



Tiefbauamt

02

Kantonsstrasse **Nr. 38, Oberuzwil – Niederbüren**

RMS-Kilometer **0.000 – 0.760**

Gemeinde **Oberuzwil / Uzwil**

Bauobjekt **Sanierung Bahnhofstrasse**

Plan, Massstab **Technischer Bericht**

<p>Projektverfasser</p> <p>F. Preisig AG Bauingenieure und Planer Schreinerstrasse 1 9000 St.Gallen</p> <p>T 071 220 82 24 www.preisigag.ch preisig.stgallen@preisigag.ch</p> <p>FPREISIGAG</p>	<p>Genehmigungsvermerke</p> <p>Entwurf</p>	<p>vom TBA freigegeben</p>
<p>Plan 01.02 Projekt B77.5.038.026 Mn/FGS FinV</p>	<p>Ausfertigung für</p>	<p>Format A4</p>
<p>Vorstudie Vorprojekt Bauprojekt Genehmigungs-/Auflageprojekt Ausschreibung Ausführungsprojekt Dok. des ausgeführten Werks</p>	<p>Entwurf hal</p>	<p>Gezeichnet Geprüft Datum Bra 19.04.2021</p>



Inhalt

1	Zusammenfassung	5
2	Ausgangslage	5
2.1	Veranlassung	5
2.2	Auftrag	5
3	Projektbeschrieb	6
3.1	Grundlagen	6
3.2	Analyse und Bedürfnisabklärung	6
3.3	Projekt	8
3.4	Werke	12
3.5	Öffentlicher Verkehr	12
3.6	Veloverkehr	12
3.7	Fussverkehr	13
3.8	Gestaltung	13
3.9	Drittprojekte	13
3.10	Anpassung Anstössergrundstücke	14
4	Umwelt	18
4.1	Archäologie, historische Verkehrswege, Kulturgüterschutz	18
4.2	Altlasten	18
4.3	Boden, Fruchtfolgeflächen	18
4.4	Wald, Rodungen	19
4.5	Grund- und Oberflächengewässer	19
4.6	Luft	19
4.7	Lärm	19
4.8	Recycling-Quoten	19
5	Verkehrssicherheit, Unfallstatistik	20
6	Termine und Bauablauf	20
6.1	Vorgesehener Projektablauf	20
6.2	Vorgesehene Realisierung	20

7	Kosten	21
8	Landerwerb	21
9	Unterschrift	21

1 Zusammenfassung

Die Bahnhofstrasse wird aufgrund des schlechten baulichen Zustandes totalsaniert. In diesem Zusammenhang wird das Angebot für alle Verkehrsteilnehmer optimiert und an den Bushaltestellen die Vorgaben des BehiG umgesetzt. Im Weiteren wird die Strassenentwässerung erneuert, so dass sie den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Da die Gemeinde Oberuzwil die Erneuerung der angrenzenden Gerbestrasse plant, werden die beiden Projekte nach Möglichkeit koordiniert projektiert und realisiert.

2 Ausgangslage

2.1 Veranlassung

Die Kantonsstrasse Nr. 38 führt von Oberuzwil, über Niederuzwil und Oberbüren bis zur Kantonsgrenze Thurgau (Bischofszell). Der Projektperimeter des vorliegenden Projekts liegt auf Gebiet der Gemeinden Oberuzwil und Uzwil und umfasst rund 760 m. Nachdem aufgrund des ungenügenden baulichen Strassenzustands eine kleinräumige Sanierungsmassnahme ausscheidet, hat der Kanton beschlossen, dass eine umfassende Funktionsertüchtigung gemäss aktuellen Richtlinien und Normalien des Kantons St.Gallen umgesetzt werden soll. Der sanierungsbedürftige Strassenzustand wird beseitigt und die Attraktivität sowie Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs gesteigert. In einem Variantenstudium wurden mögliche Lösungsansätze erarbeitet, diskutiert und bewertet. Mit dem vorliegenden Vorprojekt (Bestvariante aus Variantenstudium) wird die Bahnhofstrasse baulich, sicherheitstechnisch und verkehrstechnisch auf die zukünftigen Bedürfnisse ausgerichtet.

2.2 Auftrag

Projektperimeter

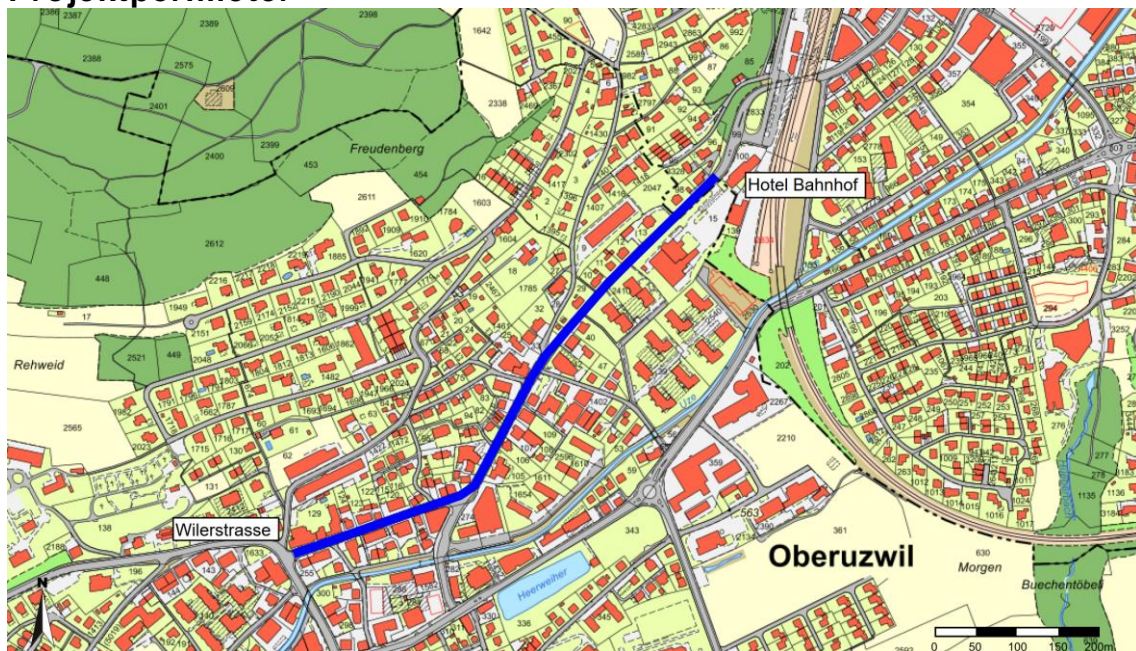


Abbildung 1: Projektperimeter Bahnhofstrasse (Wilerstrasse bis Hotel Bahnhof)

Projektumfang

Das Projekt umfasst folgende Massnahmen:

- Angebotsverbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr
- Anpassung Knotengeometrien
- Umgestaltung der Bushaltestellen und Umsetzung BehiG
- Massnahmen Strassenentwässerung
- Massnahmen Oberbau
- Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit (Querschnitte, Sichtweiten, Parkierung, Beleuchtung etc.)

3 Projektbescrieb

3.1 Grundlagen

Projekte, Berichte, Dokumente

- Diverse Protokolle von Sitzungen und Besprechungen zwischen TBA, F. Preisig AG und weiteren Projektbeteiligten
- Vorprojekt Gerbestrasse (Projekt Gemeinde Oberuzwil), F. Preisig AG, Februar 2021
- Unfalldatenauswertung, 01.01.2015 bis 31.12.2019
- Checkliste FGS Nrn. 1335, 1336, 1337, 1338, 1339 und 1340 (LV-Portal St.Gallen)
- Bau- und materialtechnische Zustandserfassung des Strassenoberbaus mit Sanierungsvorschlag, Auftrag Nr. 1096-14, Consultest AG vom 04.11.2014
- Strassen mit Gemischtverkehr: Anforderungen aus der Sicht der Zweiradfahrer, Bundesamt für Strassen (ASTRA), Januar 2003
- Richtlinie Abwasserbewirtschaftung bei Regenwetter, VSA
- Gesamtverkehrsstrategie Kanton St.Gallen
- Normen SIA, VSS
- Richtlinien und technische Grundlagen des Kantons St.Gallen

3.2 Analyse und Bedürfnisabklärung

3.2.1 Verkehr

Übergeordnet

In der Gesamtverkehrsstrategie des Kantons St.Gallen werden folgende Oberziele festgelegt:

- Erreichbar
Sicherstellung der inner- und ausserkantonalen Erreichbarkeit durch miteinander optimal vernetzte Verkehrsmittel
- Ökologisch
Reduktion des Energie- und Ressourcenverbrauchs sowie der Belastung von Bevölkerung und Umwelt
- Solidarisch und sicher
Berücksichtigung und Erhöhung der Sicherheit und der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer
- Finanzierbar und wirtschaftlich
Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des staatlichen Mitteleinsatzes und Sicherstellung der Finanzierbarkeit des Verkehrs

Strassenklassierung

- Bahnhofstrasse: Kantonsstrasse
- Wilerstrasse: Kantonsstrasse
- Tafelackerstrasse: Gemeindestrasse 2. Klasse
- Teile Parz. 260 / 261: Weg 2. Klasse
- Haldenstrasse: Gemeindestrasse 2. Klasse
- Gerbestrasse: Gemeindestrasse 1. Klasse
- Blumenauweg (Ost): Gemeindestrasse 2. Klasse
- Binzstrasse: Gemeindestrasse 2. Klasse
- Hirschenstrasse: Gemeindestrasse 2. Klasse
- Stutzenbühlstrasse: Gemeindestrasse 2. Klasse
- Maienweg: Weg. 1. Klasse

Verkehrsmengen

Die Aktualität und Richtigkeit der nachfolgend aufgeführten Verkehrsmenge wurde vom Tiefbauamt, Mobilität und Planung im Rahmen der Projekterarbeitung bestätigt. Der DTV beträgt ca. 4'800 Fahrzeuge (Stand 2014). Der Schwerverkehrsanteil ist unbekannt.

Gemäss Rücksprache mit MoP wird mit dem Projekt eine permanente Verkehrszählstelle (Velo + MIV) erstellt. Der verkehrstechnisch spannendste Abschnitt dürfte zwischen Stutzenbühlstrasse und Bahnhof Uzwil liegen, da hier insbesondere die Velos gebündelt verkehren. Die genaue Lage sowie ein möglicher Standort für das Zählgerät (Stromanschluss) werden im Bauprojekt geprüft.

Nach Möglichkeit sollen vor Baubeginn mit temporären Einrichtungen Verkehrszählungen durchgeführt werden, um Vergleichswerte zu erhalten.

Ausnahmetransportrouten

- Keine Klassierungen innerhalb des Projektperimeters.

Gefahrguttransporte

- Die Vorgaben der Störfallvorsorge müssen, auf der Basis des vom Tiefbauamt des Kantons St.Gallen im Jahr 2018 durchgeführten Screenings, berücksichtigt werden.
- Gemäss einer ersten Auswertung des Screenings im Januar 2019 müssen im Rahmen des vorliegenden Projektes keine Massnahmen zur Einhaltung der Störfallverordnung ergriffen werden, da keine Gefahrenstellen enthalten sind.

Durchgangsstrassenverordnung

- Die Bahnhofstrasse ist nicht als 'Hauptstrasse' gemäss Durchgangsstrassenverordnung vermerkt.

Öffentlicher Verkehr

- Entlang der Bahnhofstrasse (Bahnhof Uzwil bis Gerbestrasse) verkehren die Postautolinien 730 und 741 im 30'-Takt.

Fuss- und Veloverkehr

Veloverkehr

- Entlang der Bahnhofstrasse verläuft eine kantonale Route

Fussverkehr

- Entlang der Bahnhofstrasse (Bahnhof Uzwil bis Gerbestrasse) verläuft eine regionale Wanderoute
- Entlang der Bahnhofstrasse (ganze Länge) verläuft ein kommunaler Fussweg.
- Die Gemeinde Oberuzwil möchte den Fussweg (Treppe) zwischen der Stutzenbühlstrasse und der Bahnhofstrasse reaktivieren.
- Offizielle Schulwege verlaufen entlang der Bahnhofstrasse (Wilerstrasse bis Hirschenstrasse) und entlang der Hirschenstrasse
- Weitere gebündelte Wunschbeziehungen (Querungen) gibt es v.a. im Bereich der Bushaltestelle Oberuzwil, Drogerie

Fussgängerstreifen

- Nr. 1335, Einmündung Knoten Wiler-/Bahnhofstrasse
- Nr. 1336, Höhe Bahnhofstrasse 19
- Nr. 1337, «Nettocars», (wurde im Jahr 2018 aufgehoben und demarkiert)
- Nr. 1338, Pflegeheim Christa
- Nr. 1339, Bahnhofstrasse 53 (wurde im Jahr 2018 aufgehoben und demarkiert)
- Nr. 1340, Grenze Oberuzwil/Uzwil (wurde im Jahr 2018 aufgehoben und demarkiert)

Parkierung

Vor der Drogerie (Bahnhofstrasse Nr. 30) befinden sich drei Längsparkplätze auf öffentlichem Grund. Sie liegen je hälftig auf der Fahrbahn und dem Gehweg und stellen für sämtliche Verkehrsteilnehmer ein Hindernis und ein Sicherheitsdefizit dar.

3.3 Projekt

3.3.1 Anforderungen Geometrie

Es gelten die Vorgaben des Tiefbauamtes des Kantons St.Gallen (BestPractice vom Mai 2016), welche sich primär auf die freie Strecke beziehen und Kreuzungsfälle bei verschiedenen Geschwindigkeitsniveaus abhandeln. Ergänzende Erläuterungen sind nachfolgend aufgeführt. Das Strassenprojekt sieht folgende Querschnitte vor:

Fahrbahn (Mischfahrbahn ohne Mittellinie)

- Strecke 6.00 m (zzgl. Kurvenverbreiterungen).

Damit werden folgende Begegnungsfälle ermöglicht:

- PW / PW bei 50 km/h
- PW / LW bei 50 km/h
- LW / LW bei ca. 20-30 km/h
- Velo / PW / Velo bei 50 km/h
- Velo / LW / Velo bei ca. 40 km/h

Aus der Untersuchung 'Anforderungen aus der Sicht der Zweiradfahrer' ergibt sich innerorts eine grundsätzliche Eignung von engen Profilen bis 6.00 m bei geringen Verkehrsmengen von bis 5'000 Mfz DTV und einem Schwerverkehrsanteil bis ca. 6%. Bei geringerem Anteil Schwerverkehr kann die Verträglichkeit bei engen Profilen bis zu rund 7'500 Mfz DTV erhöht werden.

Mit einem vorhandenen DTV (2014) von 4'800 Fz. und zwei Buslinien im 30' Takt (total 8 Busse pro Stunde) kann eine Mischfahrbahn ohne Mittellinie mit einer Breite von 6.00 m umgesetzt werden. Aufgrund einer bestehenden Höhenbeschränkung von 3.3 m beim Bahnhof Uzwil ist der Schwerverkehrsanteil sehr gering.

Gehweg

– B = min. 2.00 m

Fussgängerschutzinseln

Mit dem vorliegenden Projekt werden keine neuen Fussgängerschutzinseln realisiert.

3.3.2 Horizontale Linienführung

Geometrie

Die erarbeitete Geometrie für das Sanierungsprojekt orientiert sich grundsätzlich am Bestand. Es wurde darauf geachtet, möglichst keine Drittparzellen zu beanspruchen. Wo dies aufgrund der Geometriekorrekturen unumgänglich ist, wurde der Bestand berücksichtigt, um die Eingriffe in Privateigentum gering zu halten. Die Anliegen der Kantonspolizei und der Abteilung Mobilität und Planung wurden im Variantenstudium aufgenommen, behandelt und bewertet.

Kontrolle der Befahrbarkeit

Die Knotengeometrien wurden hinsichtlich Befahrbarkeit der Fahrzeuge (Schleppkurven) geprüft.

Beziehungen zwischen Bahnhof- und Gemeindestrassen (LKW 11m)

- Uneingeschränkt möglich:
 - Tafelackerstrasse
 - Haldenstrasse
 - Gerbestrasse (auch Gelenkbus nachgewiesen)
 - Sonneggstrasse
 - Hirschenstrasse

- Eingeschränkt möglich (Bestehende Geometrien):
 - Blumenauweg
 - Stutzenbühlstrasse

Sichtweiten

Die Sichtlinien wurden bei den seitlich einmündenden Strassen, Grundstückzufahrten und Fussgängerstreifen geprüft und sind in den Plänen dargestellt (innerorts, $v_P = 50 \text{ km/h}$, $i = 0 - 3 \%$).

Folgende Werte sind bei Knoten (innerorts) und Grundstückzufahrten einzuhalten (bei $i = 0\%$):

- Beobachtungspunkt: 3.0 m
- Veloverkehr: min. 25 m
- Fussgänger und fahrzeugähnliche Gegenstände: min. 15 m
- Motorisierter Verkehr: min. 50 m

Folgende Werte sind bei Fussgängerstreifen einzuhalten:

- Motorisierter Verkehr: 55 m

Die Einhaltung der erforderlichen Sichtweiten bedingen einzelne Anpassungen auf den anstossenden privaten Grundstücken. Die rechtliche Sicherung der Sichtzonen erfolgt durch die Dienststelle Grundstücksgeschäfte im Rahmen des Landerwerbsverfahrens.

3.3.3 Vertikale Linienführung

Die vertikale Linienführung orientiert sich am Bestand und wird in der nächsten Projektphase erarbeitet.

3.3.4 Ober- und Unterbau

Der bestehende Oberbau wurde untersucht (vgl. Punkt 3.1 Grundlagen).

Aufgrund des bisherigen Gebrauchsverhaltens kann in Teilbereichen von einer Eignung des Fundationsmaterials ausgegangen werden. Die PAK-Belastung der vorhandenen Beläge weist grosse Unterschiede ($< 260 - 12'000$ mg/kg Bindemittel) auf.

Folglich werden für das Sanierungsprojekt zwei Varianten vorgeschlagen:

- Totaler Belagsersatz und teilweiser Ersatz der Foundationsschicht
- Teilweiser Belagsersatz mit örtlichen Vorflicken von Schwachstellen.

Die Erarbeitung der konkreten Massnahmen und der Dimensionierung (Oberbau) erfolgt nach Vorliegen allfälliger Werkleitungs- und Drittprojekte sowie der Strassenentwässerung im Bauprojekt.

3.3.5 Strassenentwässerung

Bestandsaufnahme

Die Zustände der bestehenden Mischwasserleitungen (Eigentum Gemeinde) sind bekannt. Hingegen sind die Zustände der Schlammsammler-Ableitungen (Eigentum Kanton) unbekannt. Falls diese nach der Sanierung weiterhin genutzt werden sollen, sind Kanal-TV-Aufnahmen zur Zustandserfassung auszulösen (bei Bedarf im Bauprojekt).

Das anfallende Strassenabwasser wird im IST-Zustand in die Mischabwasserleitungen der Gemeinde geleitet und der Abwasserreinigungsanlage zugeführt. Im Überlastfall springen die Entlastungsbauwerke an, das überschüssige Mischabwasser wird dann ungereinigt in die Uze geleitet.

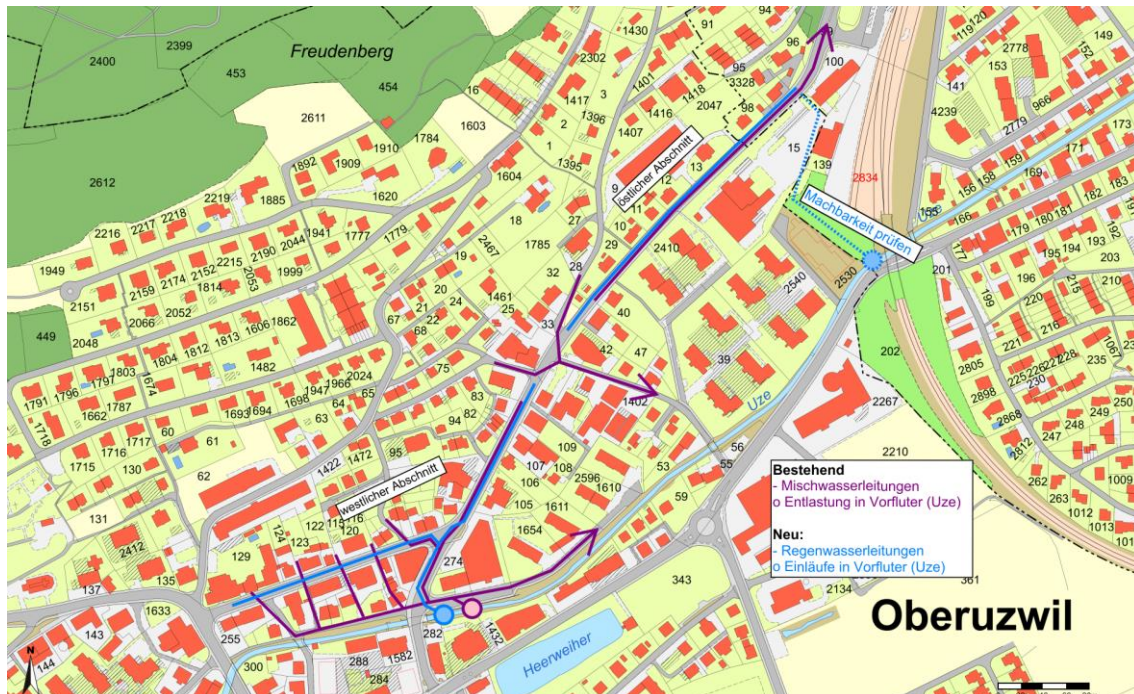


Abbildung 2: Entwässerungskonzept

Massnahmen

Die Strassenentwässerung entspricht weitgehend nicht mehr den technischen und gesetzlichen Anforderungen. Die Strassenentwässerung wird neu konzipiert und, wo möglich, als Trennsystem ausgeführt (siehe Abbildung 2). Die Ableitung des Wassers wird gemäss VSA-Richtlinie priorisiert:

1. Versickerung über die Schulter
2. Einleitung in Gewässer (bei Bedarf mit Retention / Reinigung)
3. Einleitung in Kanalisation

Eine lokale Versickerung über die Schulter ist aufgrund innerörtlicher Situation mit beidseitiger Bebauung nicht möglich. Parallel zur Bahnhofstrasse verläuft das Gewässer Uze. Die Einleitung des westlichen Abschnittes wurde grob geprüft und die Machbarkeit kann grundsätzlich bejaht werden.

Belastung des Strassenabwassers

- Klassierung der Belastung: (gering ≤ 4 Punkte | mittel 5 - 14 Punkte | hoch > 14 Punkte)
 - + 1 Punkt / 1000 Fahrzeuge = + 5 Punkte (DTV 4'800 + Annahme Verkehrszunahme)
 - + 1 Punkt innerorts = + 1 Punkt
 - - 1 Punkt / Reinigung / Monat = - 0-1 Punkte
- Die Belastungsklasse des Strassenabschnitts beträgt 5-6 Punkte und ist mittel.

Einzugsgebiet / Bemessungsgrundlagen

- Einzugsgebiet: $A_{\text{Strasse}} = \text{ca. } 7'500 \text{ m}^2$
- Strassenabwasseranfall gemäss VSS-Normen für Grenzgebiet Voralpen-Mittelland:
- Abflussbeiwert 0.9
- Regenereignis $z = 1$
- $Q = \text{ca. } 110 \text{ l/s}$

Gewässer und Einleitverhältnis

- Uze: Q_{347} ca. 32 – 65 l/s (geschätzt via Einzugsgebiet und Abflussspende 5-10 l/s/km²)
- Spezifisches Einleitverhältnis V_s bei Q_{347} : $Q = 0.3 - 0.6$

Fazit, Reinigung und Retention

Die Einleitung ist zulässig mit Behandlung in Anlagen der Anforderungsstufe «Standard» oder «Erhöht». Unter Umständen (unverhältnismässiger Aufwand, Verkehrsbelastung mittel, tiefer Wert in Bandbreite) können die Behandlungsanforderungen in Rücksprache mit der kantonalen Gewässerschutzfachstelle gesenkt oder es kann ggf. auf eine Behandlung verzichtet werden.

Um ein genügendes Einleitverhältnis zu erreichen, sollte die Strassenentwässerung retiniert werden. Am einfachsten kann dies mittels entsprechender Dimensionierung der neuen Längsleitungen erreicht werden, ohne zusätzliche Speichervolumen bereitstellen zu müssen.

Die Machbarkeits-Prüfung des östlichen Abschnittes mit zusätzlichem Einleitpunkt in die Uze kurz vor dem Bahndamm sowie die detaillierte Projektierung aller Systeme erfolgen im Bauprojekt.

Massnahmen Hang- / Sickerwasser

Im östlichen Abschnitt (Stutzenbühlstrasse bis Bahnhof) ist aufgrund der Topografie mit Hangwasseranfall zu rechnen. In den Stützmauern sind Entwässerungsrohre eingelegt. Massnahmen zur allfälligen Fassung oder Ableitung von Hang- und Sickerwasser werden im Bauprojekt geprüft und erarbeitet.

3.3.6 Beleuchtung

Aufgrund der neuen Strassenquerschnittseinteilung muss die Strassenbeleuchtung angepasst werden. Das Projekt wird in der nächsten Projektphase erarbeitet.

3.4 Werke

Die Bedürfnisabklärung bei den Werken sowie deren Projekterarbeitung und Koordination erfolgen in der nächsten Projektphase.

3.5 Öffentlicher Verkehr

- Die Haltestelle 'Oberuzwil Drogerie' wird gemäss Vorgaben des BehiG saniert und mit 22 cm – Haltekanten für Gelenkbusse ausgebildet.
- Das Projekt berücksichtigt die Lage des durch die Gemeinde Oberuzwil kürzlich erstellten Fundaments für ein zukünftiges Wartehäuschen.

3.6 Veloverkehr

Für den Veloverkehr werden folgende Massnahmen umgesetzt:

- Instandstellung Fahrbahn
- Reduzierter Strassenquerschnitt ohne Mittellinie (optische Verlangsamung, Mischfahrbahn)
- Trottoirüberfahrten an allen Seitenstrassen (bauliche Verlangsamung der Abbiegemanöver)

3.7 Fussverkehr

Für den Fussverkehr werden folgende Massnahmen umgesetzt:

- Durchgängige, mehrheitlich beidseitige Trottoirs (B = 2.00 bis 2.50 m)
- Trottoirüberfahrten an allen Seitenstrassen
- Sicherheitserhöhung an Fussgängerstreifen
 - Nr. 1336, Höhe Bahnhofstrasse 19:
 - Lagekorrektur, Sicherung Wartebereiche
 - Nr. 1337, «Nettocars», (wurde aufgehoben und demarkiert)
 - Neuerstellung an übersichtlicher Stelle in Kurve
 - Nr. 1338, Pflegeheim Christa
 - Signalisierung
 - Sicherung Wartebereich (Anpassung Parkplatz Parz. 45)
 - Nr. 1339, Bahnhofstrasse 53 (wurde aufgehoben und demarkiert)
 - Neuerstellung aufgrund geplanter Neuklassierung des Fusswegs (Zusätzliche Schutzmassnahmen und Sicherstellung Sichtweiten)

Die Erstellung eines durchgängigen zweiten Trottoirs nördlich der Bahnhofstrasse zwischen der Stutzenbühlstrasse und der Gemeindegrenze zu Uzwil ist nicht verhältnismässig. Hierzu müssten auf einer Länge von rund 250 m innerhalb von Ortsbildschutzgebiet A diverse Stützmauern, Zufahrten und Vorgärten angepasst werden. Es wäre ein Landerwerb von ca. 500 m² nötig. Folglich wird darauf verzichtet.

3.8 Gestaltung

Betriebs- und Gestaltungskonzept

Da die Massnahmen MIV 2.9 BGK Bahnhofstrasse Uzwil-Oberuzwil vom Bund im AP3G aufgrund zu geringem DTV nicht mitfinanziert werden, werden keine Gestaltungsmassnahmen projektiert und umgesetzt.

Bäume

Bäume sind wertvolle Bestandteile des Stadtraums. Sie erfüllen ökologische, gestalterische und soziale Aufgaben. Sanierungen des öffentlichen Grundes werden mit grösstmöglicher Rücksicht ausgeführt. Unausweichliche Fällungen basieren auf einer geometrischen und fachlichen Beurteilung.

Mit dem Projekt werden am Knoten Bahnhof- / Gerbestrasse fünf neue Bäume gepflanzt. Die Baumarten werden im Bauprojekt auf das durch die Gemeinde Oberuzwil umgesetzte Konzept an der Wiesentalstrasse abgestimmt. Mit Weiterführung des Konzepts entlang der Gerbestrasse (Drittprojekt Gemeinde) entsteht ein durchgängiges Gestaltungselement, welches die Bahnhofstrasse punktuell miteinbezieht.

3.9 Drittprojekte

Gemeinde Oberuzwil

- Sanierung Gerbestrasse

Gemeinde Uzwil

- Keine Projekte bekannt

Private

- Keine Projekte bekannt

3.10 Anpassung Anstössergrundstücke

Es sind bauliche Anpassungen auf diversen anstossenden Grundstücken erforderlich. Diese sind nachfolgend kurz beschrieben (Reihenfolge: aufsteigend nach Parzellen-Nrn., Massnahmen nicht abschliessend). Sind auf einem Grundstück keine Massnahmen oder nur Wiederinstandstellungsarbeiten ohne wesentliche Veränderung gegenüber dem IST-Zustand notwendig wird auf eine explizite Nennung verzichtet.

Parzelle 7 (Stutzenbühlstrasse)

- Neubau Trottoirüberfahrt

Parzelle 9 (Wegverbindung Stutzenbühl- / Bahnhofstrasse)

- Neubau Trottoir

Parzelle 10

- Neubau Trottoir (Warteraum für FGS)

Parzelle 11

- Anpassung Stützmauer

Parzelle 12

- Nordöstlichen Zugang schliessen

Parzelle 13

- Anpassung Stützmauer / Böschung (Sichtweiten)
- Anpassung der Bepflanzung

Parzelle 29

- Anpassung Stützmauer
- Anpassung der Bepflanzung

Parzelle 30

- Automatisches Garagentor wegen zu kurzem Vorplatz
- Anpassung Stützmauer / Böschung (Sichtweiten)
- Auflage: nur rückwärts in Garage parken

Parzelle 31

- Neubau Fahrbahn

Parzelle 33

- Neubau Rabatte (Sicherung Sichtzone)

Parzelle 35 (Alters- und Pflegepension Christa)

- Aufhebung ein Parkplatz
- Neubau Rabatte (Sicherung Sichtzone)

Parzelle 40

- Anpassung Parkplätze
- Parkplatzbilanz unbekannt (keine Bewilligungsunterlagen vorhanden)

Parzelle 41

- Anpassung Parkplätze
- Parkplatzbilanz unbekannt (keine Bewilligungsunterlagen vorhanden)
- Neubau Rabatte (Sicherung Sichtzone)

Parzelle 43 (Hirschenstrasse)

- Neubau Trottoirüberfahrt

Parzelle 45

- Aufhebung 7 Senkrechtparkplätze an Bahnhofstrasse
- Neubau vier Parkplätze inkl. Zufahrt
- Parkplatzbilanz: -3
- Neubau Rabatte (Sicherung Sichtzone)

Parzelle 77 (Sonneggstrasse)

- Anpassung Trottoirüberfahrt

Parzelle 84

- Neubau Rabatte (Sicherung Sichtzone)

Parzelle 87

- Neubau Rabatte (Sicherung Sichtzone)

Parzelle 89

- Aufhebung Parkfläche vor Haus (zu kurz, Bushaltestelle)

Parzelle 91

- Anpassung Stützmauer und Gartenzaun
- Anpassung der Bepflanzung

Parzelle 92 (Blumenuweg)

- Anpassung Trottoirüberfahrt

Parzelle 97 (Uzwil)

- Neubau Trottoir

Parzelle 98 (Uzwil)

- Anpassung Stützmauer / Böschung (Sichtweiten)

Parzelle 100

- Neubau Rabatte (Sicherung Sichtzone)
- Anpassung Zufahrt + Neubau Durchfahrt zu GS 101 und 102
- Neuordnung von zwei Parkplätzen (zusammen mit GS 101)
- Dienstbarkeiten prüfen

Parzelle 101

- Aufhebung Zufahrt
- Neubau Durchfahrt zu GS 100
- Neuordnung von zwei Parkplätzen (zusammen mit GS 100)
- Dienstbarkeiten prüfen

Parzelle 102

- Aufhebung Zufahrt
- Dienstbarkeiten prüfen

Parzelle 104

- Neubau Rabatte (Sicherung Sichtzone)
- Drehen Parkplatz

Parzelle 105

- Rückschnitt Hecke (Sichtzone)

Parzelle 106

- Aufhebung Parkplatz

Parzelle 110 (Haldenstrasse)

- Anpassung Trottoirüberfahrt

Parzelle 118

- Roden und Ersatzpflanzung Hecke
- Anpassung Stützmauer
- Dienstbarkeiten prüfen

Parzelle 119

- Nur Zufahrt
- Dienstbarkeiten prüfen

Parzelle 120

- Neuordnung Längsparkplätze (max. 4 möglich)
- Aufhebung Senkrechtparkplätze (8 Stk.)
- Parkplatzbilanz unbekannt (keine Bewilligungsunterlagen vorhanden)

Parzelle 129 (Pflegeheim Wolfgang)

- Verbreiterung Gehweg
- Anpassung Gartenmauer

Parzelle 255 (Restaurant Sheki)

- Anpassung Vorplatz

Parzelle 257 (Tafelackerstrasse)

- Anpassung Trottoirüberfahrt

Parzelle 259

- Aufhebung zweier Parkplätze an Kantonsstrasse
- Neubau ein Parkplatz (rückwärtig)
- Anpassung Stützmauer

Parzelle 260

- Aufhebung östliche Zufahrt
- Anpassung Fahrregime (Einbahn, nur Zufahrt)
- Neuordnung von drei Parkplätzen (zusammen mit GS 265)
- Dienstbarkeiten prüfen

Parzelle 265

- Neuordnung von drei Parkplätzen (zusammen mit GS 260)
- Dienstbarkeiten prüfen

Parzelle 269

- Anpassung Fahrregime (Einbahn, nur Zufahrt)

Parzelle 270

- Anpassung Fahrregime (Einbahn, nur Zufahrt)

Parzelle 272 (Gerbestrasse)

- Redimensionierung Knotengeometrie
- Neubau Trottoirüberfahrt

Parzelle 274

- Anpassung Zufahrt
- Anpassung Parkplätze

Parzelle 1646

- Anpassung Vorplatz (Neu Längsparkplatz)

Parzelle 2047

- Anpassung Stützmauer / Böschung (Sichtweiten)

4 Umwelt

4.1 Archäologie, historische Verkehrswege, Kulturgüterschutz

- Im Projektperimeter befinden sich keine archäologischen Fundstellen.
- Die Bahnhofstrasse ist als historischer Verkehrsweg Nr. SG 612.2 mit regionaler Bedeutung eingetragen.
- Grosse Teile des Siedlungsgebietes entlang der Bahnhofstrasse sind dem Ortsbildschutzgebiet B, ein kleiner Teil dem Ortsbildschutzgebiet A zugeordnet. Zudem stehen etliche Gebäude entlang des östlichen Abschnitts unter vollständigem (rot) oder teilweise (orange) Kulturgüterschutz.



Abbildung 3: Schutzverordnung und historische Verkehrswege

4.2 Altlasten

Kataster der belasteten Standorte

Im Projektperimeter sind keine Flächen im Kataster der belasteten Standorte (KbS, Stand Februar 2021) eingetragen.

PAK-haltige Beläge

Die PAK-Belastung wurde im Rahmen der Oberbauuntersuchung geprüft. Zwei der acht Proben wiesen PAK-Belastungen im Bindemittel zwischen 5'000 und 20'000 mg/kg auf. Das Entsorgungs- und Recycling-Konzept wird im Bauprojekt erarbeitet.

4.3 Boden, Fruchtfolgeflächen

Das Projekt liegt im Innerortsbereich. Es sind keine Fruchtfolgeflächen betroffen.

4.4 Wald, Rodungen

Im Projektperimeter befinden sich keine Waldflächen.

4.5 Grund- und Oberflächengewässer

- Im Projektperimeter befinden sich keine Gewässerschutzzonen.
- Es sind keine oberflächennahen Grundwasservorkommen vorhanden.

Mit der neu konzipierten Strassenentwässerung wird der Zustand massgeblich verbessert. Mit der Planung der Baustellenentwässerung gemäss SIA-Empfehlung Nr. 431 und den im Projekt integrierten Massnahmen wird sichergestellt, dass während der Bauphase das anfallende Baustellenabwasser angemessen behandelt und abgeleitet wird und dass keine übermässigen Auswirkungen auf das Grundwasser und die Oberflächengewässer entstehen.

4.6 Luft

Im Rahmen der Bauausführung werden die Unternehmen zur Einhaltung der Auflagen der Richtlinie "Luftreinhaltung auf Baustellen" verpflichtet.

4.7 Lärm

- Das Projekt ist nicht lärmrelevant, da es im rechtlichen Sinne keine wesentliche Änderung darstellt. Die Verwendung eines lärmarmen Belags (SDA 4-12) wird im Bauprojekt geprüft.
- Die Fachstelle Immissionen erarbeitete zurzeit ein Lärmsanierungsprojekt. Die Koordination mit dem Strassenprojekt erfolgt im Bauprojekt.
- Gemäss der Fachstelle Immissionen ist auf Parzelle Nr. 2394 eine Lärmschutzwand geplant.

4.8 Recycling-Quoten

Eine Wiederverwendung von vorhandenem Material wird wenn möglich angestrebt. Die Massen und Kubaturen werden im Bauprojekt ermittelt und darauf basierende Recycling-Quoten berechnet.

5 Verkehrssicherheit, Unfallstatistik

Gemäss Unfallauswertung wurden vom 01.01.2015 bis 31.12.2019 neun Unfälle registriert. Bei einem Ereignis gab es Schwerverletzte, bei vier Ereignissen Leichtverletzte und bei vier kam es ausschliesslich zu Sachschaden. Bei je zwei Unfällen waren Velos und Fussgänger in die Unfälle involviert, welche in drei Fällen leicht und in einem Fall schwere Verletzungen davontrugen. Bei einer Kollision zwischen zwei Personenwagen wurden zwei Insassen leicht verletzt. Die Unfälle sind auf der ganzen Strecke zwischen Wilerstrasse und Bahnhof Uzwil verteilt, es kann weder ein Unfallschwerpunkt noch eine Unfallhäufigkeitsstelle eruiert werden.

Die neun Unfälle werden fünf Kategorien zugeordnet:

- Schleuder- oder Selbstunfälle (3x)
- Auffahrunfall (1x)
- Abbiegeunfall (1x)
- Einbiegeunfall (2x)
- Fussgängerunfall (2x)

Mit den vorgesehenen Massnahmen (Trottoirüberfahrten, durchgehende Trottoir-Mindestbreiten von 2.00 m, Aufhebung Mittellinie, Sicherstellung Sichtweiten, Prüfung und gegebenenfalls Optimierung der Beleuchtung und Aufhebung der Parkplätze im Fahrbahnraum) wird die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer generell verbessert.

6 Termine und Bauablauf

6.1 Vorgesehener Projektablauf

Es sind folgende Termine vorgesehen:

- | | |
|---|--------------------|
| – Vernehmlassung Vorprojekt | Sommer 2021 |
| – Mitwirkungsverfahren | Frühjahr 2022 |
| – Erarbeitung Bauprojekt | Sommer 2022 |
| – Projekteinsicht Fachstellen | Herbst 2022 |
| – Vernehmlassung Gemeinden Oberuzwil / Uzwil Art. 35 StrG | Ende 2022 |
| – Projektgenehmigung durch Regierung/Baudepartement | |
| – Planaufgabe Art. 41 StrG | |
| – Verfahren Rechtsmittel und Landerwerb | |
| – Realisierung | frühestens ab 2024 |

6.2 Vorgesehene Realisierung

Bauablauf

Der detaillierte Bauablauf mit den entsprechenden Verkehrsphasen wird im Bauprojekt erarbeitet.

Randbedingungen

Folgende Randbedingungen müssen geklärt resp. berücksichtigt werden:

- Leistungsfähigkeit der Strasse im Bauzustand (öV-Linien)
- Möglichkeit/Zulässigkeit von Spureinschränkungen
- Möglichkeit von grossräumigen Verkehrsumleitungen
- Sicherstellung der Zugänglichkeit von Anstössergrundstücken
- Verhinderung von Umgehungsverkehr (flankierende Massnahmen)
- Koordination/Abhängigkeiten Drittprojekte (Zentrumsgestaltung Bahnhofstrasse Uzwil)

7 Kosten

Die Kosten und die Kostenbeteiligungen werden im Bauprojekt erarbeitet.

Agglomerationsprogramm

- Gemäss Prüfbericht zum AP3G wird die Massnahmen MIV 2.9 BGK Bahnhofstrasse Uzwil-Oberuzwil vom Bund im AP3G aufgrund zu geringen DTV nicht mitfinanziert.

8 Landerwerb

Es ist Landerwerb erforderlich. Das Verfahren wird durch die Dienststelle Grundstücksgeschäfte im Rahmen der Projektgenehmigung durchgeführt.

9 Unterschrift

Der Projektverfasser:

St.Gallen, 19.04.2021

F. Preisig AG



Lukas Hasenfratz
Projektleiter