



Tiefbauamt

Kantonsstrasse **Nr. 17**
RMS-Kilometer **24.589 bis 24.589**
Gemeinde **Uznach**

Bauobjekt **Brücke Aabach**

02-8

Plan, Massstab **Mitwirkungsbericht**

Projektverfasser Schällibaum AG Ebnaterstrasse 143 9630 Wattwil T 071 987 60 90 www.schaellibaum.ch	Genehmigungsvermerke	vom TBA freigegeben		
Plan 02-8 Projekt B50.3.017.353 Mn/FGS FinV	Ausfertigung für	Format A4		
Vorstudie Vorprojekt	Entwurf	Gezeichnet	Geprüft	Datum
Bauprojekt	GaC		BeO	25.05.2022
Genehmigungs-/Auflageprojekt				
Ausschreibung				
Ausführungsprojekt				
Dok. des ausgeführten Werks				



Inhalt

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

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Brücke Aabach befindet sich in Uznach, an der Gemeindegrenze zu Schmerikon. Der Aabach wird im Abschnitt Tobelausgang bis Brücke SBB im Zuge des Hochwasserschutzes verbreitert. Im Bachausbauprojekt wird eine einseitige Uferabflachung und Gerinneaufweitung im Siedlungsgebiet vorgeschlagen. Die bestehende Schwachstelle bei der Brücke Kantonsstrasse wird durch den Neubau der Brücke Aabach behoben.

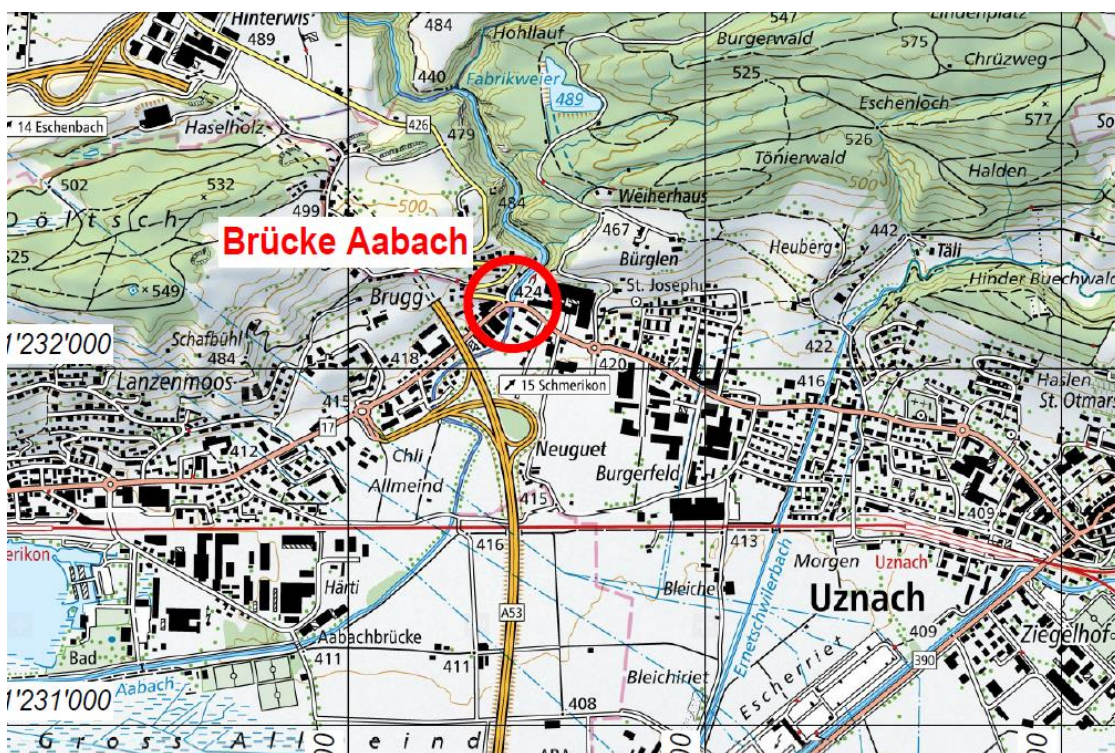


Abbildung 1: Übersicht

1.2 Organisation

Bauherrschaft

Kanton St.Gallen

Bau- und Umweltdepartement

Tiefbauamt

Lämmli Brunnenstrasse 54

9001 St.Gallen

Projektverfasser/in

Schällibaum AG

Ebnaterstrasse 143

9630 Wattwil

T 071 987 60 90

www.schaellibaum.ch



2 Mitwirkung

2.1 Zweck und Durchführung

Der Kanton St.Gallen als Bauherr möchte die Bevölkerung über vorgesehene Projekte 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 «Brücke Aabach Uznach» wurde vom 11. April bis 11. Mai 2022 durchgeführt. Der Öffentlichkeit stand während der Mitwirkung das Vorprojektdossier digital zur Verfügung.

2.2 Eingegangene Stellungnahmen

Während der Mitwirkung wurden zwei Eingaben mittels Onlineformular eingereicht. 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

Tabella 1: Verteilung Eingaben

3 Ergebnisse

In den folgenden Unterkapiteln sind die eingegangenen Anregungen zusammengefasst und ausgewertet. Die einzelnen Eingaben können dem Kapitel 4.2 entnommen werden.



3.1 Detaillierte Auswertung der Eingaben

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
1	Die wäre wohl über die Nutzungsdauer der Brücke die günstigere und vor allen beständigere Variante! Referenzen gibt es mittlerweile genügende beim ASTRA oder beim Ingenieurbüro E. Kälin, Einsiedeln.	Geschätzte Bauherrschaft Geschätzte Planer Die Bauwelt braucht Innovation: Aus welchem Grund wird die Brückenabdichtung und Fahrbahnbelag nicht mittels ultrahochfestem Beton erstellt?	Der Kanton St.Gallen setzte und setzt bei mehreren Instandsetzungsprojekten bereits Zementgebundener Ultra-Hochleistungs-Faserverbund-Baustoff (UHFB) ein. Da bei der Brücke Aabach der Durchfluss für den Aabach erhöht und dadurch die Widerlager ersetzt werden müssen fiel der Entscheid auf einen Totalersatz des Bauwerks. Beim Totalersatz ist die konventionelle Betonbauweise kostengünstiger.			x
2	Eine Brücke könnte ein Ort sein, um die Bahnwirkung einer Strasse zu brechen, ohne effektiv eine Schikane darstellen zu müssen, z.B. durch einen anderen Belag oder dadurch, dass die Ränder rechtwinklig zum Brückenlager ausgeführt werden. Der Verzicht auf die Ausrundung könnte sich eventuell günstiger auf die Kosten auswirken. Dass auf der Brückenfläche die Fahrbahn trotzdem die Kurve des Strassenverlaufs aufnimmt, spricht dieser Idee nicht entgegen.	Die Brücke sollte mehr akzentuiert, also als solche erkennbar sein – aus gestalterischen Gründen.	Aus optischer Sicht ist es für die Führung der Verkehrsteilnehmer optimaler, wenn die Brücke den Verlauf der Strasse einnimmt. Die Platzverhältnisse sind sehr eng, eine Variante mit zu den Widerlagern rechtwinkligen Ränder würde mehr Platzbedarf und dadurch mehr Einschnitte der Grundeigentümer neben der Brücke bedeuten. Ebenfalls wäre durch die sehr engen Platzverhältnisse der Bauablauf komplizierter.			x

Table 2: Detaillierte Auswertung der Eingaben