



Bauobjekt **Ausbaukonzept Rickenstrasse**

Dokument **Projekthandbuch**

Bauherr

Tiefbauamt Kanton St.Gallen
Mobilität und Planung
Lämmli brunnenstrasse 54
9001 St.Gallen

T 058 229 30 03
www.tiefbau.sg.ch

Verfasser

BG Ingenieure und Berater AG

T 058 424 50 50
www.bg-21.com

	Version	Bearbeitet	Geprüft	Datum
Vorstudie	1.0	Buch	MMA	31.05.2021
Vorprojekt				
Bauprojekt				
Genehmigungs-/Auflageprojekt				
Ausschreibung				
Ausführungsprojekt				
Dok. des ausgeführten Werks				

Inhalt

1	Einleitung	6
1.1	Ziel und Zweck	6
1.2	Genehmigung / Aktualisierung	6
2	Projektdefinition	6
2.1	Grundlagen	6
2.2	Ausgangslage	6
2.3	Perimeter	7
2.4	Problem-/Aufgabenstellung	8
2.5	Ziele und Randbedingungen	9
2.6	Schnittstellen	11
2.7	Drittprojekte	12
2.8	Projektabgrenzung	13
3	Projektorganisation	13
3.1	Organigramm	13
3.2	Rollen der Projektbeteiligten	14
4	Ablauforganisation	15
4.1	Sitzungsgefäße	15
4.2	Funktionendiagramm	16
5	Vorgehen / Termine	17
5.1	Vorgehen	17
5.2	Termine	19
6	Kosten	19
6.1	Allgemeines	19
6.2	Kostenstruktur	19
7	Projektcontrolling	19
7.1	Allgemeines	19
7.2	Änderungswesen	20
7.3	Kostenlenkung	20

7.4	Terminlenkung	20
8	Informations- und Kommunikationswesen	20
8.1	Informationswesen	20
8.2	Kommunikationswesen	21
9	Administration	22
9.1	Unterlagen	22
9.2	Ablage	22
9.3	Archivierung	22
10	Genehmigung / Freigabe	23
11	Anhang	24
11.1	Adressverzeichnis	24

Änderungsverzeichnis

Version	Anpassung / Änderung	Verfasser	Datum
1.0	-	Krn, Buch, Gycq	31.05.2021

Verteiler

Firma	Name	Anzahl	Version						
			1.0						
Kanton St.Gallen, Tiefbauamt	Marcel John	1 (digital)	X						
Kanton St.Gallen, Tiefbauamt	Charles Rinderknecht	1 (digital)	X						
Kanton St.Gallen, Tiefbauamt	Sascha Bundi	1 (digital)	X						
Kanton St.Gallen, Tiefbauamt	Ueli Steingruber	1 (digital)	X						
Kanton St.Gallen, Tiefbauamt	Mark Meeder	1 (digital)	X						
Gemeinde Eschenbach	Cornel Aerne	1 (digital)	X						
Gemeinde Gommiswald	Peter Hüppi	1 (digital)	X						
Gemeinde Wattwil	Alois Gunzenreiner	1 (digital)	X						
Region Toggenburg	Daniel Blatter	1 (digital)	X						
Region ZürichseeLinth	Peter Göldi	1 (digital)	X						
BG Ingenieure und Berater AG	André Bucher	1 (digital)	X						

Abkürzungen

AfU	Amt für Umwelt
ANJF	Amt für Natur, Jagd und Fischerei
AöV	Amt für öffentlichen Verkehr
AREG	Amt für Raumentwicklung und Geoinformation
ASTRA	Bundesamt für Strassen
AWA	Amt für Wirtschaft und Arbeit
AWE	Amt für Wasser und Energie
BG	Begleitgruppe
BD	Baudepartement
BHU	Bauherrenunterstützung
FI	Fachstelle Immissionen
FVV	Fachstelle Fuss- und Veloverkehr
GPL	Gesamtprojektleitung
LV	Langsamverkehr
LWA	Landwirtschaftsamt
MIV	Motorisierter Individualverkehr
M+P	Abteilung Mobilität und Planung
Kapo	Kantonspolizei
KI	Kantonsingenieur
KOM	Kommunikation
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PHB	Projekthandbuch
PL	Projektleitung
PV	Projektverfasser
PQM	Projektbezogenes Qualitätsmanagement
PS	Projektsteuerung
RSI	Road Safety Inspection
SBP	Strassenbauprogramm
SG	Kanton St.Gallen
SI	Abteilung Strasseninspektorat
SKI	Strassenkreisinspektorat
S+K	Abteilung Strassen- und Kunstbauten
TBA	Tiefbauamt
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung

1 Einleitung

1.1 Ziel und Zweck

Das Projekthandbuch (PHB) bildet die verbindliche administrative und organisatorische Grundlage für das Projekt Ausbaukonzept Rickenstrasse. Es definiert den vorgesehenen Projektumfang und die projektspezifischen Gegebenheiten für die Projektbearbeitung und regelt die Zusammenarbeit im Projekt.

1.2 Genehmigung / Aktualisierung

Das PHB wird periodisch entsprechend der Projektentwicklung aktualisiert (z.B. Projektorganigramm, Sitzungsteilnehmenden, etc.). Diese Aktualisierungen erfahren keine formelle Genehmigung, sondern werden durch die Gesamtprojektleitung freigegeben. Änderungsanträge oder Ergänzungen sind der Bauherrenunterstützung (BHU) einzureichen.

2 Projektdefinition

2.1 Grundlagen

Als wichtigste Grundlagen gelten (chronologisch geordnet):

- [1] Wäger+Partner AG, Variantenstudie Umfahrung St.Gallenkappel, September 1990
- [2] Region Zürichsee Linth, Eingabe von Kantonsstrassenvorhaben, 09. Februar 2017
- [3] Gemeinde Wattwil, Eingabe von Kantonsstrassenvorhaben, 14. März 2017
- [4] Gemeinde Gommiswald, Eingabe von Kantonsstrassenvorhaben, 22. März 2017
- [5] Gemeinde Eschenbach, Eingabe von Kantonsstrassenvorhaben, 30. März 2017
- [6] Kanton St.Gallen, 17. Strassenbauprogramm (2019-2023), 31.01.2019
- [7] asa AG, Konzept Verkehrssicherheit Dorf Ricken SG, 20.05.2019 (Entwurf)

2.2 Ausgangslage

In der Beratung des Kantonsrates zum 17. Strassenbauprogramm (2019-2023) [6] wurde in der Sammelbotschaft "Verkehrliche Entwicklung im Kanton St.Gallen" die Massnahme "Ausbaukonzept zur Erhöhung der Sicherheit für die gesamte Rickenstrasse ab Wattwil Brendi bis Abzweiger Neuhaus einschliesslich der Prüfung der Entlastung Ortsdurchfahrten" von der vorberatenden Kommission zusätzlich beantragt und mit Beschluss vom 19. September 2018 dem Tiefbauamt nachfolgender Auftrag erteilt:

"Der Ricken gehört bereits heute zu den meistbefahrenen Kantonsstrassen. Mit der Fertigstellung der Umfahrung Bütschwil und Wattwil bis im Jahr 2022 ist mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen auf der Rickenstrasse ab Abzweiger Neuhaus bis Wattwil Brendi zu rechnen. Es ist eine umfassende Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) für verschiedene Varianten zur Sanierung oder Korrektur der Rickenstrasse auf dem ganzen Abschnitt auszuarbeiten. Dabei sind insbesondere auch flankierende Massnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit und zur Verkehrsberuhigung der Ortsdurchfahrten vorzusehen. Mit dem Vollanschluss der Rickenstrasse in der Brendi Wattwil an die Umfahrungsstrasse Wattwil ist eine Bypass-Lösung zu realisieren."

Aufgrund dieser offenen Formulierung im Strassenbauprogramm wurde im Projektauftrag, hinsichtlich Art der Lösungsrichtung und Breite der möglichen Variantenauswahl ein grosser Freiheitsgrad festgelegt. Die Stossrichtung muss nicht zwingend *entweder*

Sanierungskonzept oder Ausbau oder Strassenkorrektur sein. Die Verkehrsachse Rickenstrasse wird grundlegend unter die Lupe genommen, das Anforderungsprofil der Strasse untersucht und hinterfragt und die Bedürfnisse aller Stakeholder in der ganzen Breite berücksichtigt (siehe Ziffer 2.4). Folglich wird der Begriff "Ausbau" breit aufgefasst, d.h. darunter können auch Neubauten inkludiert sein.

2.3 Perimeter

Der Projektperimeter besteht aus dem Planungs- und dem Betrachtungsperimeter:

- Der Planungsperimeter erstreckt sich grundsätzlich vom Kreisel Brendi in Wattwil bis zum Knoten Industriestrasse in Neuhaus (Eschenbach).
- Der Betrachtungsperimeter beinhaltet einerseits die Räume, welche einen Einfluss auf die ZMB (z.B. Drittprojekte) haben können. Andererseits auch die Räume, auf welche die ZMB Auswirkungen haben kann.

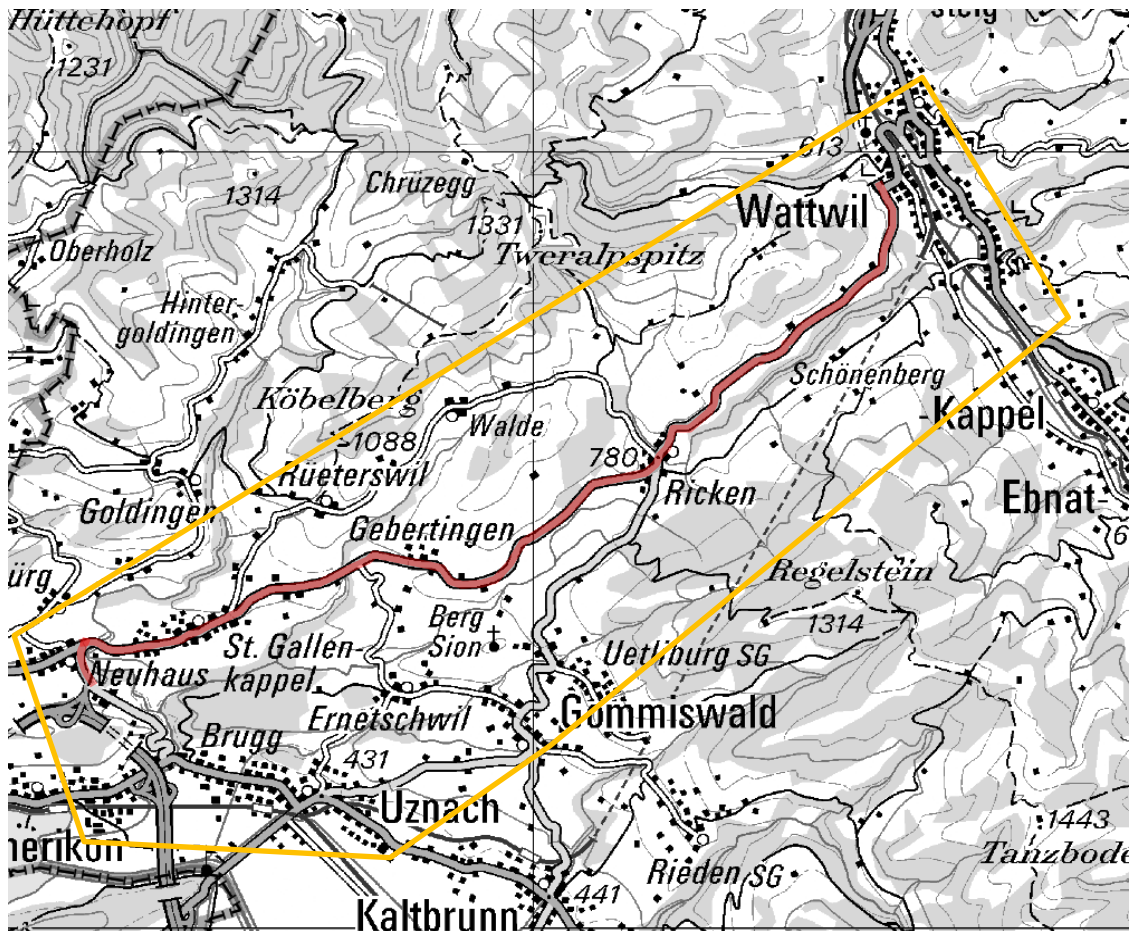


Abbildung 1: Projektperimeter bestehend aus Planungsperimeter (rot) und Betrachtungsperimeter (orange)

Im Rahmen der ZMB ist der Betrachtungsperimeter zu verifizieren und allenfalls anzupassen.

2.4 Problem-/Aufgabenstellung

Aufgrund eines ersten Brainstormings wurden diverse, teilweise divergierende Bedürfnisse ausgemacht, welche zu Projektbeginn im Rahmen eines Workshops verifiziert und ergänzt werden sollen:

- Funktionsfähigkeit:
 - o zweckmässige Funktion im Gesamtkontext (kantonal <-> interkantonal <-> national, MIV <-> ÖV <-> LV)
 - o bedarfsgerechte Leistungsfähigkeit (Neubau <-> Ausbau)
 - o angemessene Streckenredundanz (über- und untergeordnetes Strassen-netz)
- Sicherheit:
 - o hohe Verkehrssicherheit (Sichtweiten)
 - o wenig Unfälle (Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer, Schulwege)
 - o hohe Betriebssicherheit (Naturgefahren, Störfallvorsorge)
- Strassen-Ausbaustandard:
 - o optimierte horizontale und vertikale Linienführung (Lärm, Schwerverkehr)
 - o normkonforme Anlagen (Normalprofil, Entwässerung)
 - o ausreichende Verkehrsqualität (Verkehrsbelastungen, Überhol-möglichkeiten)
 - o adäquate Ausstattung (Strassenraumgestaltung, Zählstellen)
 - o geringer Landverbrauch (insbesondere bzgl. Wald und Fruchtfolgefleichen)
 - o hohe Wirtschaftlichkeit (Kosten-Nutzen-Verhältnis)
- Betrieb und Unterhalt:
 - o hohe Betriebsqualität (Zuverlässigkeit, Entwässerung, Winterdienst)
 - o unterhaltsfreundliche und zugängliche Anlagen (Ausstellbuchten, Bankette)
 - o hohe Sanierungsflexibilität
- Fuss- und Veloverkehr:
 - o angemessene Veloinfrastruktur (Radroute, E-Bike)
 - o sichere Fussgängerführung (in Quer- und Längsrichtung)
- Raumentwicklung:
 - o ausreichendes Potenzial für Siedlungsentwicklung (Aufwertungspotenzial für Ortsbild/Siedlungsraum durch Entlastungswirkungen)
 - o abgestimmte Zonenplanung (z.B. Tourismus: publikumsintensive Anlagen, Parkierungsmöglichkeiten)
 - o hohe Wohnlichkeit (Reduktion Trennwirkung durch Entlastung vom Durch-gangsverkehr, Verkehrsberuhigung/Eingangspfortner an Dorfeingängen, lärmarme Beläge)
 - o gute Erreichbarkeit (Reisezeit, Tourismus, Gewerbe / Schwerverkehr, ÖV)
- Umwelt:
 - o minimale Tangierung geschützter Bereiche (Grundwasser, Ortsbild-schutzgebiete, Kulturobjekte, Naturschutzgebiete, Landschaftsschutz-gebiete)
 - o geringe Beeinträchtigung "empfindlicher" Bereiche (Lebensräume, Orts- und Landschaftsbild, Naherholungsgebiete)
 - o geringe Emissionen/Immissionen (Lärm-, Luft-, Klimabelastung)
 - o ressourcenschonende Materialbewirtschaftung (Boden, Abfälle, Altlasten)
- Öffentlicher Verkehr:
 - o hohe Pünktlichkeit
 - o nahe Umsteigepunkte
 - o normkonforme Bushaltestellen (BehiG)

Aus der obigen Aufzählung ist ersichtlich, dass es nicht möglich sein wird, sämtliche Bedürfnisse vollständig befriedigen zu können. Aus diesem Grund ist für das Ausbaukonzept eine gesamtheitliche Betrachtungsweise erforderlich. Damit geht einher, dass es notwendig sein wird, dass bei den Bedürfnissen zwischen Randbedingungen ("vollständiger Erfüllungsgrad") und Zielen ("möglichst hoher Erfüllungsgrad") unterschieden wird. Hierzu wird es auch einer fachlichen und politischen Interessensabwägung bedürfen (insbesondere für die Ziele).

2.5 Ziele und Randbedingungen

Übergeordnete Ziele

Die übergeordneten Ziele des Ausbaukonzepts Rickenstrasse orientieren sich grundsätzlich an den Oberzielen aus der Gesamtverkehrsstrategie:

- Erreichbar: Sicherstellung der inner- und ausserkantonalen Erreichbarkeit
- Ökologisch: Reduktion des Energie- und Ressourcenverbrauchs sowie der Belastung von Bevölkerung und Umwelt
- Solidarisch und Sicher: Berücksichtigung der Sicherheit und der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden
- Finanzierbar und Wirtschaftlich: Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des staatlichen Mitteleinsatzes und Sicherstellung der Finanzierbarkeit des Verkehrs

Im Zusammenhang mit den Sanierungs- und Ausbaumassnahmen werden insbesondere nachfolgende Ziele als zentral erachtet:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer (insbesondere bei Ortsdurchfahrten)
- Sicherstellung einer siedlungsverträglichen Verkehrsabwicklung (insbesondere bei Ortsdurchfahrten)
- Gewährleistung von nachhaltigen Verkehrsinfrastrukturen

Das Ausbaukonzept Rickenstrassen kann jedoch nicht isoliert betrachtet werden, sondern hat im Kontext eines Gesamtkonzepts zu erfolgen. Dies bedeutet, dass das Ausbaukonzept mit den weiteren Planungen im Projektumfeld abzustimmen ist. So ist z.B. im Zusammenhang mit den ohnehin anstehenden Sanierungsmassnahmen sicherzustellen, dass einerseits bis zur Umsetzung des Ausbaukonzepts keine unnötigen Sanierungsmassnahmen umgesetzt werden und andererseits durch die Sanierungsmassnahmen die Umsetzung des Ausbaukonzepts nicht erschwert wird.

Phasenunabhängige Ziele und Randbedingungen sowie phasenspezifische Ziele

Die für sämtliche Phasen geltenden Projektziele (PZ), die Ziele für die Phase Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZZ) und die phasenunabhängigen Randbedingungen (RB) sind die folgenden:

	PZ	ZZ	RB
Leistungen			
- Hinterfragen bestehender Grundlagen und Durchführung breites Variantenstudium		X	
- Berücksichtigung der Gesamtverkehrsstrategie: erreichbar, ökologisch, solidarisch und sicher, finanzierbar und wirtschaftlich		X	

	PZ	ZZ	RB
<ul style="list-style-type: none"> - Stufen- und phasengerechte Bearbeitung, d.h. Erbringung Machbarkeitsnachweise, jedoch keine detaillierte Lösungserarbeitung - Transparente Nachvollziehbarkeit der Leistungsänderungen inklusive Auswirkungen auf Kosten und Termine - Sicherstellung ausreichender personeller Ressourcen mit ausreichender Qualifikation in sämtlichen Projektphasen - Sicherstellung Leistungsstrukturierung analog Projektstruktur und Durchgängigkeit zu Kosten, Terminen und Aufbauorganisation - Sicherstellung Kompatibilität zwischen Sanierungs- und Ausbaumassnahmen - Abstimmung mit Raum-/Siedlungsentwicklung 	X	X	
Technik			
<ul style="list-style-type: none"> - Berücksichtigung von technischen Entwicklungen - Einhaltung der technischen Randbedingungen entsprechend den massgebenden Normen und Richtlinien - Nachvollziehbarkeit bezüglich Änderungen von technischen Randbedingungen 	X		X
Umwelt			
<ul style="list-style-type: none"> - Minimierung von negativen Auswirkungen auf die Umwelt - Förderung von positiven Auswirkungen auf die Umwelt - Minimierung des Bedarfs an wertvollem Kulturland - Möglichst geringe Eingriffe in den Landschaftsraum 	X	X	
Kosten			
<ul style="list-style-type: none"> - Erarbeitung einer Kostenschätzung mit einer Genauigkeit von 30% - Die Auswirkungen auf Erhaltungs- und Betriebskosten werden im Rahmen der Variantenstudien ermittelt und im Variantenentscheid berücksichtigt - Klare Trennung zwischen Sanierungsmassnahmen und Ausbaumassnahmen sowie bezüglich Kostenträger - Sicherstellung Kostenstrukturierung analog Projektstruktur und Durchgängigkeit zu Leistungen, Aufbauorganisation und Terminen - Nachvollziehbarkeit bezüglich Projektänderungen und zugehörigen Kosten sowie deren Entwicklung im Projektverlauf 	X	X	X
Termine			
<ul style="list-style-type: none"> - Fertigstellung Zweckmässigkeitsbeurteilung im Rahmen des 17. Strassenbauprogramms - "ausbalancierte" Umsetzung der Sanierungs- und Ausbaumassnahmen - Nachvollziehbarkeit der Terminentwicklung von der ZMB ausblickend auf kommende Projektphasen - Sicherstellung Phasenstrukturierung analog Projektstruktur und Durchgängigkeit zu Leistungen, Kosten (und somit Finanzmittelbedarfsplanung) und Aufbauorganisation 	X	X	X
Projektorganisation			
<ul style="list-style-type: none"> - Dynamische, modulare Aufbauorganisation den Anforderungen und der Detaillierungstiefe der jeweiligen Projektstruktur und Projektphase entsprechend 	X		

	PZ	ZZ	RB
- Die Aufbauorganisation orientiert sich an den Bedürfnissen des Bauherrn zur Sicherstellung der Einhaltung der Projektziele und nicht an den Bedürfnissen des Bestellers, der Bewilligungsbehörden oder Dritter	X		
- Die Aufbauorganisation orientiert sich an den Kompetenzen und den Projektschnittstellen	X		
Ablauforganisation			
- Die Sitzungsgefässe werden entsprechend den Bedürfnissen der Aufbauorganisation definiert	X		
- Die Funktionen der Projektbeteiligten inklusive Kompetenzen, Verantwortungen und Kommunikationswegen sind definiert und werden gelebt. Die Verantwortung entspricht den Kompetenzen.	X		
- Sicherstellung von Rechts- und Verfahrenskonformität bei allen Prozessen			X
Stakeholder			
- Berücksichtigung sämtlicher Bedürfnisse	X		
- Schaffen einer politischen und öffentlichen Akzeptanz	X		
- Sicherstellung der Koordination mit Drittprojekten, der beteiligten Gemeinden und Dritten	X		
- Proaktive Projektkommunikation	X		
- Frühzeitige Einbindung der relevanten Stakeholder		X	
- Frühzeitige Einbindung Dritte hinsichtlich Optionen zu Landerwerb		X	
Unvorhergesehenes/ vorbehaltene Entschlüsse			
- Aufrechterhaltung des Handlungsspielraumes in sämtlichen Projektphasen	X		
- Offenhaltung von Optionen in allen Projektphasen	X		
- Sicherstellung von Redundanzen (z.B. in der Projektorganisation), wo sinnvoll und notwendig	X		

Abbildung 2: Ziele und Randbedingungen

2.6 Schnittstellen

Im Rahmen der Projektbearbeitung ist eine aktive Koordination mit nachfolgenden Schnittstellen zu Ämtern / Fachstellen sicherzustellen (keine abschliessende Aufzählung):

1. Priorität (regelmässige Einbindung in Projektorganisation)

- Amt für öffentlichen Verkehr (AöV)
- Amt für Raumentwicklung und Geoinformation (AREG)
- Amt für Umwelt (AfU)
- Kantonspolizei (Kapo)
- Tiefbauamt (TBA):
 - o Fachstelle Fuss- und Veloverkehr
 - o Fachstelle Immissionen

2. Priorität (Einbindung in Projektorganisation nur bei klarem Bedarf)

- Amt für Natur, Jagd und Fischerei (ANJF)
- Amt für Wasser und Energie (AWE)
- Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA)
- Bundesamt für Strassen (ASTRA)
- Landwirtschaftsamt (LWA)

2.7 Drittprojekte

Im Perimeter sind bereits diverse Projekte vorhanden, welche sich gegenseitig beeinflussen und einer entsprechenden Koordination bedürfen. Des Weiteren tangieren verschiedene strategische Planungsarbeiten des Tiefbauamts das Ausbaukonzept. Im Zeithorizont bis ca. 2040 sind im Perimeter gemäss heutigem Kenntnisstand nachfolgende Projekte geplant:

Mobilität und Planung

- B63.7.063.004, LSP Wattwil, Abschnitt 63.4
- B48.7.048.002, LSP Ernetswil, Abschnitte 49.1 bis 49.3 (liegt in Gebertingen)
- B54.7.054.002, LSP St.Gallenkappel, Abschnitt 56.1
- Typisierung Kantonsstrassennetz (Netzhierarchie)
- Güterverkehrskonzept
- ITS-Strategie (Intelligent Transport System-Strategie)

Strassen- und Kunstbauten

- B63.4.013.005, Umfahrung Wattwil, 2. Etappe, Brendi bis Stegrüti
- O9.010.005.4801, LV-Querung Ricken
- B54.3.015.024, Fussgängerschutz Restaurant Waldegg
- O9.010.005.5402, Umbau Knoten Unterdorf, St.Gallenkappel

Strasseninspektorat

- U48.3.015.380.06 Schümburg – Eggweid (KS Nr. 15-1, RMS km 0.802-1.800, 2021)
- U54.3.015.383.99, Eingangstor – Unterdorf (KS Nr. 15-1, RMS km 5.292-6.782, 2022/2023)
- U63.3.014.380.25, Mittlerer Hummelwald – Gallenmüsli (KS Nr. 14, RMS km 4.338-6.298, 2024/2025)
- Sedel – Mittlerer Hummelwald (KS Nr. 14, RMS km 2.561-4.338, ca. 2026)
- Stegmühletobelbrücke – Eingangstor (KS Nr. 15-1, RMS km 4.626-5.292, ca. 2026)
- Unterdorf – Berg (KS Nr. 15-1, RMS km 6.935-7.525, ca. 2026)
- Berg – Anschlussrampe A15 (KS Nr. 15-1, RMS km 7.525-8.871, ca. 2026)
- Vorderschümburg – Freudwil (KS Nr. 15-1, RMS km 2.112-2.793, ca. 2030)
- Schweizerhaus – Rickenschwingerweg (KS Nr. 15-1, RMS km 0.000-0.150, ca. 2032)
- Gallenmüsli – Schweizerhaus (KS Nr. 14, RMS km 6.298-6.825, ca. 2032)
- Freudwil – Rietmatt (KS Nr. 15-1, RMS km 2.793-3.984, ca. 2033)
- Eggweid – Vorderschümburg (KS Nr. 15-1, RMS km 1.800-2.112, ca. 2034)
- Rickenschwingerweg – Schümburg (KS Nr. 15-1, RMS km 0.150-0.802, ca. 2036)
- Rietmatt – Stegmühletobelbrücke (KS Nr. 15-1, RMS km 3.984-4.626, ca. 2036)
- Wattwil Brendi – Sedel (KS Nr. 14, RMS km 1.898-2.561, ca. 2038)
- Neubau Stützpunkt Ricken
- Erhaltungsmanagement Kantonsstrassennetz

Gemeinde Eschenbach

- Kantonsstrasse Nr. 15-1/19, Eschenbach; Verzweigung Uznacher-/Rickenstrasse, Neuhaus; zusätzliches Lichtsignal für die Ausfahrt in Richtung Neuhaus und Eschenbach
- Kantonsstrasse Nr. 14/15, Eschenbach/St. Gallenkappel/Gommiswald; Rickenstrasse; Schaffung von Ausstellplätzen
- Kantonsstrasse Nr. 15, St. Gallenkappel; Gehweg zwischen Altersheim Berg bis Spycher

- Kantonsstrasse Nr. 15, St. Gallenkappel; Umbau Knoten Unterdorf/Bushaltebucht

Gemeinde Gommiswald

- Rickenstrasse Gebertingen: Einmündung Schulstrasse sowie Sanierung Durchlass Harnischbach (Staatsstrasse Nr. 15)
- Trottoir Uznacherstrasse, Ricken-Kreuzung bis Fichtenweg (Staatstrasse Nr. 14)

Gemeinde Wattwil

- Umfahrung Wattwil 2. Etappe (im Bau)

2.8 Projektabgrenzung

Die Projektabgrenzung erfolgt grundsätzlich gemäss dem Projektperimeter (vgl. Ziffer 2.3), wobei insbesondere nachfolgende Schnittstellen im Rahmen der ZMB im Detail noch festzulegen sind (u.a. auch unter dem Aspekt eines Kostenteilers):

- Agglomerationsprogramme (v.a. Agglomeration Obersee¹)
- Nationalstrassen (ASTRA)

3 Projektorganisation

3.1 Organigramm

Die Projektorganisation bezweckt ein gemeinsames Verständnis der Zusammenarbeit im Rahmen des Projekts und unterstützt die Koordination aller Beteiligten in den massgebenden Projektprozessen.

Die Organisation beim Projekt Ausbau Rickenstrasse sieht wie folgt aus:

¹ Via Region ZürichseeLinth eingebunden

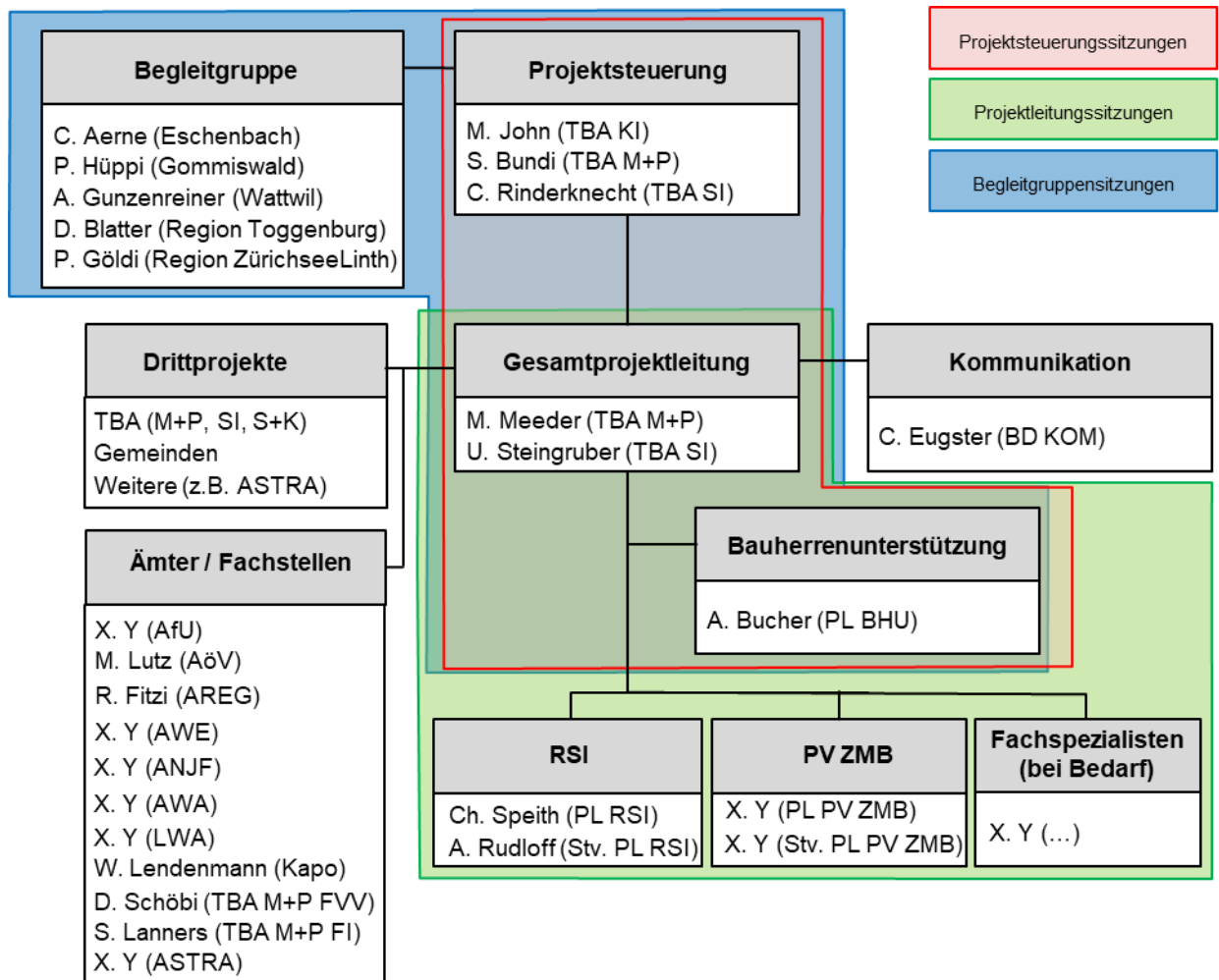


Abbildung 3: Organigramm (Stand: 31.05.2021)

3.2 Rollen der Projektbeteiligten

Die Verantwortungen und Kompetenzen der in Abbildung 3 Projektbeteiligten sind nachfolgend kurz beschrieben:

Projektsteuerung

Die Projektsteuerung überwacht den Projektfortschritt in Bezug auf die gesetzten Meilensteine, löst Probleme und fällt Entscheidungen, welche die Gesamtprojektleitung nicht zu bewältigen vermag (Eskalationsstufe für Konfliktbewältigung auf Stufe Gesamtprojektleitung).

Gesamtprojektleitung

Die Gesamtprojektleitung ist für die Führung und das Controlling des Ausbaukonzepts zuständig (Kosten, Termine, Qualität, Risiken). Sie ist hauptverantwortlich für die Koordination und stellt damit den Informationsfluss zwischen den Massnahmen sicher (inkl. Drittprojekte).

Begleitgruppe

Die Begleitgruppe setzt sich stufengerecht aus Vertretern der Gemeinden und der Regionen zusammen. Die Begleitgruppe wird soweit in die Projektbearbeitung eingebunden, so dass allfällige unterschiedliche und divergierende Interessen integral abgestimmt werden können.

4 Ablauforganisation

4.1 Sitzungsgefässe

Die Sitzungen der Projektorganisation dienen der Steuerung, der Führung und der Koordination des Projektes. Sie sind ein wichtiges Mittel zum Informationsaustausch für alle Beteiligten. Die Teilnehmerzusammensetzung hängt von der Beschaffung der notwendigen Arbeitsinformation sowie den damit verbundenen Entscheidungsbefugnissen ab.

Die im Organigramm (vgl. Abbildung 3) farbig gekennzeichneten Sitzungsgefässe sind nachstehend näher beschrieben.

Ziele	Teilnehmer, Verteiler	Standardtraktanden
Projektsteuerungssitzung		halbjährlich
Übergeordnete Entscheide Bauherrschaft	Leitung TBA KI Einladung und Protokoll BHU Teilnehmer TBA KI/M+P/SI, BHU, KOM (bei Bedarf) Verteiler Teilnehmende Anträge mind. 1 Woche vor der Sitzung	<ol style="list-style-type: none">1. Begrüssung2. Protokollgenehmigung3. Stand der Pendenzen4. Stand der Arbeiten (Kosten, Termine)5. Information + Kommunikation6. Anträge, Beschlüsse7. Diverses8. Nächste Sitzungen
Begleitgruppensitzung		quartalsweise
Partizipation Gemeinden und Regionen	Leitung TBA M+P Einladung und Protokoll BHU Teilnehmer TBA M+P/SI, Gemeinden, Regionen, BHU, TBA KI (bei Bedarf) Verteiler Teilnehmende	<ol style="list-style-type: none">1. Begrüssung2. Protokollgenehmigung3. Stand der Pendenzen4. Projektstand (Rückblick, Ausblick)5. Spiegelung/Inputs6. Diverses7. Nächste Sitzungen

Ziele	Teilnehmer, Verteiler	Standardtraktanden
Projektleitungssitzung		monatlich
Operative Projektführung	Leitung TBA M+P Einladung und Protokoll BHU Teilnehmer TBA M+P, TBA SI BHU, PV, Drittprojekte (bei Bedarf), Ämter / Fachstellen (bei Bedarf) Verteiler Teilnehmende	1. Begrüssung 2. Protokollgenehmigung 3. Stand der Pendenzen 4. Mitteilungen 5. Planungsarbeiten (Stand, Anträge, Koordinationsbedürfnisse, Projektänderungen) 6. Projektmanagement (Kosten, Termine, Qualität) 7. Diverses 8. Nächste Sitzungen

Abbildung 4: Sitzungswesen

4.2 Funktionendiagramm

Das untenstehende Funktionendiagramm gibt eine Übersicht über die Funktionen, die Kompetenzen und das Zusammenwirken der Projektbeteiligten gegliedert nach den Kapiteln des Projekthandbuchs.

Legende	Aktivitäten
BG: Begleitgruppe	D: durchführen, erarbeiten
BHU: Bauherrenunterstützung	E: entscheiden, genehmigen
GPL: Gesamtprojektleitung	I: wird informiert
PS: Projektsteuerung	M: mitwirken
PV: Projektverfasser	(): fallweise

Aufgabe	PS	GPL	BG	BHU	PV
Projektdefinition					
Projekthandbuch erstellen und aktualisieren	E	M	M	D	I
Projektdefinition und Umfang festlegen und aktualisieren	I, (E)	E	M	D	I
Projekt- und Ablauforganisation					
Projektstruktur festlegen	I, (E)	M, E	I	D	I
Organigramm definieren und aktualisieren	E	M	I	D	I
Funktionendiagramm erstellen und aktualisieren	I, (E)	M, E	I	D	I
Vorgehen / Termine					
Vorgaben (Termine) definieren (inkl. Meilensteine)	I, (E)	E	I	D	I
Leistungen und Entscheide Auftraggeber	I, (E)	E, D	M	M	I
Leistungen/Erzeugnisse PV	(I)	I	(I)	I	D
Entscheid Variantenfächer	I, (E)	E	M	M	D

Aufgabe	PS	GPL	BG	BHU	PV
Entscheid Variantenreduktion	I,(E)	E	M	M	D
Entscheid Bestvariante	E	M	M	M	D
Q-Lenkungsplan PV		E		I	D
Beschaffungen PV	I	E		D	
Vergaben / Zuschläge	I,(E)	E,D		I	(I)
Kosten					
Vorgaben (Kosten) definieren	I,(E)	E		D	I
Kostenschätzungen erstellen	(I)	E		M	D
Projektcontrolling					
PQM: Festlegen Q-Strategie und Q-Ziele	I,(E)	E		M	I
Aufträge / Projektänderungen / Nachträge	I,(E)	E	M	M	(I)
Endkostenprognose	I	E	I	M	M
Prognose Meilensteine		E	I	M	M
Steuerungsmassnahmen	I	E	M	M	M
Informations- und Kommunikationswesen					
Informationsfluss organisieren und sicherstellen	I	E,D	M	M	M
Öffentlichkeitsarbeit / Kommunikation organisieren und sicherstellen	I,(E)	E,D	M	M	M
Standberichte verfassen	E	M	I	D	I
Administration					
Administration / Dokumentation festlegen	I	E	I	D	M

Abbildung 5: Funktionendiagramm

5 Vorgehen / Termine

5.1 Vorgehen

Das nachfolgende Schema stellt das grundsätzliche Vorgehensprinzip dar.

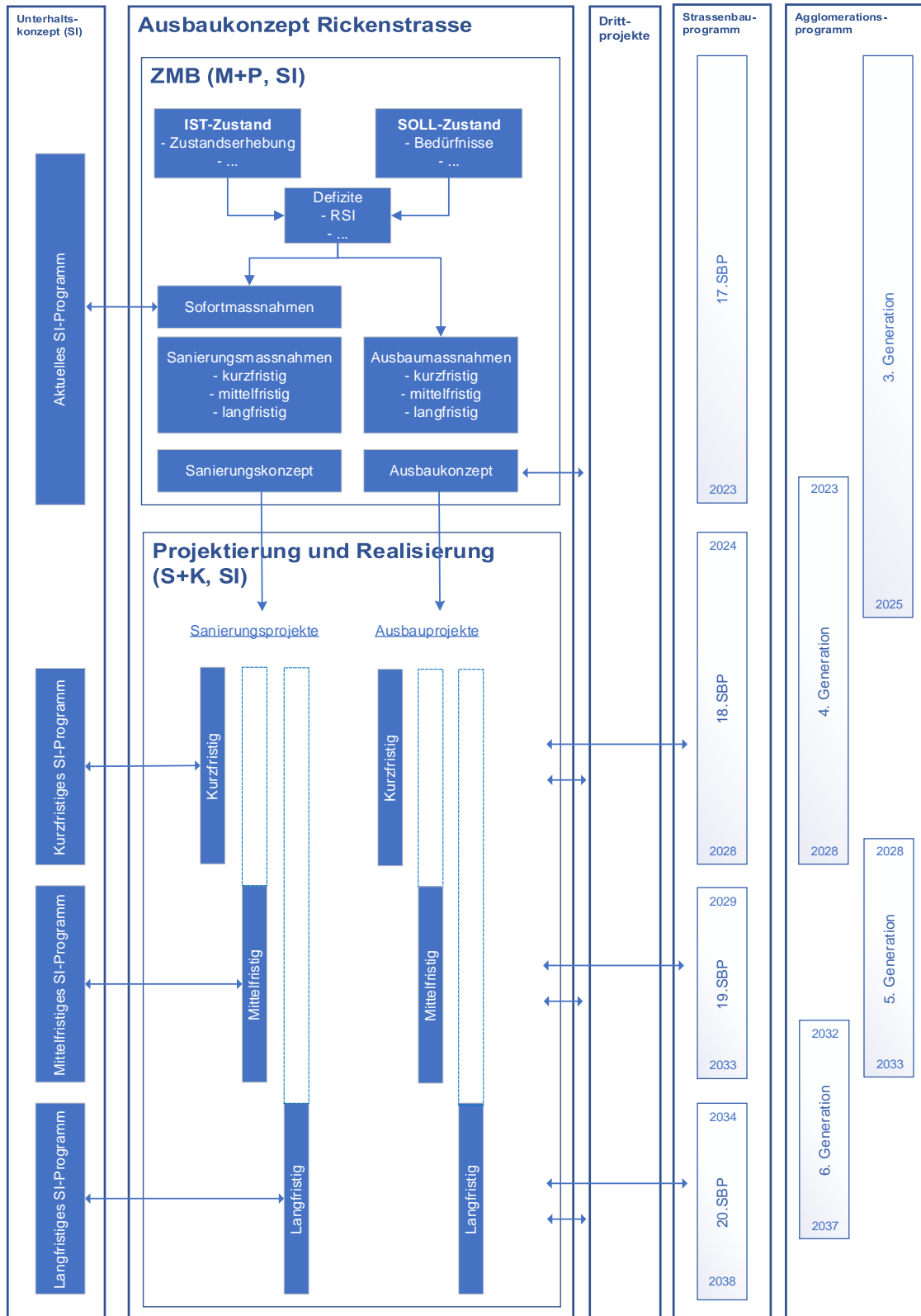


Abbildung 6: Vorgehensprinzip

5.2 Termine

Der terminliche Ablauf für die Zweckmässigkeitsbeurteilung sieht grundsätzlich wie folgt aus:

- Beauftragung RSI (TBA intern): April 2021
- Beschaffung PV ZMB: Juni bis September 2021
- Erarbeitung RSI: Juni bis September 2021
- Workshop "Bedürfnisabklärung": Juni 2021
- Erarbeitung ZMB: Oktober 2021 bis April 2023
- Vernehmlassung und Abschluss: Mai bis Dezember 2023

Diese Meilensteine dienen als Terminbezugsbasis, welche die Grundlage für das Termincontrolling bildet. Darauf basierend hat der PV ZMB bei Mandatsbeginn gemeinsam mit der GPL eine detaillierte Terminplanung zu erstellen.

6 Kosten

6.1 Allgemeines

Das Kostenmanagement dient der Erreichung folgender Ziele:

- Sicherstellen der Nachvollziehbarkeit von Kostenentwicklungen
- Überwachung der Kosten von Projektbestandteilen und Gesamtkosten
- Kontrolle von Rechnungen und Zahlungen hinsichtlich der vertraglichen Leistungen
- rechtzeitiges Auslösen von Beschaffungen und Aufträgen

6.2 Kostenstruktur

Für die Kostenstrukturierung gelten die Vorgaben des Kantons St.Gallen.

Für die ZMB sind nachfolgende Punkte zu beachten:

- Erarbeitung einer Kostenschätzung mit einer Genauigkeit von 30%
- Die Auswirkungen auf Erhaltungs- und Betriebskosten sind im Rahmen der Variantenstudien zu ermitteln und für den Variantenentscheid ebenfalls zu berücksichtigen
- Festlegung des Kostenteilers (vgl. Ziffer 2.8)

7 Projektcontrolling

7.1 Allgemeines

Durch das projektbezogene Qualitätsmanagementsystem (PQM-System) wird sichergestellt, dass die Zusammenarbeit innerhalb der gesamten Projektorganisation reibungslos funktioniert und die Anforderungen des Auftraggebers vollständig, in der geforderten Qualität, zur rechten Zeit und innerhalb der vorgegebenen Kosten erfüllt werden.

7.2 Änderungswesen

Das Änderungswesen soll sicherstellen, dass alle Änderungen transparent und nachvollziehbar beantragt und die entsprechenden Beschlüsse gefasst werden. Die Zuständigkeiten richten sich nach diesem Projekthandbuch und den jeweiligen Kompetenzen der Beteiligten. Es gelten die folgenden Grundsätze:

- Transparente Abwicklung von Änderungen
- Lückenlose und vollständige Information der Projektbeteiligten über genehmigte oder nicht genehmigte Änderungen
- Gezieltes Auslösen der mit der genehmigten Änderung entstehenden Pendenzen, Überwachen und Abarbeiten der Pendenzen
- Umfassende, nachvollziehbare und revisionstaugliche Dokumentation der Änderungen
- Keine Änderungen ausführen, bevor diese durch die Bauherrschaft genehmigt wurde

7.3 Kostenlenkung

Die Planer sind für die Kosteneinhaltung der eigenen Aufträge und der ihnen unterstellten Auftragnehmern verantwortlich.

Der Projektstand ist laufend zu analysieren (Soll-/Ist-Kosten) bzw. zu beurteilen (Endkostenprognose).

Für Leistungsänderungen gegenüber dem Vertrag ist eine Nachtragsofferte vorgängig zur Leistungserbringung abzugeben, in welcher die Zusatzleistungen/Projektänderungen zu beschreiben und zu begründen sind.

7.4 Terminlenkung

Der Projektstand ist laufend zu analysieren (Soll-/Ist-Termine) bzw. zu beurteilen (Meilenstein - Trendanalysen).

Terminplanänderungen müssen rechtzeitig beantragt werden.

8 Informations- und Kommunikationswesen

8.1 Informationswesen

Um das Projekt erfolgreich koordinieren und abwickeln zu können, ist ein möglichst reibungsloser Informationsfluss zwischen allen Projektbeteiligten notwendig. Erforderliche Informationen sind derart zur Verfügung zu stellen, dass sie rechtzeitig und in angemessener Qualität vorliegen, damit Doppel- und Fehlarbeiten vermieden werden können.

Folgende internen Informationsmittel werden eingesetzt:

- **Projekthandbuch:** Das Projekthandbuch dient als verbindliche Grundlage zur Projektorganisation und Projektabwicklung.
- **Sitzungen / Besprechungen:** Dienen dem Informationsaustausch und der Koordination der Projektbeteiligten.
- **Protokolle:** Beschlüsse, Zuweisungen von Aufgaben und dergleichen, die in den Sitzungsgefässen gemäss Ziffer 4.1 beschlossen werden, werden in einem Protokoll festgehalten. Übrige Besprechungen werden mindestens durch Aktennotizen dokumentiert.
- **Pendenzenliste:** Pendenzen sind ein fester Bestandteil der Traktanden an jeder Sitzung und werden anlässlich der Sitzungen fortlaufend aktualisiert.

- **Entscheidliste:** Analog zur Pendenzenliste wird eine Entscheidliste geführt.
- **Adressliste:** Das vollständige Adressverzeichnis wird laufend durch die BHU aktualisiert / verwaltet und periodisch an die Projektbeteiligten abgegeben. Sie ist im Anhang des Projekthandbuches (vgl. Anhang 11.1) beigelegt.
- **Information:** Die interne Information der Mitarbeiter der beteiligten Fachstellen erfolgt gemäss den entsprechenden (internen) Weisungen und Richtlinien.
- **Kostencontrolling (quartalsweise):** Gibt Auskunft über die aktuelle Situation der Vergaben, erfolgte Zahlungen und Kostenprognose
- **Termincontrolling (quartalsweise):** Gibt Auskunft über die aktuelle Terminsituation inkl. Angabe über den Grad der Erledigung sowie die zugehörige Prognose
- **Standbericht (semesterweise):** Gibt Auskunft über die aktuelle Situation des Projekts hinsichtlich Termine, Kosten, Stand der Arbeiten und zeigt Risiken und zugehörige Massnahmen und deren Wirksamkeit auf

Standbericht

Die Aufgabe des halbjährlichen Standberichtes ist es, den tatsächlichen Stand des Projektes aussagekräftig festzuhalten und dabei die zukünftige Entwicklung des Projektes aufzuzeigen. Er dient nicht allein der Dokumentation des Projektablaufs, sondern gleichzeitig als vorausschauendes Frühwarnsystem für die Projektabwicklung und Zielerreichung.

Die Berichtsinhalte sollten grundsätzlich so abgefasst sein, dass die Aussagen in Verbindung zur Planung stehen. Abweichungen sollen klar herausgestellt werden und daraus entstehende oder zu erwartende Probleme angesprochen werden.

Der Standbericht soll in knapper und übersichtlicher Form über folgende Themen informieren:

- Stand des Projektes (primär laufende Arbeiten)
- Termine
- Kosten
- Abweichungen
- Schnittstellen und Koordination
- Öffentlichkeitsarbeit
- Risiken und Massnahmen

8.2 Kommunikationswesen

Für die Kommunikation bzw. Öffentlichkeitsarbeit ist die Kommunikation BD KOM zuständig. Die Kommunikation BD KOM leitet die Strategieplanung, die Konzeption und Durchführung der Massnahmen.

Die Projektbeteiligten leiten alle Anfragen von Medien, je nach Inhaltsschwere auch von anderen Dritten, an die Kommunikation BD KOM weiter. Diese entscheidet über das weitere Vorgehen, je nach Brisanz zusammen mit der GPL und der PS.

Ohne Erlaubnis der Bauherrschaft dürfen keine Informationen und Dokumente an die Öffentlichkeit abgegeben werden.

Kommunikationskonzept / mediale Meilensteine

Auf Basis der projektphasenbezogenen Meilensteine wird ein Kommunikationskonzept erstellt, worin aufeinander abgestimmte, mediale Meilensteine terminiert werden. Die Kommunikationskonzepte werden jährlich überarbeitet bzw. erstellt und definiert. Im Kommunikationskonzept werden nicht nur die medialen Tätigkeiten terminlich fixiert, sondern auch die Kommunikationsmittel sowie die Kommunikationsinhalte grob festgelegt.

Kommunikationsmittel

Folgende Kommunikationsmittel stehen grundsätzlich zur Verfügung:

- Infoblatt: kurze und übersichtliche Informationen zum Projekt
- Internetauftritt: Aktuelle Informationen werden publiziert
- Medienmitteilung: Mit Medienmitteilungen wird der Stand der Arbeiten via Medien an die Öffentlichkeit weitergegeben
- Medienkonferenz: Wichtige Meilensteine werden anlässlich von Medienkonferenzen kommuniziert
- Orientierungsveranstaltung: An speziellen Veranstaltungen für Behörden, Betroffene und interessierte Kreise können Informationen ausgetauscht werden

9 Administration

Zur Sicherstellung einer koordinierten Ablage sind alle Unterlagen, welche im Rahmen des Projektes erstellt werden, mit einer eindeutigen Bezeichnung zu versehen. Grundsätzlich werden nachfolgende Unterlagen unterschieden:

- Dokumente (Protokolle, Briefe, Berichte, etc.)
- Pläne

9.1 Unterlagen

Die Unterlagen sind gemäss den Vorlagen (www.sg.ch/bauen/tiefbau/vorlagen-fuer-projektierende.html) und Vorgaben (www.sg.ch/bauen/tiefbau/richtlinien--normalien--merkblaetter.html) des Kantons St.Gallen zu erstellen.

9.2 Ablage

Die Ablage der Unterlagen erfolgt auf der Kollaborationsplattform (<https://extern.sg.ch/kr/raum/kr1390/>). Auf der Kollaborationsplattform sind die aktuellen Unterlagen ersichtlich. Der jeweilige Unterlagenersteller ist verantwortlich für die Aktualität der Unterlagen.

9.3 Archivierung

Die Archivierung erfolgt gemäss den Vorgaben des Kantons St.Gallen.

10 Genehmigung / Freigabe

Das vorliegende Projekthandbuch wird von den nachfolgenden Stellen genehmigt und freigegeben:

Gesamtprojektleitung

Mark Meeder
Projektleiter Verkehrsplanung

Ueli Steingruber
Strassenkreisinspektor

Begleitgruppe (Kenntnisnahme)

Cornel Aerne
Gemeindepräsident Eschenbach

Peter Hüppi
Gemeindepräsident Gommiswald

Alois Gunzenreiner
Gemeindepräsident Wattwil

Daniel Blatter
Geschäftsführer Region Toggenburg

Peter Göldi
Geschäftsführer Region Zürichsee/Linth

Projektsteuerung

Sascha Bundi
Leiter Mobilität und Planung

Charles Rinderknecht
Strasseninspektor

Marcel John
Kantonsingenieur

11 Anhang

11.1 Adressverzeichnis