



Tiefbauamt

02

Kantonsstrasse **Nr. 47**
 RMS-Kilometer **1.310 - 1.380**
 Gemeinde **Tübach**
 Bauobjekt **Seebuskonzept 2022 - Haltestelle Tennishalle**
 Plan, Massstab **Technischer Bericht**

<p>Projektverfasser</p>  <p>B3 Brühwiler AG Ilgenstrasse 7 9200 Gossau www.b-3.ch 7496-G</p>	<p>Genehmigungsvermerke</p> <p>Entwurf</p>	<p>vom TBA freigegeben</p>
<p>Plan 01.02 Projekt O9.010.008.9102 Mn/FGS FinV</p>	<p>Ausfertigung für</p>	<p>Format A4 Fläche</p>
<p>Vorstudie Vorprojekt Bauprojekt Genehmigungs- / Auflageprojekt Ausschreibung Ausführungsprojekt Dok. des ausgeführten Werks</p>	<p>Entwurf thg</p>	<p>Gezeichnet thg</p> <p>Geprüft thg</p> <p>Datum 02.09.2022</p>



Inhalt

1	Zusammenfassung	5
2	Ausgangslage	5
3	Projektziele	6
4	Projektbeschrieb	6
4.1	Grundlagen	6
4.2	Projekt	7
4.3	Öffentlicher Verkehr	9
4.4	Fuss- und Fahrradverkehr	10
4.5	Motorisierter Verkehr	11
4.6	Werke	11
5	Umwelt	12
5.1	Archäologie, historische Verkehrswege, Kulturgüterschutz	12
5.2	Landschaft / Ortsbild	12
5.3	Umweltbaubegleitung	12
5.4	Altlasten / Schadstoffe / Bauabfälle	12
5.4.1	Boden (inkl. Neophyten, Horizonte A und B)	12
5.4.2	Untergrund, Aushub (Horizonte C)	12
5.4.3	Rückbaumaterial	12
5.4.4	Brennbare Abfälle	13
5.5	Wiederverwend- und verwertbare Stoffe (Konzept)	13
5.6	Entsorgungskonzept	13
5.7	Materialbilanz	13
5.8	Boden, Fruchtfolgeflächen	13
5.9	Wald, Rodungen	13
5.10	Grund- und Oberflächengewässer	14
5.11	Luft	15
5.12	Lärm / Erschütterungen	15
6	Verkehrssicherheit, Unfallstatistik	16



7	Verfahrensablauf und Termine	16
8	Bauablauf	16
9	Kosten	16
10	Landerwerb	17
11	Unterschrift	17



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 Tennishalle (Goldacherstrasse), Tübach:

Die beiden bestehenden Busbuchten östlich des Kreisels werden aktuell für den ÖV nicht verwendet. Im Rahmen des Seebuskonzepts wird ausschliesslich die nördliche Busbucht reaktiviert und für die erforderlichen Bedürfnisse ausgebaut.

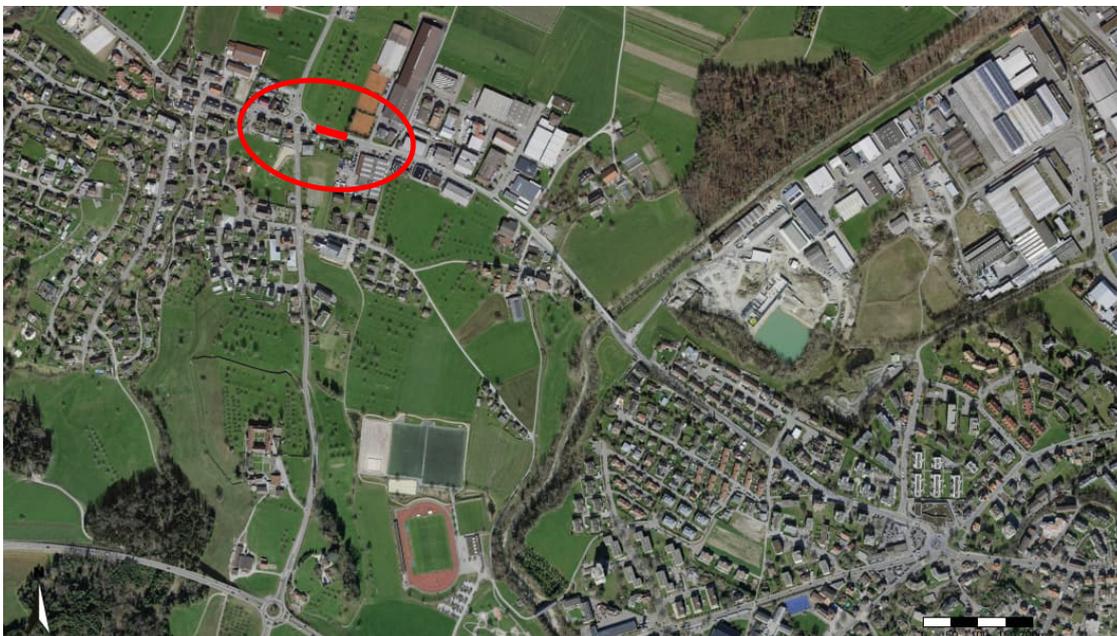


Abbildung 1 Orthophoto 2019 – Geoportal

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

4.2 Projekt

Parameter, Geometrie, Querschnitt

Das Projekt sieht den Einbau einer Bushaltebucht von 2.75m Breite und einer Länge von ca. 70m vor. Die Geometrien wurden gemäss der Planungshilfe für Bushaltebuchten ausgestaltet. Die Haltekantenlänge aufgrund des vorgegebenen Bustyps für einen 12m Bus mit einem Anschlag von 22cm beträgt 12m.

Art	Breite / Länge
Bushaltebucht	2.75m / 29.00m (Gerade exkl. Einfahrts- und Ausfahrtsbogen)
Gehweg	2.00m
Fahrbahn Bestand	Je 2 Fahrspuren 3.10m, dazwischen schmaler Mehrzweckstreifen von 1.20m in einer FGSO

Tabelle 1 Geometrisches Normalprofil

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

- Erforderliche Sichtweite zum Fussgängerstreifen Kreisel

Die Bushaltebucht muss in östlicher Richtung in den Bereich des Grundstück Tennisplatz verlängert werden. Dazu sind Rückbauten des bestockten Erddamms erforderlich.

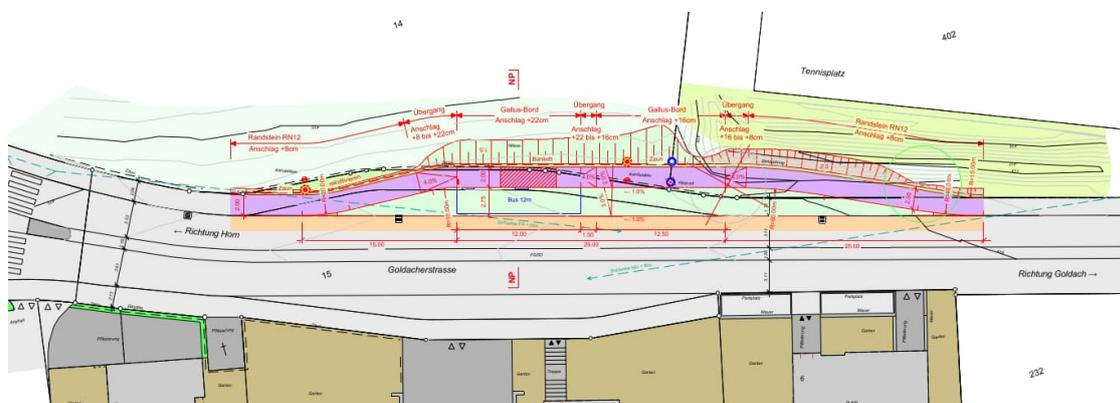


Abbildung 2 Situation Vorprojekt

Längsneigung:

Das bestehende Längsgefälle beträgt ca. 1.0% und ist damit innerhalb der Anforderungen. Spezielle zusätzliche bauliche Massnahmen sind daher nicht erforderlich.

Querneigung:

Die Neigung der Betonplatte Busbucht führt mit 3.0% Gefälle Richtung Fahrbahnrand und schliesst niveaumässig an der bestehenden Oberkante der Fahrbahn an.



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 2 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) ¹

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.

¹ 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

Anpassungen an der Strassenentwässerung sind voraussichtlich nicht erforderlich. Das einseitige Quergefälle der Bushaltestelle führt Richtung Fahrbahn. Da die Mehrfläche der versiegelten Fläche gegenüber dem Bestand nur marginal grösser ist, sind keine zusätzlichen Strassenabläufe erforderlich.

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
Fahrbahnhaltestelle	12m Bus	Das gerade anfahren an die Fahrbahnhaltestelle ist möglich

Tabelle 3 Nachweis Schleppkurve

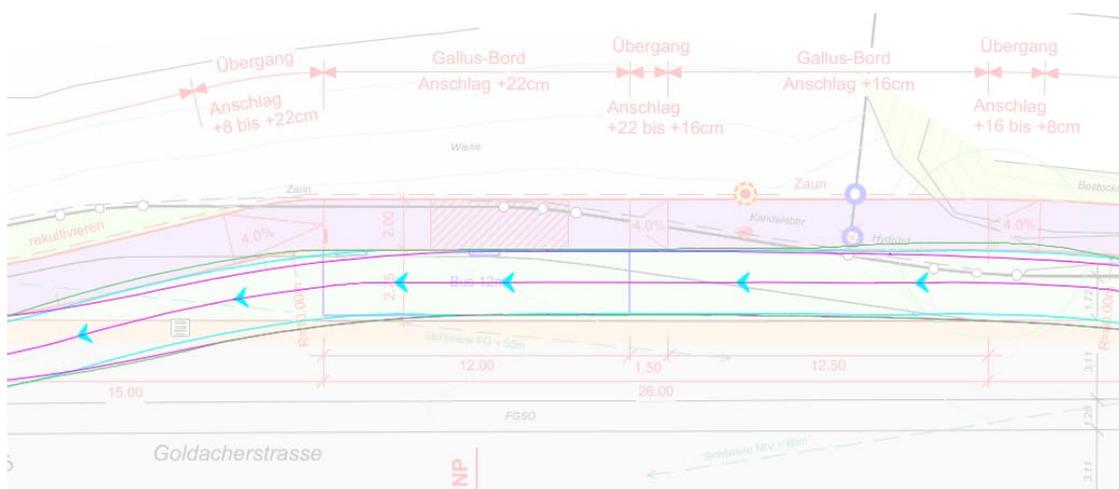


Abbildung 3 Nachweis Schleppkurve im CAD mit 12m Bus

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.

Beim vorliegenden Projekt soll auf der Nordseite die bestehende Busbucht verlängert werden. Da diese Haltestelle ein Endpunkt im Netz ist, wird anschliessend über den angrenzenden westlichen Kreisel gekehrt. Die südliche Busbucht hat für das Seebuskonzept keine Verwendung mehr, wird aber nicht zurückgebaut.

Die Realisierung der Bushaltestelle 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	Nördlicher Gehweg Goldacherstrasse
Frequenzen Querungen	Östlicher Kreiselarm, Frequenz unbekannt

Tabelle 4 Bestand Wege

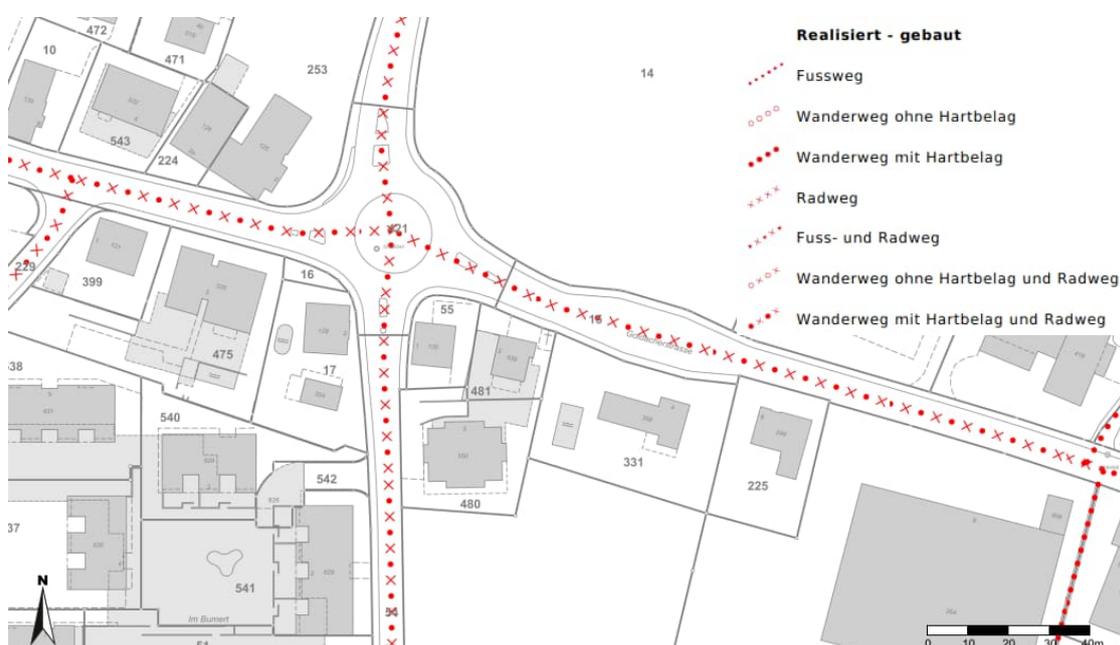


Abbildung 4 Fuss-, Wander- und Radwege – Geoportall

Schwachstellenanalyse Rad:

Gemäss der „Schwachstellenanalyse Rad“ ist im gesamten Projektabschnitt eine lineare Schwachstelle vorhanden. Die Schwachstellennummer 46.93.051 für diese lokale Route hat eine mittlere Priorität. Massnahmen sind mit dem vorliegenden Projekt keine geplant.



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 ist eine Ausnahmetransportroute Routentyp II.B vorhanden, welche aber keine Auswirkungen auf das vorliegende Projekt hat.

4.6 Werke

Die vorhandenen Werkleitungen sind vom Kantonsprojekt mehrheitlich nicht betroffen. Der bestehende Hydrant auf der Grenze der beiden nördlichen Grundstücke muss aufgrund der neuen Gehwegfläche nordwärts verschoben werden. Im Rahmen des Bauprojektes erfolgt eine detaillierte Betrachtung bzgl. allfälliger Anpassungen an der öffentlichen Beleuchtung.

5 Umwelt

5.1 Archäologie, historische Verkehrswege, Kulturgüterschutz

Auf der Nordseite wo die Busbucht zu liegen kommt, befindet sich ein Archäologisches Schutzgebiet.

5.2 Landschaft / Ortsbild

Der obere Teil im Kreisverkehrsbereich ist als Ortsbildschutzgebiet ausgewiesen. Auf dem Grundstück 55 befindet sich ein Schutzobjekt. Der Projektperimeter befindet sich ausserhalb des Ortsbildschutzgebiets. Das vorliegende Projekt hat auf das Ortsbild keinen Einfluss.

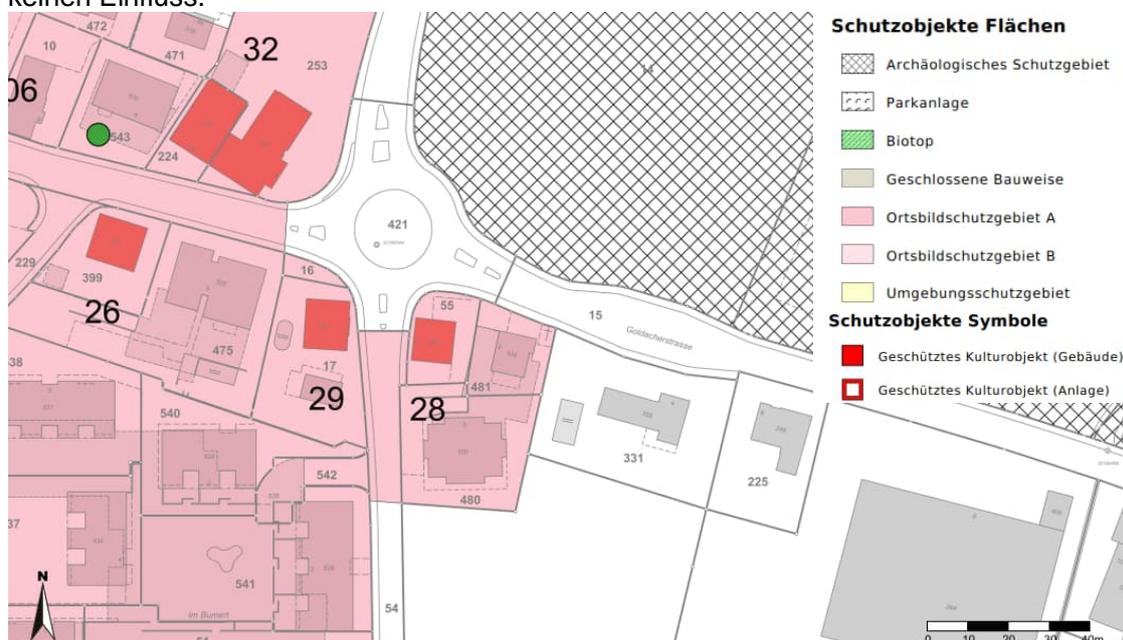


Abbildung 6 Schutzverordnung, kantonale Darstellung – Geoportal

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

Für die Verlängerung der Busbucht fallen nur sehr geringe Mengen an Aushubmaterialien an.



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:

Mit Ausnahme des Betonabbruch bei Randsteinen ist kein weiterer Betonabbruch zu erwarten.

Strassenaufbruch:

Die Kubatur des Strassenaufbruch ist hauptsächlich durch den erforderlichen Rückbau des Gehwegs begründet. Die Mengen halten sich aber im überschaubaren Bereich.

Mischabbruch:

Für die Verlängerung der Busbucht ist ostseitig ein lokaler Rückbau der bestockten Böschung erforderlich. Es ist anzunehmen, dass der Damm mit nicht verschmutztem Aushubmaterial modelliert wurde.

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 Fundationsschicht 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 der östlichen Verlängerung der Bushaltebucht auf dem Grundstück Nr. 402 sind Rodungen erforderlich. Es sind dabei auch einige grössere Bäume zu roden. 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 Goldacherstrasse ein Grundwasserleiter ausserhalb der Talsohle mit einer mittleren Mächtigkeit von 2 bis 5.0 m in nördlicher 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 5 Grundwasser

Oberflächengewässer

Ein Oberflächengewässer ist im unmittelbaren Projektperimeter nicht vorhanden.

Gefahrenwarte Wasser

Ausschliesslich im Bereich des Kreisels ist gemäss Gefahrenwarte Wasser eine geringe Gefährdung vorhanden. Im Bereich der Bushaldebucht sind keine Gefährdungen durch Naturereignisse vorhanden. Spezielle Massnahmen sind nicht erforderlich.

Legende - Gefahrenkarte Wasser Kt

Gefahrenkarte

- Erhebliche Gefährdung
- Geringe Gefährdung
- Mittlere Gefährdung
- Restgefährdung

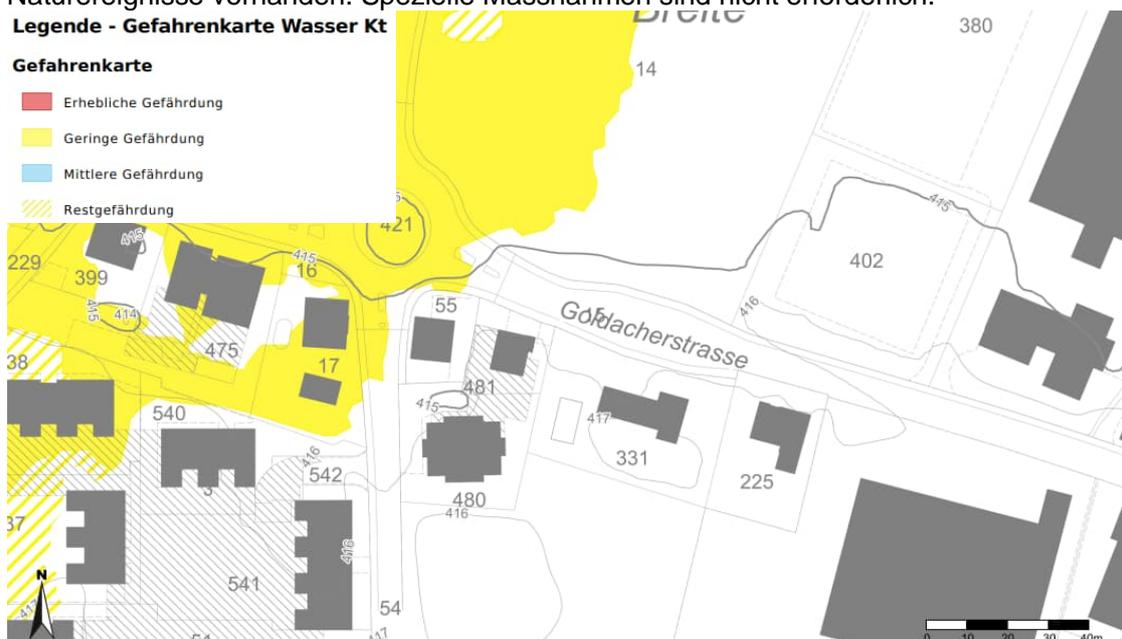


Abbildung 7 Gefahrenkarte Wasser – Geoportal

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 Kreiselbereich und nie im Bereich der Busbucht innerhalb der letzten 5 Jahre. Im Kreiselbereich gab diverse Unfälle mit Leicht- und Schwerverletzten mit Beteiligung von Fahrrädern, Motorfahrzeugen und Motorrädern.

Massnahmen Verkehrssicherheit:

Durch die Erstellung der neuen Bushaldebucht werden bestehende Defizite bei den Sichtweiten eliminiert. Durch diese Massnahmen kann die Verkehrssicherheit erhöht werden.

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 lokal umgeleitet werden. Es ist mit einer Bauzeit von ca. 8 Wochen zu rechnen.

9 Kosten

Ein Kostenvoranschlag wird im Rahmen der Erarbeitung des Bauprojektes erstellt.



10 Landerwerb

Das Strassenprojekt erfolgt nicht ausschliesslich innerhalb der parzellierten Strassenfläche. Landerwerbe sind im Bereich der beiden nördlich angrenzenden Liegenschaften der Busbucht 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