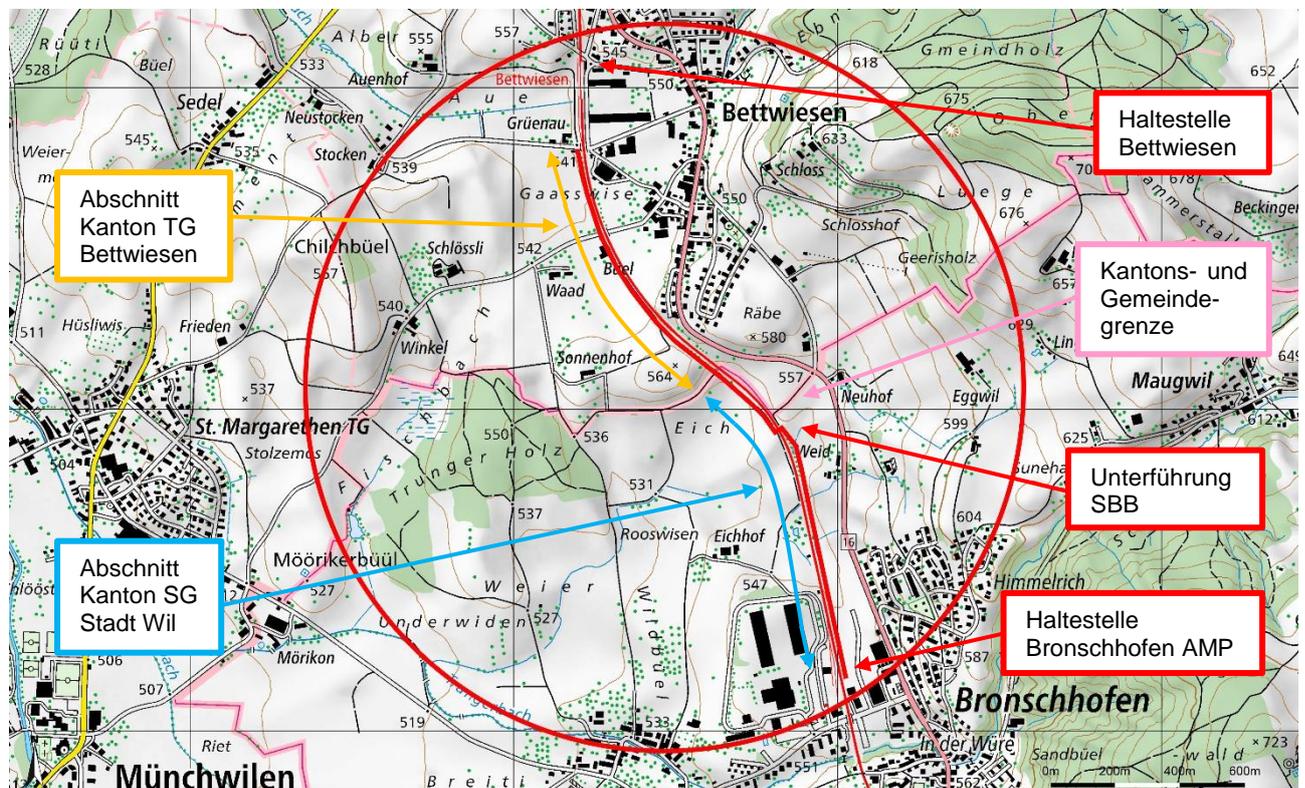
2. Rad- und Fusswegprojekt

2.1 Übersicht Linienführung

Die Rad- und Fusswegverbindung beginnt bei der AMP-Strasse, Höhe Grenz Garage Bronschhofen. Über die bestehende Gebenloostrasse wird die Haltestelle Bronschhofen AMP erreicht. Hier beginnt die eigentliche Ausbaustrecke auf dem Gebiet der Stadt Wil mit einer Länge von rund 1'100 m.

Ab der Bahnhofstabelle verläuft der geplante Rad- und Fussweg östlich der SBB-Gleisanlage Richtung Norden und unterquert nach rund 800 m die Bahnlinie Wil - Weinfeld. Nach der Querung verläuft der Rad- und Fussweg westlich der Gleisanlage zuerst auf dem bereits heute bestehenden Bewirtschaftungsweg und anschliessend auf einem angeschütteten Damm bis zur Gemeindegrenze Wil/Bettwiesen resp. Kantonsgrenze St. Gallen/Thurgau. In der Fortsetzung plant der Kanton Thurgau die Weiterführung des Rad- und Fusswegs ebenfalls westlich des Bahntrassees bis zur bestehenden Bahnunterführung an der Aneterstrasse. Die Bahnhofstabelle Bettwiesen kann nach der bestehenden SBB-Unterführung via Bahnhofstrasse erreicht werden.

Mit dem vorliegenden Projekt werden die Radfahrenden von der stark befahrenen Hauptverkehrsstrasse zwischen Bronschhofen und Bettwiesen weggeführt und auf eine eigene, fast ausschliesslich ihnen dienende Verkehrsfläche geleitet. Die geplante Verbindung führt zudem zu einer Verkürzung der Strecke. Der geplante Rad- und Fusswegabschnitt bildet einen wesentlichen Teil eines durchgängigen, sicheren und attraktiven Radwegnetzes. Auch für Zufussgehende wird ein neues Angebot geschaffen.



Übersicht Linienführung (gesamte Ausbaulänge)

Alternative Linienführung

Im Mitwirkungsverfahren wurde eine Rad- und Fusswegführung gänzlich entlang der Westseite der Bahnlinie ohne Unterführungsbauwerk angeregt. Dies mit der Begründung, dass die bestehende Chrüzzeichstrasse, welche durch das AMP-Gelände führt, schon gut ausgebaut und als Rad- und Fussweg geeignet wäre. Die armasuisse als Grundeigentümerin ist aufgrund ihrer betrieblichen Abläufe und aus Sicherheitsgründen bestrebt, dass keine nichtmilitärischen Infrastrukturen das AMP-Gelände durchqueren. Die gewählte Linienführung östlich der Bahnlinie mit Bahnunterführung trägt diesem berechtigten Anliegen Rechnung. Sie ermöglicht zudem eine zeitnahe Realisierung des Rad- und Fussweges unabhängig der Bedürfnisse einer zukünftigen Arealentwicklung oder eines allfälligen Ausbaus des AMP in Bronschhofen.

Zusätzliche Veloroute

Im Weiteren wurde im Mitwirkungsverfahren ergänzend zur vorliegenden Linienführung eine Velo-Schnellroute entlang der Kantonsstrasse angeregt, weil die geplante Linienführung keine direkte Verbindung zwischen den Wohngebieten und damit für Pendelnde nicht genug attraktiv sei. Die Prüfung einer solchen Veloroute entlang der Kantonsstrasse müsste indes losgelöst vom vorliegenden Strassenprojekt zusammen mit den beiden Kantonen und der Gemeinde Bettwiesen geprüft werden. Zudem stellt sie keine Alternative zum vorliegenden Projekt dar.

2.2 Bahnunterführung

Das neue Bahn-Unterführungsbauwerk liegt rund 800 m nördlich der Bahnhaltestelle AMP. Die erforderlichen Baugrunduntersuchungen bildeten die Grundlage für die bautechnische Ausgestaltung des Bauwerks. Die Unterführung weist eine lichte Breite von 3.50 m und eine lichte Höhe von 2.45 m auf. Sie wird als wasserdichte

2.3 Ausgestaltung Rad- und Fussweg

Fahrbahn

Der Rad- und Fussweg wird aufgrund der fachtechnischen Prüfung und in Absprache mit dem Kanton Thurgau durchgehend auf eine Breite von 3 m ausgebaut. Die seitlichen Bankette entlang der gesamten Strecke weisen eine Breite von jeweils 50 cm auf. Im Bereich der Anschüttung wird als Absturzsicherung talseitig ein Holzlattenzaun auf dem Bankett angebracht. Entlang des Grundstücks Nr. 2583B der "Cicor Electronics" wurde während dem Bau des Industriegebäudes bereits die Foundationsschicht des Rad- und Fusswegs eingebaut.

Um grosse Geländeanpassungen an den angrenzenden Grundstücken zu vermeiden, verläuft der Rad- und Fussweg ab Bahnhof AMP bis zur Unterführung weitgehend entlang dem heutigen Terrain. Ab der Unterführung bis zur Gemeinde-/Kantonsgrenze variieren die Längsgefälle zwischen 6 und 7.5%. Der Rad- und Fussweg wird aus Gründen des Komforts (Schneeräumung), der Sicherheit und des Unterhaltsbedarfs durchgehend asphaltiert.

Wegbeleuchtung

Der geplante Rad- und Fussweg führt durch unbebautes Gebiet und wird im Abschnitt der Stadt Wil aus Sicherheitsgründen durchgehend beleuchtet. Zur Beleuchtung im Gebiet der Gemeinde Bettwiesen laufen derzeit Verhandlungen zwischen dem Gemeindepräsidenten und dem Kanton Thurgau. Es ist eine intelligente Beleuchtung vorgesehen, welche frühzeitig eine herannahende Person erkennt und dann einschaltet. Wenn die Stelle passiert ist, werden die Leuchten wieder ausgeschaltet. Die Beleuchtung in der Bahnunterführung ist ebenfalls mit intelligenten Leuchten geplant.

Dammschüttung

Im Abschnitt von rund 300 m bis zur Gemeinde-/Kantonsgrenze ist zwecks Ausgleichung der Niveauverhältnisse eine Dammaufschüttung zwischen 1.50 bis 8 m notwendig. Zur Verbesserung der Stabilität des Dammfusses wegen der zusätzlichen Auflast des erhöhten Rad- und Fusswegs wird gemäss SBB-Auflage in Abständen von 4 m jeweils eine 1 m breite Stabilisierungsrippe aus gut verdichtbarem Material eingebaut. Während und nach Abschluss der Bauarbeiten am Bahndamm werden Überwachungsmessungen an den Gleisen vorgenommen.

Fruchtfolgeflächen

Sämtliche für den Rad- und Fussweg beanspruchten Flächen liegen gemäss kommunalem Nutzungsplan in der Landwirtschaftszone und tangieren überdies bestehende Fruchtfolgeflächen. Die Linienführung wird so gelegt, dass unter Einhaltung des Gewässerabstands, des Gleisabstands sowie der Sichtweiten möglichst wenig Fruchtfolgefläche beansprucht wird. Es werden total rund 352 m² Fruchtfolgefläche benötigt. Angesichts des regionalen Interesses an dieser Rad- und Fusswegverbindung lässt sich das rechtfertigen. Auf eine Kompensation kann bei einem Verbrauch von weniger als 1'000 m² verzichtet werden.

Wasserbau und Durchlässe

Die Linienführung des Rad- und Fusswegs wurde so gewählt, dass keine Umlegungen von bestehenden Bächen oder Gerinnen notwendig sind. Die bestehenden Durchlassbauwerke unter der Bahnlinie bleiben unverändert und werden somit nicht angepasst. Gemäss Auflage des Kantons werden lediglich im Trassee des Radwegs vier bestehende Durchlässe komplett neu erstellt. Die Sohlen in den rechteckigen Durchlassbauwerken werden kleintiergän- glich ausgestaltet und die Querschnitte auf die neuen Hochwasseranforderungen vergrössert.

Die neue Bahnunterführung tangiert zudem das bestehende Regenwasser-Rückhaltesystem auf der Ostseite des Bahndamms und hat Auswirkungen auf die westlich der Bahn liegenden Grundstücke. Um diese bei Hochwasserereignissen möglichst gering zu halten, sind in Absprache mit dem Amt für Wasserbau des Kantons St. Gallen

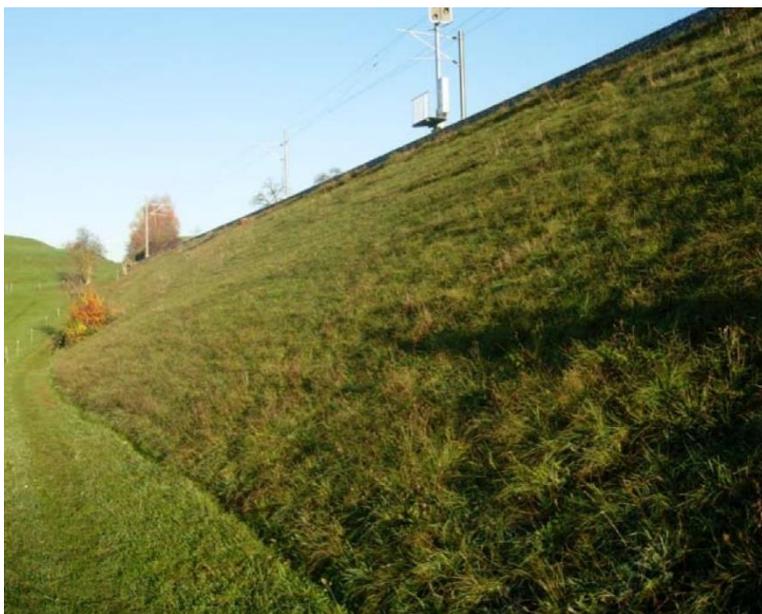
verschiedene Massnahmen wie Optimierung der Einstaukote und damit eine Erhöhung des Rückstauvolumens, Massnahmen zur Reduktion der Erosion etc. berücksichtigt. Die Massnahmen sind mit Blick auf die Verhältnismässigkeit auf ein Schutzziel eines 10-jährigen Hochwasserereignisses ausgelegt.

Strassenentwässerung und Werkleitungen

Das Oberflächenwasser des geplanten Rad- und Fusswegs wird auf der gesamten Länge über die Schulter ins angrenzende Wiesland oder in Richtung des Bahndamms entwässert. Künstliche Entwässerungsanlagen sind nicht notwendig. In Absprache mit den zuständigen Werken besteht im Bereich des projektierten Rad- und Gehwegs kein Ausbaubedarf für neue Werkleitungen. Die Stadt Wil beabsichtigt längerfristig das Gebiet Neuhof abwasser-technisch zu erschliessen. Dazu werden ab dem stadteigenen Abwasserpumpwerk (bei Firma Cicor) Richtung Norden auf einer Länge von ca. 300 Metern im Kieskoffer des Rad- und Fusswegs zwei Leerrohre eingelegt. Die Planung und Durchführung dieser Arbeiten werden als eigenständiges Drittprojekt realisiert, das jedoch aus praktischen Gründen gleichzeitig mit dem Bau des Rad- und Fussweges umgesetzt wird. Die geplanten Werkleitungs-erneuerungen im Kanton Thurgau können unabhängig vom Abschnitt der Stadt Wil umgesetzt werden.

2.4 Naturschutz

Die Rad- und Fusswegverbindung tangiert wertvolle ökologische Flächen. In drei Teilabschnitten werden deshalb bestehende ökologische Lebensräume aufgewertet oder neue geschaffen. Unmittelbar im Anschluss an den Industriebau der "Cicor" sowie vor der Bahnunterführung werden zwischen dem Rad- und Fussweg und dem Bahndamm die bisherigen Fettwiesen im Gewässerbereich zu Feuchtwiesen und ausserhalb zu Fromentalwiesen (traditionelle und artenreiche Fettwiese, die feuchte und nährstoffreiche Böden bevorzugt) aufgewertet. Im letzten Wegabschnitt vor der Gemeinde-/Kantonsgrenze wird der bestehende Bewirtschaftungsweg rekultiviert und zu einer Trespenwiese (artenreiche Magerwiese, die auf trockenen und durchlässigen Böden gedeiht) aufgewertet. Zudem wird die gleisseitig bestehende Trespenwiese abgetragen und bei der neuen Dammböschung wieder angelegt.



Bestehende Bahnböschung mit Trespenwiese (Bahn km 4.20 – km 4.40)

Diese ökologischen Ersatzmassnahmen, namentlich die zu realisierenden Feuchtwiesen und Fromentalwiesen, führen dazu, dass die Bilanz des Endzustands mit den neuen und aufgewerteten Lebensräumen gemäss der Fachbeurteilung durch die OePlan GmbH, Balgach, deutlich positiv ist gegenüber dem Ausgangszustand. Die Ersatzmassnahmen sind gemäss kantonaler Vorprüfung eine Auflage für die Projektgenehmigung.

Die neu zu schaffenden Naturschutzgebiete sind nach Fertigstellung des Rad- und Fusswegprojekts zur langfristigen Sicherung in die kommunale Schutzverordnung aufzunehmen und gleichzeitig sind die Flächen zonenrechtlich der Grünzone Schutz zuzuweisen. Hierzu ist ein separates Planverfahren gemäss dem Planungs- und Baugesetz (PBG) durchzuführen.

2.5 Strassenrechtliche Verfahren

Klassierung, Einteilung

Nach Art. 7² des Strassengesetzes (sGS 732.1; StrG) legt der Gemeindestrassenplan den Umfang des Strassen- und Wegnetzes der Gemeinde fest. Die neue Rad- und Fusswegverbindung Bronschhofen - Bettwiesen dient dem Langsamverkehr. Sie wird deshalb im Abschnitt Bahnhofstasse AMP bis zur Westseite der neuen Bahnunterführung als Gemeindeweg 1. Klasse klassiert und als separates Grundstück ausgeschieden. Wege liegen gemäss der Definition im Strassengesetz abseits von öffentlichen Strassen und dienen nicht dem Motorfahrzeugverkehr.

In der Fortsetzung bis zur Gemeindegrenze Wil/Bettwiesen resp. Kantonsgrenze St. Gallen/Thurgau dient die Wegverbindung ergänzend auch der Bewirtschaftung der angrenzenden landwirtschaftlichen Grundstücke. Dieser bestehende Wegabschnitt ist bereits heute als Gemeindestrasse 3. Klasse (Unterer Gubelweg) eingeteilt. Der Verlauf des bestehenden Wegs wird an das geplante Rad- und Fusswegprojekt angepasst, bleibt aber wegen seiner Funktion als Erschliessungsstrasse als Gemeindestrasse 3. Klasse eingeteilt. Dieser Wegabschnitt wird ebenfalls als separates Grundstück im Gelände vermarktet.

Auf dem Grundstück Nr. 2583B der "Cicor Electronics" besteht ein Abwasser-Pumpwerk im Eigentum der Stadt Wil. Dieses ist mit einem Baurecht als Personaldienstbarkeitsvertrag vom 24. September 2015 privatrechtlich im Grundbuch gesichert. Das Zufahrts- und Zugangsrecht ist ebenfalls Bestandteil des Baurechtsvertrags und erfolgt ab der Gebenloostrasse über das Grundstück der Belasteten. Auch die beiden östlich angrenzenden noch nicht überbauten Grundstücke (Grundstück Nr. 2577B und Nr. 2579B) werden über die Gebenloostrasse erschlossen. Somit hat der geplante Rad- und Fussweg keine Erschliessungsfunktion für den motorisierten Verkehr der Grundstücke in der Gewerbezone.

Fuss-, Wander- und Radwegnetzplan

Nach Art. 10³ StrG legt die politische Gemeinde nach Anhörung der zuständigen Stelle des Kantons und der interessierten privaten Fachorganisationen Fuss-, Wander- und Radwegnetze im Strassenplan fest. Bei Änderungen oder Ergänzungen des Fuss-, Wander-, Radwegnetzes ist ein Teilplanverfahren analog demjenigen für Strassen durchzuführen. Der Radweg Bettwiesen - Bronschhofen wird aufgrund seiner Funktion als regionale Rad- und Fusswegverbindung in den Fuss-, Wander- und Radwegplan aufgenommen und koordiniert mit dem Teilstrassenplan öffentlich aufgelegt.

² https://www.gesetzessammlung.sg.ch/app/de/texts_of_law/732.1

³ https://www.gesetzessammlung.sg.ch/app/de/texts_of_law/732.1

Strassen- und Wegnamen

Der bestehende Wegabschnitt im Norden ab der Gemeindegrenze Bettwiesen bis zur Parzelle Nr. 591B ist heute als Unterer Gubelweg (Gemeindestrasse 3. Klasse) benannt. Der geplante Rad- und Fusswegabschnitt (Gemeindegeweg 1. Klasse) ab der Haltestelle Bronschhofen AMP bis zum bestehenden Unterer Gubelweg wird als "Gubelweg" bezeichnet. Der Kanton Thurgau vergibt für Rad- und Fusswegverbindungen keine Strassen-/Wegnamen.

Signalisationen und Markierungen

Die übergeordnete signalisierte Radwegverbindung vom Lauchetal (Affeltrangen) führt heute in Bettwiesen via Trungen nach Bronschhofen und über die AMP-Strasse zur Kantonsstrasse. Die neue Verbindung verläuft direkter parallel zu den Gleisen und wird entsprechend signalisiert. Beim Rad- und Fusswegbeginn an der Bahnhaltestelle AMP sowie beim Projektbeginn im Kanton Thurgau wird jeweils ein Wegweiser "Gemeinsamer Rad- und Fussweg" angebracht. Im Bereich der Unterführung werden die Fahrspuren aus Sicherheitsgründen mittels einer durchgezogenen Sicherheitslinie getrennt und mit den jeweiligen Fahrtrichtungen markiert. Vor und nach der Unterführung wird die scharfe Kurve mit dem Gefahrensignal "Übrige Gefahr" (Signal 1.30) und der darunter platzierten Aufschrift "Gefährliche Kurve" signalisiert. Im Bereich der Gemeindestrasse 3. Klasse wird ein zweiteiliges Fahrverbot "Verbot für Motorwagen und Motorräder" mit dem Zusatztext: "Ausgenommen landwirtschaftlicher Verkehr" angebracht, E-Bikes sind ausgenommen von der Beschränkung.

Die Signalisation bei Gemeindestrassen 3. Klasse und bei Gemeindegewegen liegt im Kompetenzbereich der Stadt und erfolgt in Absprache mit der Kantonspolizei sowie dem Kanton Thurgau. Die Signalisationen und Markierungen sind mit der Kantonspolizei St. Gallen bereits abgesprochen. Die öffentliche Auflage des Markierungs- und Signalisationsplans erfolgt koordiniert mit dem Strassenprojekt, Teilstrassenplan und Teilplan Fuss-, Wander- und Radwegnetz.

2.6 Eigentum und Landerwerb

Der neue Rad- und Fussweg sowie das dazugehörige Bahnunterführungsbauwerk und die Dammschüttung werden von der Stadt Wil als Bauherrin erstellt. Die dafür benötigten Flächen werden mit Ausnahme der Unterführung von der Stadt Wil erworben. Der Landerwerb erfolgt auf der Basis des Landerwerbsplans vom 15. März 2023. Es ist vorgesehen, dass die Stadt Wil nebst der Wegfläche auch die sogenannten Restflächen zwischen Rad- und Fussweg und Bahndamm wie auch den Aufschüttungsbereich mit dem Stabilisierungsriegel erwirbt.

Für den Bau des Rad- und Fusswegs sind zudem die vorübergehende Nutzung von Landflächen sowie das Nutzungsrecht an Privatstrassen erforderlich. Gesamthaft werden rund 8'000 m² Landwirtschaftsland erworben, rund 8'000 m² Land vorübergehend beansprucht und an rund 2'500 m² das Nutzungsrecht während der Bauphase eingeräumt. Die Landerwerbsentschädigung für landwirtschaftliche Nutzflächen zu öffentlichen Zwecken erfolgt zu einem einheitlichen Ansatz von Fr. 30.--/m². Die Entschädigung der vorübergehend genutzten Flächen erfolgt gemäss den Ansätzen des Schweizerischen Bauernverbandes (SBV).

2.7 Genehmigungen

Eisenbahnrechtliche Bewilligung

Die SBB haben dem Strassenprojekt mit Unterführungsbauwerk mit Auflagen und Bedingungen am 26. April 2023 die Genehmigung nach Art. 18m Abs. 1⁴ des Eisenbahngesetzes erteilt.

Kantonale Genehmigung

Die Vorprüfung des Strassenprojekts mit Teilstrassenplan, Teilplan Fuss-, Wander- und Radwegnetz und Signalisations- und Markierungsplan durch die verschiedenen Ämter und Abteilungen des Bau- und Umweltdepartements (BUD) des Kantons St. Gallen ist erfolgt. Die im Vorprüfungsbericht gemachten Auflagen und Anregungen wurden alle im Projekt berücksichtigt. Die rechtliche Sicherstellung der ökologischen Ausgleichsmassnahmen erfolgt nach deren Realisierung in der Schutzverordnung und zu einem späteren Zeitpunkt ergänzend in der neuen Rahmen-nutzungsplanung.

Der Stadtrat hat mit der Genehmigung des vorliegenden Rad- und Fusswegprojekts auch den ursprünglichen Beschluss des damaligen Gemeinderats vom 6. Juli 2011 aufgehoben und dem BUD beantragt, das seither beim Kanton sistierte Genehmigungsverfahren zu widerrufen und abzuschreiben. Damit wird die Voraussetzung geschaffen, dass der Kanton das neue Strassenprojekt genehmigen kann.

3. Kosten und Finanzierung

3.1 Gesamtkosten und Kreditbedarf

Gemäss Kostenvoranschlag des Ingenieurbüros Gruner AG, Flawil, vom 11. März 2024 werden für das Bauprojekt Gesamtkosten (+/- 10%) von Fr. 3'300'000.-- inkl. MWST veranschlagt. Der Kostenvoranschlag und der Kreditbedarf setzen sich wie folgt zusammen:

Projektteile	Fr. inkl. MWST, gerundet
Trassee Rad- und Fussweg	1'439'000.--
Unterführung SBB-Gleise	1'191'000.--
Dammschüttung	390'000.--
Beleuchtung	265'000.--
Rundung	15'000.--
Gesamtkosten	3'300'000.--
abzüglich bereits bewilligter Kredit für Projektierung	- 480'000.--
Kreditbedarf¹	2'820'000.--

¹ In den Kosten sind rund Fr. 200'000.-- (7%) als Reserve enthalten.

⁴ https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1958/335_341_347/de

3.2. Finanzierung

Kostenaufteilung

Nach Art. 72⁵ StrG tragen die Politischen Gemeinden die Kosten für den Bau von Gemeindestrassen 1. und 2. Klasse, soweit keine Beiträge zur Verfügung stehen. Für Wege 1. Klasse gelten die Vorschriften über die Gemeindestrasse 1. Klasse. Gemäss langjähriger Praxis der Stadt Wil beträgt der Gemeindebeitrag an den Bau von Gemeindewegen 1. Klasse 100%, soweit keine Beiträge zur Verfügung stehen.

Die Kosten für Bau und Unterhalt der Gemeindestrassen 3. Klasse tragen nach Art. 73⁶ StrG die Grundeigentümer, soweit keine Beiträge zur Verfügung stehen. Die politische Gemeinde leistet Beiträge nach der Bedeutung der Strasse, Belastung der Unterhaltspflichtigen und dem öffentlichen Interesse. Aufgrund der regionalen Bedeutung der Rad- und Fusswegverbindung und der in diesem Bereich notwendigen kostenintensiven Aufschüttung rechtfertigt sich eine volle Übernahme der Kosten durch die Stadt Wil.

Das Unterführungsbauwerk wird von der Stadt Wil erstellt und ist auch in deren Eigentum. Folglich hat sie auch den betrieblichen Unterhalt und den baulichen Unterhalt des Bauwerks zu tragen. Die eigentlichen Bahnanlagen mit Gleisen, Schwellen, Schotterbett, Kabel und Fahrleitung sind im Eigentum der SBB und werden auch auf ihre Kosten unterhalten.

Die gesamten Baukosten der Rad-/Fusswegverbindung inklusive Unterführungsbauwerk, abzüglich Kantons- und Bundesbeitrag, gehen somit zu Lasten der Stadt Wil. Auch der Unterhalt und Winterdienst gehen vollumfänglich zu Lasten der Stadt Wil. Zur pragmatischen Umsetzung des Winterdienstes soll mit der Gemeinde Bettwiesen eine Vereinbarung getroffen werden. Auf ein Kostenverlegungsverfahren wird verzichtet.

3.3. Beiträge Dritter

Beiträge Agglomerationsprogramm

Das Projekt ist im Agglomerationsprogramm, 2. Generation, als Massnahme 72.07R enthalten. Dieses Massnahmenpaket für den Langsamverkehr (LV 1.4) beinhaltet ein gesamtes Investitionsvolumen von Fr. 6.5 Mio. und besteht aus Projekten von fünf Gemeinden (2 Thurgau und 3 St. Gallen). Die Beitragshöhe beträgt 40% der anrechenbaren Kosten der Investitionen, was für alle Projekte zusammen maximal Fr. 2.6 Mio. ergibt. Werden einzelne Bauvorhaben günstiger abgerechnet oder gar nicht realisiert, so erhöht sich der verfügbare Betrag für die anderen Projekte.

Die anrechenbaren Kosten betragen beim Radwegprojekt Bronschhofen-Bettwiesen rund Fr. 1.9 Mio., was bei einem Beitragssatz von 40% somit rund Fr. 760'000.-- ausmacht. Dieser Betrag ist exkl. MWST und ohne Berücksichtigung der Teuerung seit Oktober 2005. Die Bundesbeiträge verfallen, sofern bis zum 31. Dezember 2027 mit den Bauarbeiten nicht gestartet wird. Ein allfälliges Rechtsmittelverfahren aufgrund der Projektauflage führt zu einem Fristenstillstand.

Werkgebundene Beiträge Kanton

Der Kanton leistet nach Art. 95⁷ StrG den politischen Gemeinden werkgebundene Beiträge an die Baukosten von Fuss-, Wander- und Radwegen von kantonaler und regionaler Bedeutung. Deren Höhe beträgt 65% der anrechenbaren Kosten. Die Auszahlung der Beiträge erfolgt nach sachlicher und zeitlicher Dringlichkeit sowie nach

⁵ https://www.gesetzessammlung.sg.ch/app/de/texts_of_law/732.1

⁶ https://www.gesetzessammlung.sg.ch/app/de/texts_of_law/732.1

⁷ https://www.gesetzessammlung.sg.ch/app/de/texts_of_law/732.1

Verfügbarkeit der finanziellen Mittel. Folglich gilt diesbezüglich das finanzrechtliche Bruttoprinzip. Die Stadt Wil ist somit verpflichtet, die Finanzierung auch ohne verbindliche Zusicherung von werkgebundenen Kantonsbeiträgen sicherzustellen.

Von den Gesamtkosten (Fr. 3.3 Mio.) für den Neubau des Rad- und Fusswegs werden der Bundesbeitrag (rund Fr. 760'000.--) sowie die nicht anrechenbaren Kosten des Kantons (rund Fr. 620'000.--) abgezogen. Das kantonale Tiefbauamt hat an die anrechenbaren Kosten von rund Fr. 1.9 Mio. einen Kantonsbeitrag von 65%, somit rund Fr. 1'240'000.--, in Aussicht gestellt. Zugleich machte es den Hinweis, dass es sich hierbei um eine schriftliche Vorauskunft handelt und der effektive Beitrag ausschliesslich der Verfügung zu entnehmen ist. Die Verfügung kann nach Vorliegen des genehmigten und rechtskräftigen Teilstrassenplans beantragt werden.

Beitrag SBB

Da die Stadt Wil Verursacherin für den Bau der Bahnunterführung ist, hat sie auch die vollen Kosten zu tragen. Die SBB leisten keinerlei Beiträge an den Neubau des Fuss- und Radweges oder deren Folgekosten.

3.4 Kostenaufteilung

Die Finanzierung der Gesamtkosten von Fr. 3.3 Mio. erfolgt somit voraussichtlich wie folgt:

Anteile	Betrag in Fr. inkl. MWST
Gesamtkosten	3'300'000.--
Anteil Bund 40% von rund Fr. 1.9 Mio.	-760'000.--
Anteil Kanton St. Gallen 65% von rund Fr. 1.9 Mio.	-1'240'000.--
Anteil Stadt Wil brutto:	1'300'000.--
Abzüglich Projektkosten (mit Budget 2013 bewilligt)	-480'000.--
Anteil Stadt Wil netto	820'000.--

Im Finanzplan wurden für den Neubau des Rad- und Fusswegs brutto Fr. 3.3 Mio. über die Jahre 2026 - 2028 eingestellt. Aufgrund der aktuellen Berechnung beträgt der Bruttobetrag neu Fr. 2.82 Mio.

Der Kostenanteil der Stadt Wil von Fr. 1.3 Mio. entspricht einem Anteil von knapp 40% an den Gesamtkosten von Fr. 3.3 Mio. Die Investition für den Neubau wird über eine Nutzungsdauer von 40 Jahren linear abgeschrieben. Dies ergibt eine jährliche Amortisationsquote von Fr. 32'500.--.

Die Betriebsfolgekosten für den künftigen betrieblichen und baulichen Unterhalt des Rad- und Fusswegs fallen im üblichen Umfang an und werden jährlich über die entsprechenden Unterhaltskonten budgetiert. Der betriebliche Unterhalt hängt stark von äusseren Einflüssen ab und kann jährlich variieren. Erfahrungsgemäss fallen bei fachmännischer Bauausführung in den ersten Jahren keine Kosten für baulichen Unterhalt an.

4. Terminplan und Bauausführung

4.1 Verfahrensschritte

Für die Umsetzung des vorliegenden Strassenprojektes ist nach dem Kreditgenehmigungsverfahren die öffentliche Planaufgabe des Strassenprojekts geplant. Diese erfolgt zeitlich koordiniert mit der öffentlichen Projektaufgabe des Strassenabschnitts auf Thurgauer Gebiet. Mit dem Bau kann erst begonnen werden, wenn allfällige

Rechtsmittelverfahren rechtskräftig entschieden sind. Zudem muss vor Baubeginn die Abtretung privater Rechte (Landabtretung, Nutzungsrechte) geregelt sein. Im Weiteren ist vor Baubeginn der Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund erforderlich. Voraussetzung dafür ist wiederum ein rechtskräftiges Projekt.

4.2 Meilensteine der Realisierung

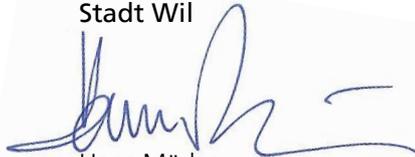
Abgestimmt auf die zeitlichen Vorgaben des Agglomerationsprogramms 2. Generation sind für die Umsetzung des Strassenprojekts folgende Meilensteine definiert:

- | | |
|--|-----------------------|
| - Genehmigung Projekt, Bericht und Antrag für Baukredit durch Stadtrat | März 2025 |
| - Landerwerbsverfahren (Vorverträge) | Frühjahr 2025 |
| - Genehmigung Baukredit durch Stadtparlament | Sommer 2025 |
| - Öffentliche Auflage fakultatives Referendum | ab August 2025 |
| - Öffentliche Planaufgabe nach Strassengesetz | ab August 2025 |
| - Genehmigung Kanton St. Gallen | Herbst/Winter 2025 |
| - Finanzierungsvereinbarung mit Bund | Frühjahr 2026 |
| - Submission Bauarbeiten | Winter 2025/2026 |
| - Baubeginn | Frühjahr/Sommer 2026 |
| - Terminiertes Zeitfenster für Sperrung Bahnlinie Wil-Weinfelden | 21. - 24. August 2026 |
| - Inbetriebnahme | 2027 |

5. Zuständigkeit

Der Stadtrat beantragt dem Stadtparlament einen Bruttokredit von Fr. 2.82 Mio. für die Realisierung der Rad- und Fusswegverbindung Bettwiesen - Bronschhofen. Die zu erwartenden Beiträge von Bund und Kanton sind zwar in Aussicht gestellt, aber noch nicht rechtskräftig zugesichert. Deshalb kann das Nettokreditprinzip nicht angewendet werden. Der zustimmende Beschluss zum Kredit für das Rad- und Fusswegprojekt untersteht somit gemäss Art. 7 lit. d⁸ Gemeindeordnung i.V. mit Ziffer 1.1 des Anhangs zur Gemeindeordnung dem fakultativen Referendum.

Stadt Wil



Hans Mäder
Stadtpräsident



Janine Rutz
Stadtschreiberin

Beilagen

- Situationsplan Teil 1 vom 29. März 2024
- Situationsplan Teil 2 vom 5. Februar 2025

⁸ https://www.stadtwil.ch/docn/1267121/Gemeindeordnung_vom_28_Februar_2016.pdf