



Inhalt

1	Zusammenfassung	5
2	Ausgangslage	5
3	Projektziele	6
4	Projektbeschrieb	7
4.1	Grundlagen	7
4.2	Projekt	7
4.3	Öffentlicher Verkehr	11
4.4	Fuss- und Fahrradverkehr	11
4.5	Motorisierter Verkehr	12
4.6	Werke	12
5	Umwelt	13
5.1	Archäologie, historische Verkehrswege, Kulturgüterschutz	13
5.2	Landschaft / Ortsbild	13
5.3	Umweltbaubegleitung	13
5.4	Altlasten / Schadstoffe / Bauabfälle	13
5.4.1	Boden (inkl. Neophyten, Horizonte A und B)	13
5.4.2	Untergrund, Aushub (Horizonte C)	13
5.4.3	Rückbaumaterial	14
5.4.4	Brennbare Abfälle	14
5.5	Wiederverwend- und verwertbare Stoffe (Konzept)	14
5.6	Entsorgungskonzept	14
5.7	Materialbilanz	14
5.8	Boden, Fruchtfolgeflächen	14
5.9	Wald, Rodungen	14
5.10	Grund- und Oberflächengewässer	15
5.11	Luft	16
5.12	Lärm / Erschütterungen	16
6	Verkehrssicherheit, Unfallstatistik	17



7	Verfahrensablauf und Termine	17
8	Bauablauf	17
9	Kosten	17
10	Landerwerb	18
11	Unterschrift	18



1 Zusammenfassung

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2021 sollten verschiedene Bushaltestellen im Raum Tübach, Goldach, Rorschacherberg und Altenrhein neu gebaut oder reaktiviert werden. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurden an einer bereits vorgängig durchgeführten Variantenstudium die Standorte hinsichtlich verschiedener Kriterien untersucht. Das vorliegende Vorprojekt wurde auf Basis der favorisierten Variante nach erfolgter Vernehmlassung bei der Gemeinde projiziert.

2 Ausgangslage

Mit dem Seebus-Angebot im Raum Rorschach wurde das Busangebot im Rahmen eines umfassenden Variantenstudium untersucht. Auslöser für dessen Planung waren Änderungen der Strasseninfrastrukturen, neue Bushöfe sowie das Bahnangebot (IC-Anschluss Rorschach). In diesem Variantenbericht wird festgehalten, wie die Linienführung und allfällige Anpassungen gegenüber der heutigen Situation bei den verschiedenen Buslinien inkl. den vorgesehenen Standorte der Haltestellen dieser Region definiert. In den Gemeinden Tübach, Goldach, Rorschacherberg und Thal sind insgesamt sieben Haltestellen vom Seebuskonzept betroffen. Für die Ausführung der Haltestellen an den Kantonsstrassen ist das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen zuständig. Nebst den sicherheitstechnischen Anforderungen müssen die Haltestellen auch barrierefrei ausgeführt werden. Um das Seebuskonzept möglichst zeitnah umsetzen zu können, wurden bei insgesamt fünf Haltestellen Provisorien geplant.

Für die Ausarbeitung der sieben Haltestellen mit insgesamt zehn Haltekanten für die Phasen 31 bis 53 wurde das Ingenieurbüro B3 Brühwiler AG durch das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen beauftragt.

Haltestelle Schulstrasse, Tübach:

Eine bestehende Haltestelle ist aktuell ausschliesslich auf der Westseite vorhanden. Für das Seebuskonzept ist eine neue Bushaldebucht auf der Ostseite bei einem nicht überbauten Grundstück geplant.

Die geplante neue Bushaldebucht entspricht der grundsätzlichen Weisung des Kantonsratsbeschluss, dass wenn möglich bei neuen Haltestellen nur Busbuchten realisiert werden sollen.



Abbildung 1 Orthophoto 2019 – Geoportal

Drittprojekt «Lehnenbauwerk Gehweg St. Scholastika»:

Das Drittprojekt behandelt prioritär den Bereich zwischen Kreisel Waldegg und dem Knoten Schulstrasse – Kirchstrasse – Achstrasse. Im Drittprojekt ist auch eine mögliche Weiterführung der 2. Etappe bis zum Kreisel Landhaus angedacht (im Bereich «unseres» Projektperimeters). Diese 2. Etappe berücksichtigt aber in keiner Weise eine mögliche Bushaltestelle und wird darum nicht weiters berücksichtigt.

3 Projektziele

An die Projektierung und Umsetzung werden folgende Ziele gestellt:

- Barrierefreie Realisierung (Behindertengleichstellungsgesetz)
- Realisierung mit möglichst wenig Landerwerb
- Einhaltung der sicherheitstechnischen Anforderungen (Sichtweiten)
- Gerades anfahren der Haltekante für vorgegebenen Bustyp je Haltestelle (die Haltekantenlänge wird ausschliesslich für den vorgegeben Bustyp (2-Achser -> 12m, 3-Achser -> 15m oder Gelenkbus -> 18m) geplant. Eine spätere Anpassung zu einem längeren Bus ist nur mit neuen zusätzlichen Baumassnahmen möglich.



4 Projektbeschreibung

4.1 Grundlagen

- Grundbuchpläne in numerischer Form
- Studie Niederegger AG, St.Gallen, Juni 2021
- Diverse Pläne aus Geoportal
- Strassenverkehrsunfälle, Daten vom Bundesamt für Strassen ASTRA
- Werkleitungsgrundlagen der Werke
- Normalien Tiefbauamt des Kanton St.Gallen
- Merkblatt Kanton St.Gallen AWE 184 Regenwasserentsorgung
- ENTWURF Richtlinie Bus-Haltestellen (HAST), R2022.0x Planungshilfe Busbuchten für Haltekante 22cm, Tiefbauamt des Kantons St.Gallen vom März 2021
- VBZ Zürich, Untersuchungsbericht Quergefälle der Fahrbahn vom Oktober 2019
- Digitales Geländemodell Tiefbauamt St.Gallen vom Mai 2022
- SIA – Normenwerk
- SN – Normenwerk
- Drittprojekt «Lehnenbauwerk Gehweg St. Scholastika», Wälli AG Arbon vom Dezember 2015 (Vorprojekt) bzw. Genehmigungsprojekt vom Mai 2017
- Ausführungsprojekt «Lehnenbauwerk Gehweg St. Scholastika», Bänziger AG vom Mai 2021

4.2 Projekt

Parameter, Geometrie, Querschnitt

Das Projekt sieht den Einbau einer Bushaltebucht von 2.75m Breite und einer Länge von ca. 75m vor. Inklusive der notwendigen Verlängerung der Gehwege für den Anschluss an die bestehenden Gehwege nord- und südwärts beträgt die Länge des Projektperimeters ca. 145m. Die Geometrien wurden gemäss der Planungshilfe für Bushaltebuchten ausgestaltet. Die Haltekantenlänge aufgrund des vorgegebenen Bustyps für einen 18m Gelenkbus mit einem Anschlag von 22cm beträgt 18m¹.

Art	Breite / Länge
Bushaltebucht	2.75m / 34.50m (Gerade exkl. Einfahrts- und Ausfahrtsbogen)
Gehweg	2.00m
Fahrbahn Bestand	6.00m

Tabelle 1 Geometrisches Normalprofil

Der Ausgangspunkt / Basis für die Bestimmung der genauen Lage der Haltekante wurde wie folgt definiert:

- Anschlusspunkt für Ende Ausfahrtsbogen Bushaltebucht bei nordwestlicher Gebäudeecke GS Nr. 254. Dabei kann gleichzeitig auch die erforderliche Sichtweite für die Grundstücksausfahrt GS Nr. 480 erreicht werden.

Die gesamte neue Bushaltebucht kann komplett innerhalb des Grundstücks Nr. 254 realisiert werden.

¹ Gemäss Angabe Projektleiter TBA Kt. SG. Dies steht im Widerspruch zur Richtlinie TBA SG Bus-Haltestellen (HST), wo 15m als Standard gefordert sind.

Längsneigung:

Das bestehende Längsgefälle beträgt ca. 3.0% und ist damit innerhalb der Anforderungen. Spezielle zusätzliche bauliche Massnahmen sind daher nicht erforderlich.

Querneigung Betonplatte Busbucht:

Die Neigung der Betonplatte Busbucht führt mit 2.0% Gefälle Richtung Haltekante und schliesst niveaumässig an der bestehenden Oberkante der Fahrbahn an. Grund für die diese Quergefällsausrichtung gegenüber dem Normal des Kantons ist, dass die Höhendifferenz zwischen Projekt und best. Terrain kleiner wird und die erforderliche Anpassungsfläche geringer ausfällt². Die Neigung Richtung Haltekante hat zur Folge, dass der Abstand des Busses bei der Schrägstellung zum Gallusbord geringer wird. Umfangreiche Versuche durch die VBZ Zürich haben gezeigt, dass eine Querneigung von 2.0% in diesem Fall nicht überschritten werden darf.

Verlängerung Gehweg:

Um die Bushaldebucht optimal an das Fusswegnetz anzubinden, ist eine Anschluss an den bestehenden nördlichen (Seite Kreisel Landhaus) und östlichen Gehweg (Knoten Kirchstrasse) erforderlich. Die erforderlichen baulichen Massnahmen inkl. Landerwerb sind die folgenden:

Seite / Richtung	Beschreibung / Massnahmen
Nordwärts	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufhebung 2 Längsparkfelder Liegenschaft Schulstrasse Nr. 3 ▪ Anpassung Hecke und Mauer Der genaue Anschluss an den bestehenden Gehweg mit einer Breite von 1.70m ist noch zu klären.
Südwärts	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verschmälerung Garten Liegenschaft Schulstrasse Nr. 11 mit Anpassung der bestehenden Kunstbauten Der genaue Anschluss an den bestehenden Gehweg mit einer Breite von 1.50m ist noch zu klären.

Tabelle 2 Massnahmen Gehweg

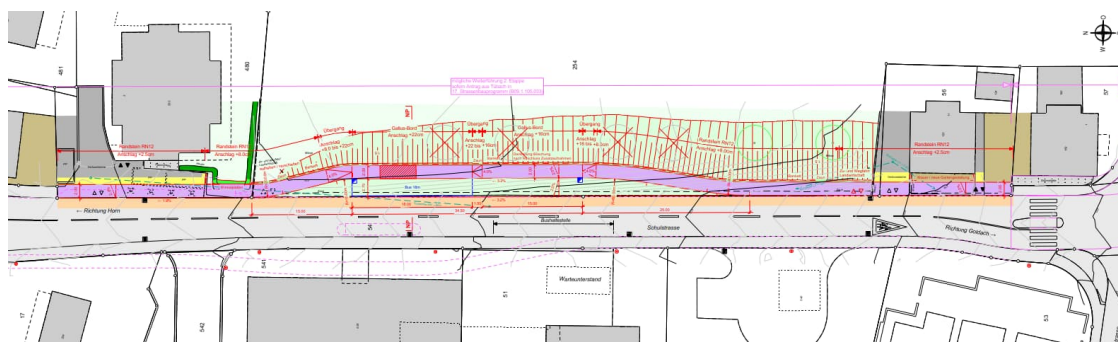


Abbildung 2 Situation Vorprojekt

² Wir erachten diese Quergefällsänderung in diesem Fall als angezeigt, da der Nutzen für den östlichen Anstösser damit am grössten ist. Auch für das Fallliniengefälle hat es keine negativen Auswirkungen.



Oberbau:

Die Bushaltestelle wird gemäss dem Normal 223 Fahrbahnoberbau des kantonalen Tiefbauamtes ausgeführt. Dies bedeutet es ist eine Betonplatte mit einer Schichtstärke von 22cm. Diese Betonplatte wird auf eine allseitig auskragende Asphaltfundationsschicht mit 8cm Schichtstärke erstellt. Das Fugenkonzept wird gemäss dem Normal erstellt. Die Stärke der frostsicheren Fundationsschicht beträgt gemäss kantonalen Vorgaben 60cm.

Bezüglich der Asphaltsschichten verweisen wir auf weitere Erläuterungen im Kapitel 4.5.

Bushaltebucht		Gehweg			
Betonplatte		220mm	Deckschicht	AC 8 N	30mm
Asphaltfundations- schicht	AC F 22	80mm	Tragschicht	AC T 16 N	50mm
Fundationsschicht	UG 0/45	600mm	Fundationsschicht	UG 0/45	400mm

Tabelle 3 Oberbau

Baugrund:

Im Projektperimeter wurden bis heute keine geotechnischen Untersuchungen durchgeführt. Auf Grund der Geotechnischen Karte kann von normalem, eher kiesigem Baugrund (normal baggerfähig, kein Fels) ausgegangen werden. Auf das vorliegende Projekt sind unter dem Titel Baugrund – Unterbau keine besonderen Massnahmen erforderlich.

Eine Oberbauuntersuchung wurde bis anhin nicht durchgeführt. Im Rahmen der Erarbeitung des Bauprojekts werden die entsprechenden Untersuchungen durchgeführt.

Regenwasserentsorgung:

Das Entwässerungskonzept: richtet sich nach der VSA Richtlinie «Abwasserbewirtschaftung bei Regenwetter» sowie dem Merkblatt AWE 184 des Amtes für Umweltschutz des Kantons St.Gallen sowie den Vorgaben der Gemeinde. Demnach ist Strassenabwasser in erster Linie zu versickern, in zweiter Linie in ein Oberflächengewässer einzuleiten und in dritter Linie der Kanalisation zuzuführen. Aktuell fliesst das Strassenabwasser über Regenwasser-Sammelleitungen in die Mischwasserkanalisation.

Aufgrund der Verkehrsmenge (ausschliessliche Angabe T3) wurde folgende Belastungsklasse berechnet: mittel (ca. 10 Punkte)³

Entwässerung gemäss Vorgabe AWE 184:

- 1. Priorität Versickerung: nicht möglich
- 2. Priorität Einleitung in ein Gewässer: nicht möglich
- 3. Priorität Einleitung Mischwasserkanalisation erforderlich

Aufgrund der Grösse des Projekts, der Verhältnismässigkeit und der bestehenden Kanalinfrastruktur sollen am bestehenden Entwässerungssystem keine Anpassungen erfolgen. Daher sind keine grösseren Anpassungen an der Entwässerung aufgrund des Projektumfangs erforderlich.

³ Auf dem Abschnitt der Goldacherstrasse sind keine Verkehrszahlen bekannt. Aufgrund der Vorgabe von einem T3 (DTV ca. zwischen 4'000 und 11'000 Fz) entspricht dies im Normalfall einer mittleren Belastungsklasse.

Strassenentwässerung

Durch die Bushaldebucht fällt eine grössere berechnete Fläche an, bei welchem das Regenabwasser entsorgt werden muss. Auf der Ostseite müssen dazu zwei zusätzliche Strassenabläufe realisiert werden, welche an die bestehende Sammelleitung und anschliessend an den öffentlichen Kanal angeschlossen werden muss.

In der nächsten Bauprojektphase werden die Sammler der Strassenentwässerung im betroffenen Projektperimeter auf ihren Zustand hin überprüft.

Schleppkurven

Folgende Nachweise wurden erstellt bzw. sind erforderlich:

Nachweis / Fahrbeziehung	Fahrzeug	Resultat
Bushaldebucht	18m Gelenkbus	Das gerade anfahren an die Fahrbahnhaltestelle ist möglich.

Tabelle 4 Schleppkurve

Im Nachweis ist ersichtlich, dass der Bus bei der Haltekante geradesteht. Das Überschleppen der Carrosserie ist bei der Hinfahrt nur marginal. Der restliche Nachweis beim Wegfahren wurde aufgrund der Anwendung der Kantonalen Planungshilfe nicht erstellt.

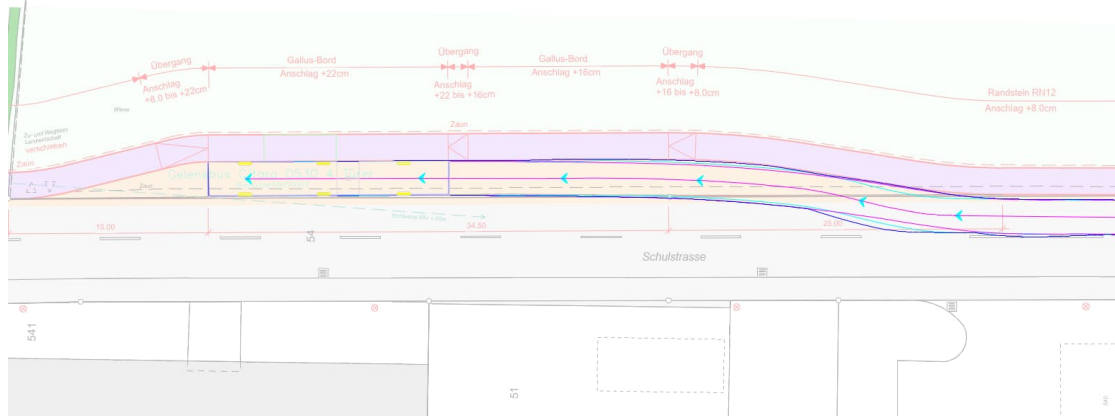


Abbildung 3 Nachweis Schleppkurve im CAD mit 18m Gelenkbus

Integration Fussgängerquerung mit Schutzinsel und gesicherter Veloabfahrt

In der Vernehmlassung wurde durch den Gemeinderat gewünscht, dass eine Fussgängerquerung mit Schutzinsel, Velofurt und gesicherter Veloabfahrt wenn möglich im Projekt integriert werden soll.

Es wurden 3 Varianten geprüft. Der Standort des FGS war bei zwei Varianten im Bereich der Liegenschaft Schulstrasse 2 und bei einer zwischen dem Warteunterstand und der Zu- und Wegfahrt Bancomat.

Fazit: Keine Variante ist ausführbar aus diversen Gründen wie:

- Sichtweiten können nicht eingehalten werden
- Wunschlinie FGS-Querung > 10m
- Übermässiger Landbeanspruchungen

Die Kommunikation erfolgt über das Kantonale Tiefbauamt an die Gemeinde

4.3 Öffentlicher Verkehr

Auslöser des vorliegenden Projekts ist die Umsetzung des Seebuskonzepts. Die genaue Lage der Haltestelle wurde in einem vorherigen Variantenstudium bestimmt. Ebenso wurde auf Basis der Machbarkeitsstudie die Bestvariante definiert.

Aktuell führt über die Schulstrasse in südlicher Richtung die Buslinien Nr. 210, 211 und N91.

Beim vorliegenden Projekt soll auf der Ostseite eine neue Busbucht realisiert werden. Die Realisierung der Bushaldebucht erfolgt gemäss den Anforderungen an das Behindertengleichstellungsgesetz. Die Rampen beim Übergang der verschiedenen Anschläge sind mit max. 4.0% Neigung gemäss der Planungshilfe Tiefbauamt Kanton St.Gallen projektiert.

4.4 Fuss- und Fahrradverkehr

Art	Lage
Wanderwege	-
Fusswege	Nördlicher Gehweg Goldacherstrasse
Radweg	Fahrbahn
Schulwege	Aktuell auf der Westseite
Frequenzen Querungen	Südlicher Kreiselarm und Knoten Kirchstrasse, Frequenzen unbekannt

Tabelle 5 Bestand Wege



Abbildung 4 Fuss-, Wander- und Radwege – Geoportall

Schwachstellenanalyse Rad:

Gemäss der „Schwachstellenanalyse Rad“ ist im gesamten Projektabschnitt keine Schwachstelle vorhanden.



Abbildung 5 Schwachstellenanalyse Rad – Geoportal

4.5 Motorisierter Verkehr

Gemäss Angabe des Tiefbauamt Kanton St.Gallen ist die Verkehrslastklasse heute wie zukünftig T3. Es wird im Minimum der Belagsaufbau für Asphaltschichten gemäss Richtlinien des Kantonalen Tiefbauamt verwendet. Im Grundsatz wird bei Belagsergänzungen / Anpassungen die bestehende Schichtstärke wieder eingebaut. Auswirkungen für den motorisierten Individualverkehr sind bei dieser Busbucht nicht zu erwarten, da an der Geometrie der bestehenden Fahrbahnen keine Anpassungen erfolgen.

Über den Verkehrsabschnitt der Schulstrasse ist keine Ausnahmetransportroute vorhanden.

4.6 Werke

Die vorhandenen Werkleitungen sind vom Kantonsprojekt mehrheitlich nicht betroffen. Durch das EW ist zu prüfen, ob hinsichtlich einer möglichen Realisierung eines Warteunterstand ein EW-Anschluss verlegt werden soll. Im Rahmen des Bauprojektes erfolgt eine detaillierte Betrachtung bzgl. allfälliger Anpassungen an der öffentlichen Beleuchtung.

5 Umwelt

5.1 Archäologie, historische Verkehrswege, Kulturgüterschutz

Im Projektperimeter sind sowohl kein archäologisches Fundgebiet, historische Verkehrswege oder geschützte Kulturobjekte vorhanden.

5.2 Landschaft / Ortsbild

Der gesamte westliche und nördliche Bereich ist als Ortsbildschutzgebiet ausgewiesen. Auf den Grundstücken 55, 17 und 53 befinden sich Schutzobjekte. Der Projektperimeter befindet sich mit Ausnahme der nördlichen Gehwegverlängerung ausserhalb des Ortsbildschutzgebiets. Das vorliegende Projekt hat auf das Ortsbild keinen Einfluss.

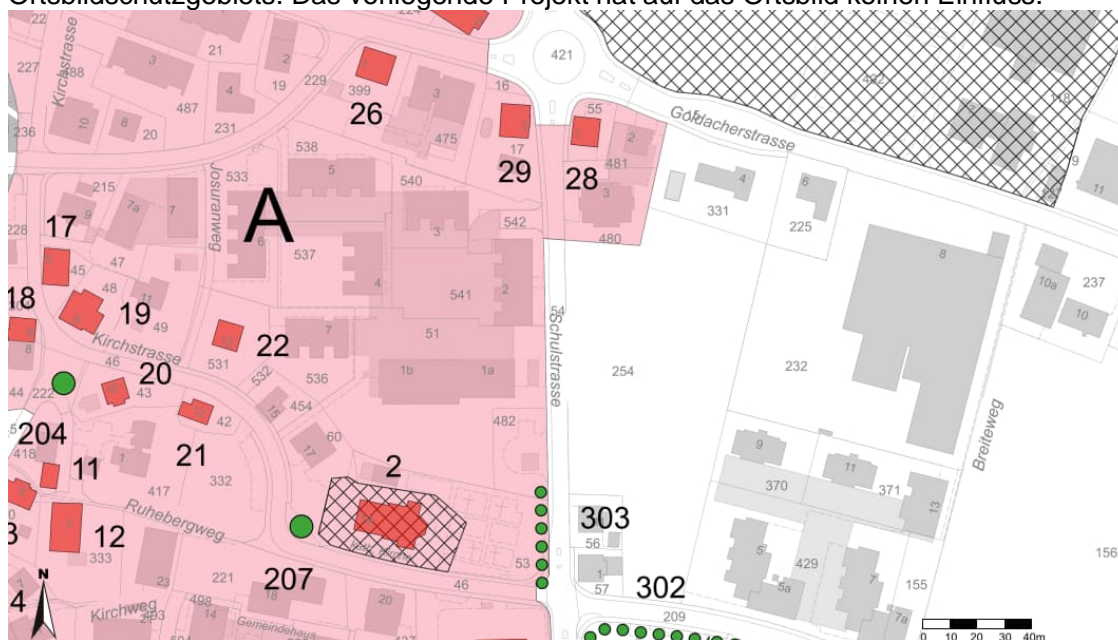


Abbildung 6 Schutzverordnung kantonale Darstellung – Geoportal

5.3 Umweltbaubegleitung

Eine Umweltbaubegleitung ist aufgrund der Lage des Projektperimeters, mehrheitlich im bestehenden Strassenquerschnitt sowie der Grösse des Projektes nicht erforderlich.

5.4 Altlasten / Schadstoffe / Bauabfälle

5.4.1 Boden (inkl. Neophyten, Horizonte A und B)

Im Projektperimeter sind gemäss Karte keine Neophyten vorhanden.

5.4.2 Untergrund, Aushub (Horizonte C)

Unmittelbar im Projektgebiet sind keine Verdachtsfälle bekannt.



5.4.3 Rückbaumaterial

Ausbauasphalt:

Im Rahmen des Bauprojektes werden Untersuchungen auf den PAK-Anteil durchgeführt. Auch ist für die Erstellung der Betonplatte Busbucht im Bereich der Anschlussflächen ein Belagsabbruch erforderlich.

Betonabbruch:

Zusätzlich zum Abbruch Beton Randsteinen sind die entsprechenden Beton-Verbundsteinbeläge bei den Verlängerungen der Trottoirs abzubrechen.

Strassenaufbruch:

Die Kubatur des Strassenaufbruchs ist hauptsächlich durch die Verlängerung der Gehwege begründet. Die Mengen halten sich aber im überschaubaren Bereich.

Mischabbruch:

Die Kubatur des Mischabbruchs hält sich bei diesem Projekt im Rahmen.

Abtrag Oberboden / Unterboden:

Für die Erstellung der Busbucht sind grössere Mengen an Oberboden und Unterboden abzutragen. Eine Untersuchung der Bodenqualität ist nicht geplant, zumal auch keine Hinweise auf ein belastetes Grundstück vorhanden sind.

5.4.4 Brennbare Abfälle

Der PAK-Anteil kann im Rahmen der Bearbeitung des Bauprojekts aufgrund der Oberbauuntersuchungen bestimmt werden. Die entsprechenden Massnahmen sind dann im Bericht enthalten.

5.5 Wiederverwend- und verwertbare Stoffe (Konzept)

Wenn möglich bei Möglichkeit das bestehende Material von der Fundationschicht wiederverwendet.

5.6 Entsorgungskonzept

Im Rahmen der Erarbeitung des Bauprojektes werden detaillierte Angaben zum Entsorgungskonzept erstellt.

5.7 Materialbilanz

Im Rahmen der Erarbeitung des Bauprojektes werden detaillierte Angaben zum Entsorgungsnachweis und der Recyclingquote erstellt.

5.8 Boden, Fruchtfolgeflächen

Im Projektperimeter sind keine Fruchtfolgeflächen ausgewiesen.

5.9 Wald, Rodungen

Im Bereich des Projektperimeters sind vermutlich einige Obstbäume zu roden (wegen Terrainaufschüttung im Bereich der Bäume von ca. 60cm). Allfällige Ersatzpflanzungen



müssen mit den Grundeigentümern im Rahmen der Landerwerbsverhandlungen bestimmt werden.

5.10 Grund- und Oberflächengewässer

Gewässerschutzkarte:

Das Planungsgebiet liegt fast vollständig im Gewässerschutzbereich Au.

Der Gewässerschutzbereich Au umfasst die nutzbaren unterirdischen Gewässer sowie die zu ihrem Schutze notwendigen Randgebiete. Sein Ziel ist der quantitative und qualitative Schutz der unterirdischen Gewässer. Ein Gewässer ist nach der GSchV "nutzbar", wenn das Wasser in einer Menge vorhanden ist, die eine Nutzung in Betracht kommen lässt.

Spezielle Massnahmen sind nicht erforderlich.

Grundwasser

Gemäss Grundwasserkarte verläuft im Bereich der Schulstrasse ein Grundwasserleiter ausserhalb der Talsohle mit einer geringen Mächtigkeit von 0 bis 2.0 m in nordöstlicher Richtung. Aus der Karte Grundwasserinventar Kanton St. Gallen gehen folgende Daten hervor:

Geologie:	leicht geneigtes Gelände Hangfuss und Bodensee; Gelände mit ausgedehnten Delta- und Bachschuttablagerungen der Steinach und der Goldach
Hydrogeologie:	Grundwasserbecken; alimentiert durch Infiltration der Goldach und der Steinach sowie durch Hangwasser sowie Niederschlag; Flurabstand 3 bis 5m
Untergrundaufbau:	Deckschicht; wechselnde Lagen von siltigen Kiese und kiesigen Sanden

Tabelle 6 Grundwasser

Oberflächengewässer

Ein Oberflächengewässer ist im unmittelbaren Projektperimeter nicht vorhanden.

Gefahrenwarte Wasser

Im Bereich des Projektperimeters sind keine Gefährdungen durch Naturereignisse vorhanden.

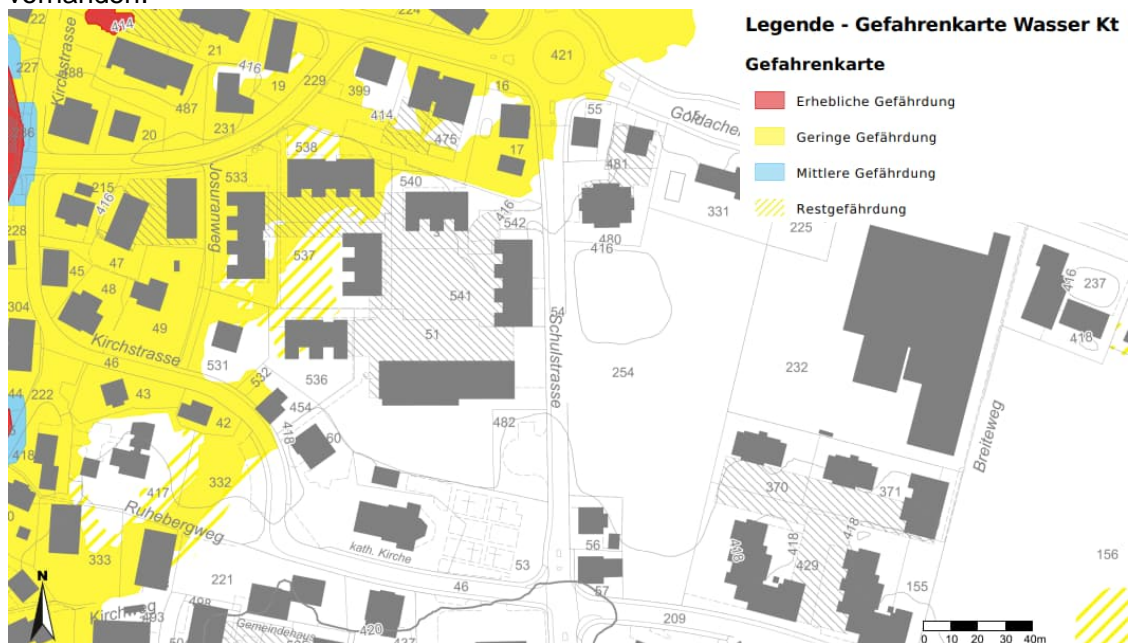


Abbildung 7 Gefahrenkarte Wasser – Geoportal

5.11 Luft

Gemäss Richtlinie "Baurichtlinie Luft (BauRLL)" handelt es sich beim vorliegenden Projekt aufgrund der umbauten Belagsfläche (weniger als 10'000m²) um eine Baustelle mit Basismassnahmen. Die entsprechenden Vorschriften sind im Rahmen der weiteren Projektierung und der Submission umzusetzen. Die Merkblätter vom Amt für Umwelt Kanton St. Gallen AFU002 und AFU173 sind zu beachten. Die Entsorgungswege von mineralischen Bauabfällen und Bodenmaterial sind mit Lieferscheinen aufzuzeigen. Sollte eine Umweltbaubegleitung erforderlich sein, wird diese voraussichtlich durch die Oberbauleitung des kantonalen Tiefbauamtes wahrgenommen.

5.12 Lärm / Erschütterungen

In Bezug auf die Begrenzung der Auswirkungen auf die Lärmbelastung unterliegt das Vorhaben der Lärmschutzverordnung LSV. Dabei gelangen insbesondere Art. 7, Art. 9 und Art. 10 zur Anwendung.

Die Grenzwerte sind gemäss dem Strassenlärmkataster für die betroffenen Gebäude gegenüber der geplanten Bushaltestelle nicht überschritten.



6 Verkehrssicherheit, Unfallstatistik

Unfallstatistik:

Der Unfallschwerpunkt befindet sich im Kreisbereich und nie im Bereich der geplanten Busbucht. Auf der Schulstrasse im Bereich des Projektperimeters wurden insgesamt zwei Unfälle mit Leichtverletzten registriert (davon einer in den letzten 5 Jahren).

Massnahmen Verkehrssicherheit:

Die Realisierung der Bushaltebucht beeinträchtigt die Verkehrssicherheit nicht. Als einzige Massnahme wird vorgeschlagen, dass die Zu- und Wegfahrt für landwirtschaftliche Fahrzeuge zum Grundstück Nr. 254 ausschliesslich über die Südseite erfolgt.

Sichtweiten:

Alle erforderlichen Sichtweiten können mit dem vorliegenden Projekt eingehalten werden. In der Situation sind die entsprechenden massgebenden Sichtweiten eingetragen.

7 Verfahrensablauf und Termine

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

Das Vorprojekt wird den kantonalen Fachstellen und der politischen Gemeinde Tübach zur Stellungnahme zugestellt. Gleichzeitig startet die Mitwirkung für die Bevölkerung.

Das Ergebnis aus der Stellungnahme zum Vorprojekt und der Mitwirkung ist Grundlage für die Ausarbeitung des Bauprojekts, dass der Gemeinde zur Vernehmlassung nach Art. 35 des Strassengesetzes (sGS 732.1; abgekürzt StrG) sowie zur Zusicherung des Gemeindebeitrags gemäss dem dafür vorgesehenen Kostenteiler 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 ist.

8 Bauablauf

Die Bauarbeiten können in einer Etappe erfolgen. Für den motorisierten Verkehr sind nur geringe Einschränkungen im Bereich der Baustelle zu erwarten. Der Fussverkehr muss nicht umgeleitet werden. Es ist mit einer Bauzeit von ca. 8-10 Wochen zu rechnen.

9 Kosten

Die Gesamtkosten für das Bauvorhaben werden detailliert im Rahmen des Bauprojektes ermittelt.



10 Landerwerb

Das Strassenprojekt erfolgt nicht ausschliesslich innerhalb der parzellierten Strassenfläche. Landerwerbe sind im Bereich der nördlich angrenzenden Liegenschaften der Busbucht und Verlängerung Gehwege erforderlich. Für vorübergehende Beanspruchung von angrenzenden Fremdgrundstücken sind mit den Grundeigentümern vorgängig der Bauarbeiten Vereinbarungen zu treffen. Ebenso werden alle Bedingungen bezüglich Sichtweiten und Folgen daraus im Landerwerbs- und Enteignungsplan dargestellt, welcher im Rahmen des Bauprojektes erstellt wird.

11 Unterschrift

Der Projektverfasser

Gossau, 02.09.2022

B3 Brühwiler AG
Ilgenstrasse 7
9200 Gossau

Thomas Graf
Projektingenieur