



Tiefbauamt

Kantonsstrasse Nr. 114

RMS-Kilometer 0.000 – 0.520

Gemeinde Buchs

Bauobjekt Langäulistrasse; Totalsanierung,
Knotensanierung, Umbau Trottoir

Plan, Massstab **Technischer Bericht
(m 40 – m 520)**

02-1

Projektverfasser CASUTT WYRSCH ZWICKY AG dipl. Bauingenieure und Planer Sillisweg 10 7310 Bad Ragaz T 081 287 10 50 www.cwz.ch	Genehmigungsvermerke Entwurf	vom TBA freigegeben		
Plan 02.02-1 Projekt B31.2.114.001 Mn/FGS 22.53F FinV	Ausfertigung für	Format A4		
Vorstudie Vorprojekt	Entwurf	Gezeichnet	Geprüft	Datum
Bauprojekt	GL		MZ	09.08.2023
Genehmigungs-/Auflageprojekt				
Ausschreibung				
Ausführungsprojekt				
Dok. des ausgeführten Werks				



Impressum

Vertragspartner

Auftragnehmer	
Casutt Wyrsch Zwicky AG	
Dipl. Bauingenieure und Planer	
Sillisweg 10	
7310 Bad Ragaz	
Tel. :	081 287 10 50
Fax :	081 287 10 51
E-Mail :	info@cwz.ch
Verfasser:	G. Locher

Auftraggeber	
Tiefbauamt Kanton St. Gallen	
Abteilung Strassen- und Kunstbauten	
Lämmlibrunnenstrasse 54	
9001 St. Gallen	
Tel. :	058 229 30 54
Fax :	058 229 22 81
E-Mail :	carmine.lorusso@sg.ch
Kontaktpersonen: C. Lo Russo	

Änderungsverzeichnis

Version	Anpassung / Änderung	Verfasser	Datum
1.0	Erstfassung	Giulio Locher	31.03.2021
2.0	Projektänderung Art.35 StrG	Giulio Locher	28.10.2022

Verteiler

Firma	Name	Version						
Tiefbauamt Kanton St. Gallen	Carmine Lo Russo	1.0	2.0					

Allg. Informationen

Dateiname:	R:\2146 Brücke Giessen\01 Admin\004 Bauprojekt\03 Langäulistrasse\B31.2.114.001 Technischer Bericht Langäulistrasse.docx
Aktuelle Version:	1.0
Anzahl Seiten:	15
Unterschrift Auftragnehmer:	

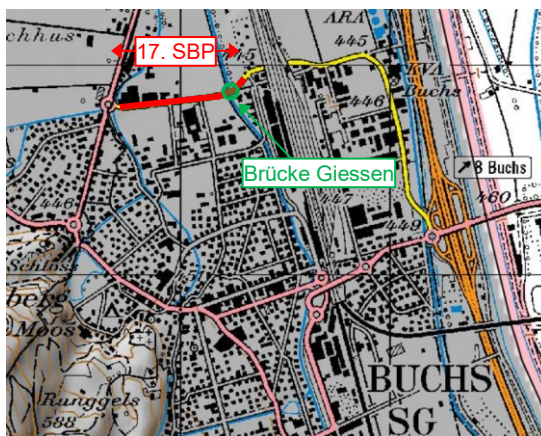


Inhalt

1	Einleitung	5
2	Grundlagen	6
2.1	Heutige Verhältnisse	6
2.2	Verkehrszahlen	6
2.3	Zustandserfassung Strassenoberbau	6
3	Projektgestaltung	7
3.1	Situation	7
3.2	Langsamverkehr	8
3.3	Längen- und Querprofile	8
3.4	Normalquerschnitt	8
3.5	Mehrzweckstreifen	9
3.6	Lokales Strassen- und Wegnetz	9
3.7	Öffentlicher Verkehr	9
3.8	Werke	11
4	Umwelt	11
5	Verkehrssicherheit, Unfallstatistik	14
6	Landerwerb	14
7	Termine und Bauablauf	14
9	Anhang	
	Zulässigkeitsüberprüfung Abwasserbeseitigung	

1 Einleitung

Mit dem Kantonsratsbeschluss vom 19.09.2018 über das 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2023 wurde die Korrektur der Langäulistrasse als Bauvorhaben der 1. Priorität in das Strassenbauprogramm aufgenommen. In der Folge hat das Tiefbauamt die Kantonsstrasse auf deren Zustand überprüft. Die durchgeführten Untersuchungen haben gezeigt, dass die Langäulistrasse und die Brücke Giessen einen hohen Sanierungsbedarf aufweisen.



Die Kantonsstrasse Nr. 114 ist etwa 2,1 km lang und führt vom Kreisell Langäuli über die Nordumfahrung Buchs bis zum Autobahnanschluss A13.



Langäulistrasse



Projektbeginn nach dem Kreisell Langäuli

Im 17. Strassenbauprogramm sollen der Strassenabschnitt zwischen dem Kreisell Langäuli und der Güterstrasse in erster Priorität realisiert und die Brücke "Giessen" neu erstellt werden.



2 Grundlagen

2.1 Heutige Verhältnisse

Die Kantonsstrasse Nr. 114 ist seit dem Jahr 2009 als Kantonsstrasse klassiert. Sie befindet sich in einem schlechten baulichen Zustand und weist gravierende Schäden auf, die hauptsächlich auf die ungenügenden Belagsstärken und der teilweise schlechten Fundationsqualität zurückzuführen sind. Es handelt sich um Belagsschäden, grossräumige Setzungsmulden sowie starken Unebenheiten. Diese Schäden schränken, insbesondere im Zusammenhang mit dem stehenden Oberflächenwasser, die Verkehrssicherheit wesentlich ein. Die Strasse ist aufgrund der Untersuchungen stark sanierungsbedürftig.

Die Kantonsstrasse Nr. 114 zweigt ab der Kantonsstrasse Nr. 1 ab und umfährt nördlich die Stadt Buchs bis zum Autobahnanschluss. Der Strassenabschnitt liegt im Ausserortsbereich und ist mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h signalisiert. Die Langäulistrasse weist heute im Projektabschnitt eine Fahrbahnbreite von rund 7 m auf. Der Geh- und Radweg entlang dem südlichen Fahrbahnrand weist eine Breite von etwa 3,00 m auf.

Zugunsten der Verkehrssicherheit soll der Fussgängerübergang Nr. 1'510 vor der Brunnenstrasse umgebaut werden. Der Strassenraum im Projektperimeter soll neu aufgeteilt und für alle Verkehrsteilnehmer sicherer und übersichtlicher gestaltet werden. Weiter wird der Fussgängerstreifen Nr. 817 um 130 m in Richtung Westen, vor die Hanflandstrasse verschoben. Die Strassenquerung erfolgt mittels Mittelinsel und wird zwischen den neuen Bushaltestellen angeordnet.

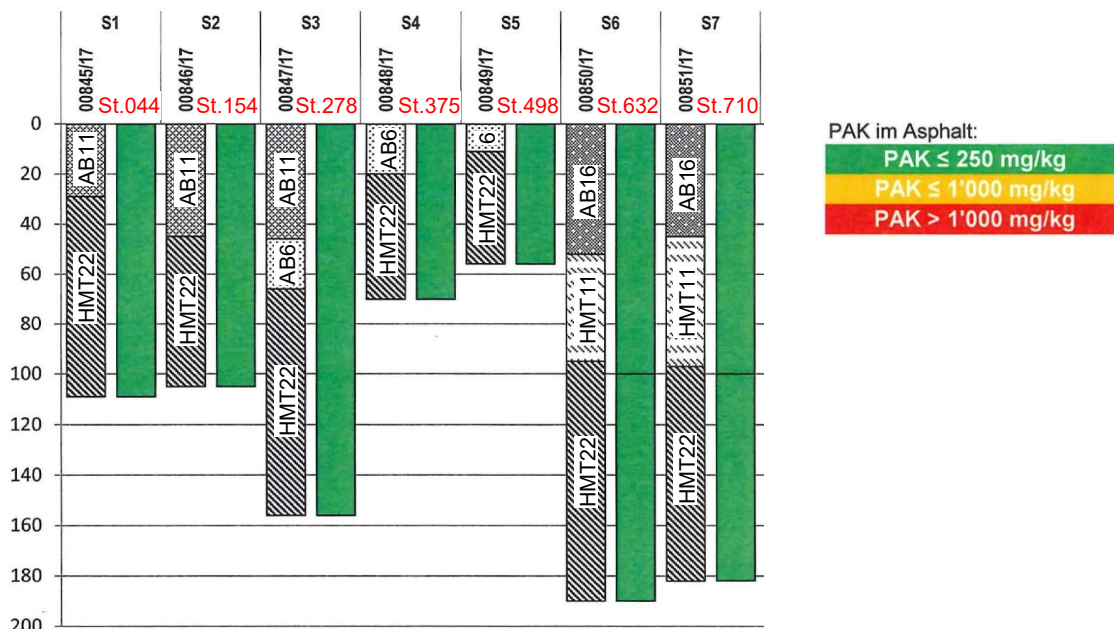
2.2 Verkehrszahlen

Basierend auf den automatischen Verkehrszählungen vom Mai bis Juni 2013 lässt sich auf der Kantonsstrasse ein durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) von rund 9'100 Fahrzeugen bei einem Schwerverkehrsanteil von 6,2 Prozent ermitteln.

2.3 Zustandserfassung Strassenoberbau

Zur Ermittlung der Belagsaufbauten, des Strassenoberbaus, der Qualität der Fundationsschicht und des PAK-Gehalts der Beläge erfolgte im Februar 2017 eine umfangreiche Untersuchung mit insgesamt sieben Bohrkernen verteilt über das Baulos Langäulistrasse und Brücke Giessen.

Der Aufbau besteht aus einer Tragschicht und einer Deckschicht. Im Bereich der Sondierung S3, S6 und S7 ist zusätzlich noch eine feinkörnige Zwischenschicht vorhanden. Die Gesamtstärke des bituminösen Belages variiert zwischen 6 und 19 cm. Die Substanz des bituminösen Oberbaus ist in Bezug auf Schichtdicken unter Berücksichtigung einer Verkehrslastklasse T4 als grösstenteils "ungenügend" zu bezeichnen.



Übersicht Belagsaufbau mit polyaromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) im Asphalt

Anhand der Sondagen zeigen sich Fundationen, bestehend aus Kiessand mit Schichtstärken von über 40 cm. Im Bereich der Sondierung S4 zeigt sich eine Fundation, bestehend aus einer Kiessandschicht von 73 cm, gefolgt vom Untergrund. Die Qualitäten der untersuchten Proben entsprechen einem Kiessand I nach alter Norm (Sondierung S1, S2 und S4) oder einem Kiessand II nach alter Norm (Sondierung S3, S5, S6 und S7). Aufgrund des bisherigen Gebrauchsverhaltens kann von einer Eignung des Materials ausgegangen werden.

3 Projektgestaltung

3.1 Situation

Das Projekt sieht vor, die Langäulistrasse ab dem Kreisel "Langäuli" bis zur Brücke Giessen, auf einer Länge von etwa 580 m vollständig zu sanieren, einen von der Fahrbahn getrennten Geh- und Radweg zu erstellen und sämtliche Gehweglücken zu schliessen. Die Bushaltestellen Langäulistrasse und NTB/BZB sowie sämtliche Querungsstellen des Langsamverkehrs werden sicherer, übersichtlicher und behindertengerecht gestaltet.

Die neue Fahrbahnbreite wird für den massgebenden Begegnungsfall LW-LW mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 80 km/h ohne Radstreifen gewählt und beträgt 6,8 m (Richtlinie Entwurfs-elemente ausserorts REA 01 – Qa3).

Linienführung

Die Linienführung der Strasse soll grundsätzlich beibehalten werden. Die Strassenbreite wird von etwa 7,0 m auf 6,80 m reduziert. Ein 1,0 m breiter Grünstreifen trennt die Fahrbahn vom 3,5 m breiten Geh- und Radweg. Nordseitig wird entlang der Langäulistrasse eine durchgehende Gehwegverbindung realisiert.



Sportanlage BZB



Geh- und Radweg Richtung Hanflandstrasse

Zwischen Profil 325 und 600 wird die Strassenachse nach Norden verschoben, sodass die Natursteinmauer und die Sportanlage des Berufs- und Weiterbildungszentrum Buchs (BZB) nicht tangiert werden. Die Achsverschiebung ermöglicht zudem mit dem neuen Strassenquerschnitt die Weiterführung des südseitigen Geh- und Radweg in Richtung Bahnunterführung.

3.2 Langsamverkehr

Die Schwachstelle Nr. 22.53.F (Bushaltestellen NTB/BZB) kann mit diesem Projekt beseitigt werden.

Auf der nördlichen Seite ist neu ein Gehweg mit einer Breite von 2,00 m vorgesehen. Der südliche Fuss- und Radweg wird mit einer Breite von 3,50 m beibehalten. Die Verbindung der beiden Trottoire wird mittels zwei Fussgängerstreifen (Nr. 1510 und Nr. 817) inkl. Mittelinsel verbunden.

3.3 Längen- und Querprofile

Die Höhenlage und die Querneigungen der Strasse wurden so gewählt, dass möglichst wenige Anpassungen bei den Gebäudezugängen und bestehenden Vorplätzen/Zufahrten erforderlich werden.

3.4 Normalquerschnitt

Die Dimensionierung des Strassenoberbaus basiert auf der Tragfähigkeitsklasse S1 (geringe Tragfähigkeit) des Baugrundes. Der Oberbau wird für die Verkehrslastklasse T4 mit einer äquivalenten Verkehrslast TF_{20} von 389, basierend auf den Erhebungen, ausgelegt. Aufgrund der zukünftigen Entwicklung des Industriegebiets Fegeren wird mit einer jährlichen Verkehrszunahme von zwei Prozent gerechnet.



Aufgrund der Untersuchungen soll die verbaute Foundationsschicht möglichst unverändert belassen werden. Jedoch muss mit der veränderten Linienführung sowie im Bereich von Aufweitungen im Vollausbau saniert werden. In den anderen Bereichen werden die Beläge ersetzt.

	Fahrbahn	Geh- und Radweg
Deckschicht	AC 8 S, 30 mm	AC 8 N, 30 mm
Binderschicht	AC B 22 S, 70 mm	-
Tragschicht	AC T 22 S, 70 mm	ACT 16 N, 50 mm
Foundation	Kiesgemisch 0/45, min. 570 mm	Kiesgemisch 0/45, min. 420 mm
Geotextil		
Querneigungen	3% Dach-/Quergefälle	2% einseitig
Abschlüsse	Rand-/Wasserstein, Granit Bundstein Typ12, 3-Reihig, Granit Insel-/Spezialsteine, geklebt Bushaltestellen; RN, Granit, +22 cm	Bundstein Typ12, Granit Stellplatte mit Bundstein, Granit Überfahrtsrampen; Bundstein Typ 12, Granit
Farbliche Gestaltung	2K Rollplastik, RAL1002, Sandgelb	-

3.5 Mehrzweckstreifen

Langäulistrasse / Hanflandstrasse

Der Fussgängerübergang Nr. 817 benötigt eine Mittelinsel. Vom Fussgängerstreifen (m 430) bis zur Brücke Giessen (m 600) wird ein Mehrzweckstreifen erforderlich. Während den Spitzenstunden erzeugt die Verschiebung des NTB Parkplatzes mit ca. 40 zusätzliche Linksabbiegende eine Linkabbiegespur als knapp erforderlich. Gemäss Verkehrsgutachten Langäulistrasse/Hanflandstrasse erscheint die Realisierung einer Linksabbiegespur als notwendig.

Langäulistrasse / Brunnenstrasse

Beim Knoten Langäulistrasse / Brunnenstrasse wurde eine quantitative Abschätzung einer Linksabbiegespur durchgeführt. Die Realisierung erweist sich nicht als zwingend. Infolge der nicht vorhandenen Platzverhältnisse erweist sich der Linksabbieger gemäss Studie als nicht verhältnismässig.

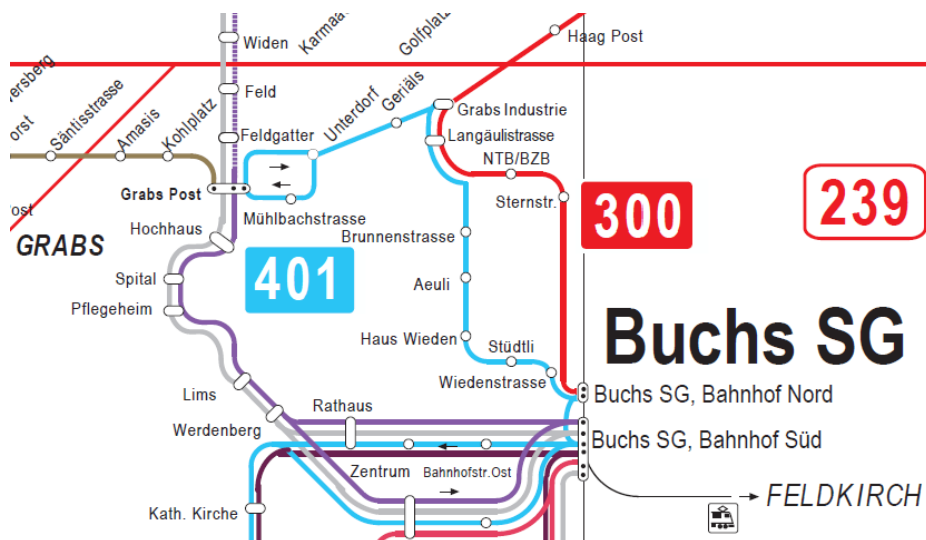
3.6 Lokales Strassen- und Wegnetz

Sämtliche lokalen Strassen und Wege wurden bei der Projektierung berücksichtigt. Gefährliche Ein- und Ausfahrten werden so angepasst, dass eine höchstmögliche Verkehrssicherheit erreicht wird.

3.7 Öffentlicher Verkehr

Die Buslinie Nr. 300 (Altstätten SG – Buchs SG) wird weiterhin vom Bahnhof Buchs Nord via Güterstrasse über die Langäulistrasse (Bushaltestelle "NTB/BZB" und "Langäuli") nach Altstätten geführt.

Die Buslinie Nr. 401 (Räfis – Grabs) wird weiterhin vom Bahnhof Buchs via Wieden- und Brunnenstrasse über die Langäulistrasse (Bushaltestelle "Langäuli") nach Grabs geführt.



Ausschnitt Liniennetzplan RTB Rheintal Bus

Die Haltestellen "Langäuli" werden im Zusammenhang mit dem Ausbau Kantonsstrasse Behindertengerecht ausgebaut.

Die Fahrbahnhaltestelle in Fahrtrichtung Fegeren kann am bestehenden Standort nicht behindertengerecht ausgebaut werden. Die Haltestelle wird um 130 m östlich verschoben. Die Lage der nördliche Fahrbahnhaltestelle wird belassen und neu mittels Betonplatte erstellt. Aus den Gegebenheiten kann der behindertengerechte und in einer Gerade liegender Anschlag von 22 cm nur über eine Länge von 5,40 m realisiert werden.

Die Bushaltestellen "NTB/BZB" werden zusammen mit dem neuen Fussgängerübergang Nr. 817 neu angeordnet.

Die beiden Fahrbahnhaltestellen werden neu mittels Busbucht ausgebildet. Die südseitige Haltestelle NTB/BZB wird ausserhalb der Sichtlinie des Einlenkers Hanflandstrasse um etwa 30 m in Richtung Osten verschoben. Entsprechend dem Erschliessungskonzept Fegeren wird die nordseitige Haltestelle nach der neuen Fussgängerquerung Nr. 817 verschoben. Da die Stichstrasse 2 gemäss Konzept Fegeren nur im Einrichtungsverkehr befahren wird, ist die Sichtlinie nicht für die Lage der nordseitigen Bushaltestelle massgebend.



3.8 Werke

Verkehrswegeabwassers

Im ganzen Projektbereich wird das Verkehrswegeabwasser über neue Strassenabläufe SA (Schlammsammler) gesammelt und über bestehende Sammelleitungen in den Giessen-Bach eingeleitet. Die bestehende Meteorwasserleitung, welche in den Wettibach mündet, beabsichtigt die Stadt Buchs vom Kontrollschacht B513R bis zur Einleitung (B80186) zu erneuern. Dies wird im Rahmen des Submissionsprojekt koordiniert. Vor der Einleitung ist für den Havariefall ein Kontrollschacht mit Havarieschieber vorgesehen.

öffentliche Beleuchtung

Das Beleuchtungskonzept der Langäulistrasse wurde neu berechnet und die Standorte der Kandelaber optimiert.

Werke

Im Ausbaubereich der Kantonsstrasse sind Leitungen aller technischen Werke vorhanden. Die betroffenen Werke beabsichtigen, die Infrastruktur im Zuge des Strassenbauprojekts nur zu ergänzen. Das bestehende Leitungsnetz genügt den einzelnen Werken aus.

4 Umwelt

Raumplanung

Gemäss den aktuellen Zonenplänen tangiert die zu sanierende Strasse folgende Zonen:

- Gewerbe Industriezone GI B
- Gewerbe Industriezone GI C
- Landwirtschaftszone L
- Wohn-, Gewerbezone WG4
- Zone für öffentliche Bauten und Anlagen Oe BA

Der geplante Strassenbau beansprucht nördlich zwischen St. 480 und 580 rund 0.023 ha (230 m²) Fruchtfolgefleichen (FFF) definitiv und rund 0.035 ha (350 m²) FFF vorübergehend während der Bauphase.

Das Kantonsstrassenprojekt wurde mit dem Erschliessungskonzept Fegernen (Baujahr 2020) abgeglichen.

Altlasten

Das Projekt tangiert im Projektperimeter gemäss Kataster keine belasteten Standorte. Sollten während dem Bau widererwarten belastete Standorte auftauchen, werden die zu treffenden Massnahmen mit dem AFU abgesprochen.

Boden

Das Bauvorhaben hat zwar keinen Eintrag in der Hinweiskarte "Prüfgebiete Bodenverschiebungen", aufgrund des DTV von 9100 Fahrzeugen pro Tag ist der Boden entlang der Langäulistrasse jedoch sehr wahrscheinlich mit Schwermetallen und PAK belastet. Der Boden wird vor Ort wiederverwendet (Gleiches zu Gleichem: erster Meter zu erstem Meter, Rest innerhalb des Bauperimeters). Bei überschüssigem Bodenmaterial



wird der strassennahe Bereich in einer Deponie des Typs B (ehemals Inertstoffdeponie) abgelagert.

Materialbewirtschaftung und Entsorgung

Das überschüssige, nicht verschmutzte Aushubmaterial kann bei Bedarf bei anderweitigen Strassenbaustellen eingesetzt werden. Nicht weiterverwendbares Aushubmaterial wird in einer von der Regierung genehmigten Materialdeponie abgelagert. Der Bezugsort des Fundationsmaterials sowie die allfällige Verwendung von Recyclingmaterial werden im Rahmen der Submission festgelegt.

Baubabfälle wie Belagsaufbruch sowie Abbruch von, Leitungen und Schächten werden gemäss den gesetzlichen Bestimmungen entsorgt. Der PAK-Gehalt des Belages wurde bestimmt (siehe Kapitel 2.3). Mit den vorliegenden PAK-Gehalten im Asphalt wird der VVEA-Grenzwert von 250 mg/kg nicht überschritten. Der Ausbauasphalt kann ohne weitere Massnahmen als Recyclingbaustoff eingesetzt werden. Dementsprechend wird der Entsorgungsweg festgelegt und in die Submission integriert.

Die Bauphasen sind auf eine möglichst optimale Disposition der Materialbewirtschaftung innerhalb der Baustelle ausgelegt.

Invasive Neophyten

Gemäss der Karte "Neophytenstandorte" muss beim Wettibach mit invasiven Neophyten (Drüsiges Springkraut) gerechnet werden. Die Einleitung des Strassenabwassers in den Wettibach erfordert jedoch keine baulichen Massnahmen. Es sind höchstens Anpassungsarbeiten beim Bankett davon betroffen. Dann ist das Merkblatt AFU 214 zu berücksichtigen. Die Bekämpfung von invasiven Neophyten wird in den folgenden Projektstufen in die Planung miteinbezogen. Im Rahmen der Aushubarbeiten wird geprüft, ob sich das Bauvorhaben auf einer Parzelle mit invasiven Neophyten befindet. Bei Bedarf wird ein Entsorgungskonzept (inkl. Entsorgungserklärung) erstellt und betreffend Entsorgung das AFU kontaktiert.

Entwässerung

Die Belastungsklasse des Verkehrswegeabwassers wird gemäss VSA-Richtlinie «Abwasserbewirtschaftung bei Regenwetter» (2019) als mittel (5-14 Belastungspunkte) klassiert.

Beurteilungsfaktor	Bewertungskriterium	Belastungspunkte BP
Verkehrsaufkommen (DTV/Anzahl Fahrzeuge pro 24 h) – Kap. 2.2	Fz/9100	9
Anteil Schwerverkehr – Kap. 2.2	<4% = 0, 4-8% = 1, >8% = 2	1
Ortsverkehr	ausserorts = 0, innerorts = 1	0
Steigung der Strecke (anfahen, stoppen)	<8% = 0, >8% = 1	0
Regelmässiger Winterdienst mit Salzeinsatz	2	2
Strassenreinigung mit Wischmaschine	-2	-2
Summe der Belastungspunkte		10



Auf der Langäulistrasse, östlich des Wettibachs, bis zur Brunnenstrasse wird das Verkehrswegeabwasser über neue Strassenabläufe SA (Schlammsammler) gesammelt und über eine neue Sammelleitungen in den Wettibach eingeleitet (Zulässigkeitsüberprüfung Abwasserbeseitigung gemäss Anhang).

Im Abschnitt Brunnenstrasse bis Projektende wird die Strasse über neue Strassenabläufe in die bestehende Meteorleitung entwässert, welche in den Giessen führt.

Die Zulässigkeitsprüfung für die Einleitung Entwässerung westlich der Brunnenstrasse vom 8. April 2021 hat ergeben, dass das Strassenabwasser ohne Behandlung / Retention in den Vorfluter eingeleitet werden kann. Die Zulässigkeitsprüfung östlich der Brunnenstrasse wurde im Zusammenhang mit dem Projekt B31.2.114.002 Brücke Giessen erstellt. Das Strassenabwasser kann ebenfalls ohne Behandlung und Retention in den Vorfluter eingeleitet werden.

Es wurde eine Verbesserung der jetzigen Situation, Einleitung des Verkehrsabwassers mittels über Vorfluter in den Giessen und in den Wettibach, angestrebt. Die Fassung des Abwassers in einem Sickerbecken oder dergleichen ist aufgrund des hohen Grundwasserspiegels, ca. OK Terrain – 1.00 bis - 1.30 m nicht möglich. Das Ableiten in die Kläranlage ist nicht verhältnismässig.

Darum wurde am bestehenden Entwässerungssystem, welches auf dem übrigen Stadtgebiet auch zur Anwendung kommt, festgehalten.

Grund- und Oberflächengewässer

Nach der Gewässerschutzkarte liegt das das Bauvorhaben im Gewässerschutzbereich Au. Es sind keine im öffentlichen Interesse liegenden Quell- oder Grundwasserfassungen betroffen.

Luft

Das Bauvorhaben erfüllt die Anforderungen der Massnahmenstufe B gemäss der Baurichtlinie Luft (BauRLL). Somit sind emissionsarme Bauweisen und Bauverfahren vorzusehen.

Da die Sanierung der Langäulistrasse nicht zu Mehrverkehr führt, ist auch keine Zunahme von relevanten Luftschadstoffen zu erwarten.

Lärm

Die Sanierung der Langäulistrasse hat keine Änderung der Lärmsituation zur Folge, da die Sanierung keinen Mehrverkehr generiert. Ebenso wenig haben die geringen Korrekturen der Strasse in der Horizontalen und Vertikalen eine Auswirkung der Lärmsituation auf die betroffenen Nutzungszonen. Selbstverständlich werden während den Bauarbeiten die Lärmschutzrichtlinien berücksichtigt.

Archäologie, Kulturgüter

Die Langäulistrasse ist nicht im Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) aufgeführt.

Umweltbaubegleitung

Anhand der Grösse des Bauvorhabens sowie anhand der Anzahl Berührungspunkte mit Umwelteinflüssen wird ein Kontrollplan Bau mit Umweltbaubegleitung eingesetzt.



5 Verkehrssicherheit, Unfallstatistik

Im betrachteten Zeitraum zwischen 2013 und 2015 haben sich gemäss Unfallauswertung der Kantonspolizei St.Gallen auf der Kantonsstrasse 6 Unfälle ereignet. Insgesamt wurden bei den Unfällen 5 Personen leicht verletzt, meistens Kollisionen bei Linksabbiegen oder Rechtseinbiegen. Als Unfallhäufungspunkte können die Knotenbereiche bei der Dossen-, Brunnen- und Hanflandstrasse genannt werden. In die Unfälle involviert waren vor allem motorisierte Fahrzeuge.

6 Landerwerb

Die einzelnen Landerwerbsflächen, die Sichtzonen sowie die vorübergehend beanspruchte Flächen sind dem dem beiliegenden Landerwerbs- und Enteignungsplan (Beilage 08-2) zu entnehmen.

7 Termine und Bauablauf

Das Projekt ist im 17. Strassenbauprogramm in der 1. Priorität enthalten.

Das Vorprojekt wurde am 29. September 2017 den kantonalen Fachstellen und der politischen Gemeinde Buchs zur Stellungnahme zugestellt.

Das Ergebnis der Stellungnahmen zum Vorprojekt ist Grundlage für die Ausarbeitung des Genehmigungsprojekts, das der Gemeinde zur Vernehmlassung nach Art. 35 des Strassengesetzes (sGS 732.1; abgekürzt StrG) sowie zur Zusicherung des Gemeindebeitrags für Geh- und Radwege zugestellt wird.

Nach der Genehmigung des Projekts durch die Regierung folgt das Planverfahren nach Strassengesetz, die Pläne sind nach Art. 41 Abs. 1 StrG während dreissig Tagen in der berührten politischen Gemeinde öffentlich aufzulegen.

Mit den Bauarbeiten kann erst begonnen werden, wenn die Finanzierung gesichert, das Projekt rechtskräftig und der Landerwerb getätigt sind.

Bad Ragaz, 09.08.2023

CASUTT WYRSCH ZWICKY AG

dipl. bauingenieure und planer

M. Zwicky

Projektleiter

G. Locher

Sachbearbeiter