



Tiefbauamt

Kantonsstrasse Nr. 001

RMS-Kilometer 18.722

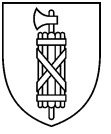
Gemeinde Thal

02-8

Bauobjekt **Unterführung SBB Buriel (Anpassung Lichtraumprofil)**

Plan, Massstab **Mitwirkungsbericht**

Projektverfasser Wälli AG Ingenieure Brühlstrasse 2a 9320 Arbon T 058 100 90 00 www.waelli.ch	Genehmigungsvermerke	vom TBA freigegeben		
Plan 02-8 Projekt B14.1.001.437 Mn/FGS FinV	Ausfertigung für	Format A4		
Vorstudie Vorprojekt	Entwurf	Gezeichnet	Geprüft	Datum
Bauprojekt	GaC	hab	BeO	22.05.2023
Genehmigungs-/Auflageprojekt				
Ausschreibung				
Ausführungsprojekt				
Dok. des ausgeführten Werks				



Inhalt

1	Einleitung	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Organisation	5
2	Mitwirkung	6
2.1	Zweck und Durchführung	6
2.2	Eingegangene Stellungnahmen	6
2.3	Mitwirkende	6
3	Ergebnisse	6
3.1	Detaillierte Auswertung der Eingaben	7



1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Im Rahmen der Brückenanpassungen für den HGV Anschluss seitens SBB, muss die bestehende Brückenplatte der Unterführung Buriet ersetzt werden. Das SBB-Projekt umfasst eine neue Stahlbetonplatte mit neu vorbetonierten Widerlagerwänden zur Aufnahme einer Platteneinspannung. Für den Neubau der SBB müsste die bestehende Burietstrasse um rund 0,2 Meter abgesenkt werden.

Der Kanton St.Gallen hat entschieden, sich am Projekt zu beteiligen und mit der Strassenabsenkung eine minimale lichte Höhe von 4,8 Meter zu gewährleisten und somit die heutige Höhenbeschränkung auf max. 4,0 Meter aufzuheben.

Unter Berücksichtigung der Vorgaben für Ausnahmetransportrouten II (Wannenausrundung / Höhenmarge) sieht das vorliegende Vorprojekt eine effektive lichte Höhe von 5,12 Meter vor. Damit beträgt die effektive Absenkung der Strasse im Bereich der Unterführung rund 1,25 Meter. Zusätzlich wird zur Verbesserung der Verkehrssicherheit die lichte Breite von 7,5 Meter auf 7,6 Meter vergrössert und der Radweg auf der Strasse aufgehoben. Da die Absenkung im Grundwasser liegt, ergab sich in Rücksprache mit dem Amt für Umwelt (AFU) die Notwendigkeit einer dichten Betonwanne.

Die oben erwähnten Projektierungsschritte fanden allesamt in den Jahren 2008 und 2009 statt. Seitens TBA Kanton St.Gallen wurde für die Anpassung des Lichtraumprofils im Mai 2009 ein Vorprojekt erarbeitet. Daraufhin folgte die Erarbeitung des Bauprojekts, welches aber vor dem Einreichen des Art. 35 aufgrund von Verzögerungen des SBB-Projekts bei der Gemeinde sistiert wurde.

Seitens SBB erfolgte die Wiederaufnahme des Projekts mit der Variantenstudie Teilsanierung und Ersatzneubau im November 2020. Die daraus resultierende Bestvariante entspricht der oben beschriebenen Ursprungsvariante. Derzeit findet die weitere Projektierung ab Phase Bauprojekt / Auflageprojekt seitens SBB statt. Dementsprechend erfolgt ebenfalls die Wiederaufnahme der Projektierung seitens TBA Kanton St.Gallen.

Diese Wiederaufnahme umfasst somit die Aufarbeitung des vorhandenen Bauprojekts. Änderungen zum Bauprojekt – Entwurf ergeben sich bislang in der lichten Breite von 7,8 Meter anstelle 7,6 Meter. Weiter erfolgt der Abgleich mit den unterdessen ausgearbeiteten, beidseitig angrenzenden Kantonsstrassenprojekten «LV-Massnahme Arenakreisel bis Töberstrasse» und «Bushaltestelle Arenakreisel».



Abbildung 1: Projekt Übersicht

1.2 Organisation

Bauherrschaft

Kanton St.Gallen
Bau- und Umweltsdepartement
Tiefbauamt
Lämmli Brunnenstrasse 54
9001 St.Gallen

Projektverfasser/in

Wälli AG Ingenieure
Brühlstrasse 2a
9320 Arbon



2 Mitwirkung

2.1 Zweck und Durchführung

Der Kanton St.Gallen als Bauherr möchte die Bevölkerung über vorgesehene Strassenprojekte informieren und Gelegenheit zur Mitwirkung bieten. Hiermit sollen Direktbetroffene und die Öffentlichkeit frühzeitig im Planungsprozess miteinbezogen werden, um einerseits deren Inputs mit einzubeziehen und andererseits die Akzeptanz zu erhöhen.

Das Mitwirkungsverfahren zum Projekt «Unterführung SBB Buriel (Anpassung Lichtraumprofil)» wurde vom 13. März bis 13. April 2023 durchgeführt. Der Öffentlichkeit standen während der Mitwirkung die Dokumente Stand Vorprojekt digital zur Verfügung.

2.2 Eingegangene Stellungnahmen

Während der Mitwirkung wurden zwei Eingaben eingereicht, mittels Onlineformular. Die Beantwortung der Eingaben erfolgt im Kapitel 4.2.

2.3 Mitwirkende

Die Eingaben verteilen sich wie folgt auf die mitwirkenden Organisationen und Gruppen:

Privatpersonen/Organisationen/Gruppen	Anzahl Eingaben
Privatpersonen	0 Eingaben
Organisationen (inkl. Politische Parteien)	1 Eingabe
Unternehmen	1 Eingabe
Total	2 Eingaben

Tabelle 1: Verteilung Eingaben

3 Ergebnisse

In den folgenden Unterkapiteln sind die eingegangenen Anregungen zusammengefasst und ausgewertet. Die einzelnen Eingaben können dem Kapitel 3.1 entnommen werden.



3.1 Detaillierte Auswertung der Eingaben

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
1	<p>Zu 1. Kombinierte Geh-Radwege sind sowohl für Zufussgehende, als auch für Velofahrende keine Ideallösung, im Besonderen nicht innerorts. Zudem lauern unübersichtliche Hofeinfahrten, was ein entspanntes Fahren mit 20 bis 30 km/h zusätzlich verunmöglicht.</p> <p>Aus Sicht von Strassen- und Alltagsvelofahrenden, z.B. Pendler, von Staad mit Ziel Rheineck oder Thal müsste die stark befahrene Strasse innerhalb von 250 Meter 2x überquert werden. Das ist praxisfremd. Während sich die Strassenquerung beim Kreisel (nach einer baulichen Anpassung) einigermaßen im Fliessverkehr vollziehen lassen würde, befindet sich die Querungsstelle ausgangs Buriel im Umfeld einer Kurve, diversen Kreuzungen und Hofeinfahrten. Die Übersicht ist nicht gegeben, ein Anhalten ist unvermeidbar. Ein Verweis weg von der direkten auf sichere Alternativrouten ist für Alltagsvelofahrende keine Option.</p>	<p>1. Verzicht auf Aufhebung des Radstreifens.</p>	<p>Im Rahmen der Projektierung wurden verschiedene Varianten geprüft. Dabei wurden auch die angrenzenden Projekte in Richtung Arena-Kreisel und in Richtung Rheineck berücksichtigt. Aufgrund der Strassenbreite hat man sich für diese Variante entschieden.</p> <p>Im Bereich der SBB-Querung ist die Fahrbahnbreite stark eingengt und weisst eine Breite von 6,80 Meter plus Bankett auf. Es ist nicht ausreichend Platz für den Velofahrer mit einem zusätzlichen Radstreifen vorhanden. Eine Aufweitung hätte sehr hohe Kosten zur Folge.</p> <p>Die Verhältnismässigkeit für einen Radstreifen ist nicht gegeben.</p>			X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	Zu 2. Wenn Velofahrende aus Richtung Staad mit Ziel Rheineck schon zu einem Wechsel der Strassenseite angehalten werden sollen, dann sollte dies möglichst bequem und fliessend erfolgen können. Das Abbiegen aus dem Kreisverkehr direkt in den kombinierten Geh-Radweg ermöglicht dies im Vortrittsrecht, also ohne anhalten zu müssen.	2. Ausserhalb des Perimeters, aber in Abhängigkeit zum Bauvorhaben: Einlenker vom Kreisel direkt in den kombinierten Geh-Radweg mittels eines fahrbaren Kurvenradius.	Die Auffahrt auf den kombinierten Geh- und Radweg aus dem Kreisel heraus ist aufgrund der örtlichen Geometrie nicht möglich. Stattdessen wird der Radfahrer nach der Fussgängerstreifen mit einer Querungshilfe auf den Kombiweg geführt.			X
2	Vermutlich wurde der Axpo Kabelrohrblock in der Planung vergessen.	Auf den Plänen ist der Axpo Hochspannungskabelrohrblock nicht ersichtlich. Evtl. muss der Kabelrohrblock tiefer gesetzt werden. Durch den Bau darf der Kabelrohrblock nicht beschädigt werden! (Mikropfähle usw.) In den Plänen muss der Axpo Kabelrohrblock ersichtlich sein.	Die Werkleitungsauskunft wird bei der AXPO eingeholt und in der weiteren Projektphase in den Plänen eingezeichnet.		X	

Table 2: Detaillierte Auswertung der Eingaben