



Tiefbauamt

02

Kantonsstrasse **Nr. 39, Wittenbach – Bernhardzell**

RMS-Kilometer

Gemeinde **Waldkirch**

Bauobjekt **Lee: Neuorganisation Grundstückzufahrten,
Bushaltestelle, Parkierung Lieg. 1091**

Plan, Massstab **Technischer Bericht**

Projektverfasser NRP Ingenieure AG Ingenieure Geomatiker Raumplaner Heiligkreuzstrasse 9 9008 St. Gallen T 071 242 09 20 www.nrpag.ch Projekt Nr. NRP: 1480.50	Genehmigungsvermerke	vom TBA freigegeben		
Plan 01.02 Projekt U89.1.039.183.000 Mn/FGS FinV	Ausfertigung für ENTWURF	Format A4		
Vorstudie Vorprojekt	Entwurf	Gezeichnet	Geprüft	Datum
Bauprojekt	sra	sra	sra	30. Aug. 2023
Genehmigungs-/Auflageprojekt				
Ausschreibung				
Ausführungsprojekt				
Dok. des ausgeführten Werks				



Inhalt

1	Ausgangslage	4
1.1	Veranlassung	4
1.2	Örtlichkeit	4
1.3	Ist-Zustand	4
2	Projektbeschrieb	5
2.1	Grundlagen	5
2.2	Reduktion Höchstgeschwindigkeit	5
2.3	Verbesserung Sichtverhältnisse Ein- und Ausfahrten	5
2.4	Bushaltestelle	6
2.5	Parkierung Restaurant	6
2.6	Randabschlüsse und Strassenentwässerung	6
2.7	Öffentliche Beleuchtung	7
2.8	Signalisation und Markierung	7
2.9	Werkleitungen	7
3	Kosten	7
4	Grundbuch, Landerwerb und Enteignung	8
4.1	Landerwerb	8
4.2	Vorübergehende Beanspruchung	8
4.3	Öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkungen	8
5	Unterschrift	8

1 Ausgangslage

1.1 Veranlassung

Das Strassenkreisinspektorat St.Gallen möchte im südlichen Teil des Gewerbegebiets Lee, westlich der Sitterbrücke (Leebrücke), die Verkehrssicherheit bei den Grundstückszufahrten verbessern. Zudem soll die vorhandene Postautohaltestelle hindernisfrei ausgebaut werden.

1.2 Örtlichkeit

Der Ausschnitt zeigt den Projektperimeter südlich der Kantonsstrasse:



1.3 Ist-Zustand

Aufgrund der vielfältigen Nutzungen durch die breite Mieterschaft auf der Liegenschaft 1091 (Restaurant Oase) sind die Ein- und Ausfahrten aus den grossen Belagsfläche nicht eindeutig definiert. Für die dahinterliegenden Grundstücke sind verschiedene Fahr- und Fusswegrechte im Grundbuch eingetragen. Aufgrund der heute strassennahen Parkierung und der westlich liegenden Steilböschung sind die Sichtverhältnisse bei allen möglichen Ein- und Ausfahrten ungenügend.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Kantonsstrasse beträgt heute lokal 70 km/h. Die Strasse geht von der leichten Wanne in der Kurve nach der Leebrücke in eine Steigung von bis zu 8% Richtung Bernhardzell über.

Die Postautohaltestelle ist heute nur durch die Fahrplanstehle erkennbar und hat keinerlei baulich ausgebildete oder markierte Haltekante.

Auf dem Teilstück zwischen Restaurant Oase und Leebrücke sind in der Unfallkarte des Astra 7 Strassenverkehrsunfälle mit Personenschaden eingetragen, welche sich zwischen 2012 und heute ereignet haben.



2 Projektbeschreibung

2.1 Grundlagen

Für die Projektbearbeitung stehen folgende Grundlagen zur Verfügung:

- [1] diverse Geoinformationen aus www.geoportal.ch und von Swisstopo
- [2] Unfallkarte des ASTRA auf www.map.geo.admin.ch

2.2 Reduktion Höchstgeschwindigkeit

Mit einer Reduktion auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h soll auf verschiedenen Ebenen eine Verbesserung der Verkehrssicherheit erzielt werden:

- Die Sicherheit von den verschiedenen privaten oder gewerblichen Zufahrten und den Knoten mit Gemeindestrassen im Gebiet Lee wird bei reduzierter Durchgangsgeschwindigkeit generell verbessert.
- Die Wegfahrt von den Bushaltestellen (Haltebucht und Fahrbahnhaltestelle) wird bei reduzierter Geschwindigkeit des Durchgangsverkehrs sicherer.
- Die Kurve unmittelbar nach dem westlichen Widerlager der Leebrücke weist einen Kurvenradius von ca. 110m auf. Dieser Umstand erfordert bei der Durchfahrt, zumindest theoretisch, ohnehin eine Reduktion der Geschwindigkeit. Die relevante Strassenbaunorm (VSS 40 100a) sieht bei einer Ausbaugeschwindigkeit von 70km/h einen Mindestradius von 175m vor (min. 120m bei 60km/h).

Die Geschwindigkeitsreduktion ist vorbehältlich eines gegebenenfalls zu verfassenden Gutachtens ins Vorprojekt eingegliedert worden.

2.3 Verbesserung Sichtverhältnisse Ein- und Ausfahrten

Mittels baulicher Massnahmen und klar definierten Ein- und Ausfahrten, sowie einem angepassten Parkierungskonzept, sollen die nach den relevanten Normen VSS 40 090b «Sichtweiten» und VSS 40 273a «Sichtverhältnisse bei Knoten in der Ebene» erforderlichen Sichtverhältnisse erreicht werden. Dafür sollen die beiden Zufahrten westlich und östlich des Hauptgebäudes erhalten und mit einer Strassenklassierung belegt werden (Gemeindestrasse 3. Klasse). Dies hat zur Folge, dass die Fahr- und Fusswegrechte aufgehoben werden können. Die Klassierung endet dabei jeweils an der Grenze zum dahinterliegenden Grundstück. Die klassierten Flächen sollen im Bereich nahe der Kantonsstrasse mittels gepflästerten Randabschlüssen sichtbar gemacht werden.

Für Zufahrten ausserhalb des Siedlungsgebietes muss eine Beobachtungsdistanz von 5m gewährleistet werden. Mit der reduzierten Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h ist eine Knotensichtweite von 70m bis 90m vorgeschrieben.

Bei der westlichen Zufahrt ist die Sichtberme Richtung Bernhardzell durch die Steilböschung eingeschränkt. Die Böschung soll soweit nötig abgetragen und mit einer steileren Blocksteinmauer gesichert werden. Dabei geht lediglich Landwirtschaftsland im Böschungsbereich verloren, die gute bewirtschaftbare, ebenen Fläche bleibt unangetastet.



Die Sichtzone Richtung Wittenbach kann mittels angepasster Parkierung freigehalten werden.

Bei der östlichen Zufahrt ist die Sichtzone Richtung Wittenbach frei. Richtung Bernhardzell ist die Parkierung im Freihaltebereich anzupassen.

2.4 Bushaltestelle

Die Haltestelle soll an leicht verschobenem Standort eine erhöhte Haltekannte erhalten. Mit einer Anschlagshöhe von 22cm soll ein hindernisfreier Einstieg möglich sein. Strassenseitig ist dafür ein Gallus-Bord Spezialstein vorgesehen. Da ein wartender Bus die Übersicht Richtung Wittenbach bei der östlichen Zufahrt stört, ist die Haltestelle kurz gebaut und so angeordnet, dass Fahrzeuge mit der Einfahrt in die Kantonsstrasse warten müssen, bis der Bus weiterfährt.

Die Länge der geplanten Haltekannte beträgt 8.2m. Die Abmessungen richten sich nach den Minimalanforderungen gemäss den Projektierungsgrundlagen der Richtlinie TBA R2017.01. So ist eine Kantenhöhe von 22cm mindestens auf einer Länge von 4.0m in einem Bereich 4.2m ab Busfront anzustreben. Der 4.0m lange Bereich bildet die Manövrierfläche und ist mindestens 2.0m breit zu erstellen.

Den Aufgang zur Haltekannte bildet eine Rampe mit 6% Steigung. Die Rampe und der Wartebereich werden asphaltiert.

Die Fläche der Bushaltestelle wird neu als Kantonsstrasse klassiert.

2.5 Parkierung Restaurant

Wesentliche Voraussetzung für die Erreichung der nötigen Sichtweiten an der westlichen und der östlichen Ausfahrt ist die Anpassung der Parkfeldeinteilung und -anordnung vor dem Restaurant Oase. Innerhalb der Sichtzonen dürfen keine Hindernisse, bspw. Parkfelder, vorhanden sein. Im vorliegenden Vorschlag konnten auf der relevanten Fläche total 12 Parkfelder angeordnet werden. Die Abmessungen halten sich dabei an die Norm VSS 40 291 «Parkieren». Eine zentrale Fahrgasse mit Einrichtungsverkehr führt dazu, dass separate Ein- und Ausfahrten möglich sind.

Die Beobachtungsdistanz bei der Einfahrt wurde auf 3.0m reduziert, da mit den in der Norm vorgesehenen 5.0m deutlich weniger Parkfelder Platz finden würden. Diese Reduktion ist gerechtfertigt, da die Parkfelder einzig durch Personenwagen belegt werden und die Einfahrt in die Kantonsstrasse nicht von landwirtschaftlichen Fahrzeugen genutzt wird.

2.6 Randabschlüsse und Strassenentwässerung

Lediglich im Bereich der neuen Bushaltestelle und der angrenzenden Ausfahrt sind neue Randabschlüsse vorgesehen (vgl. Abschnitt Bushaltestelle und Plan Nr. 01.04.). In den übrigen Abschnitten sind keine neuen Randabschlüsse vorgesehen.

Bezüglich Strassenentwässerung sind keine baulichen Massnahmen vorgesehen.



2.7 Öffentliche Beleuchtung

An der öffentlichen Beleuchtung sind keine Ergänzungen oder Anpassungen vorgesehen. Die neue Querungsstelle (ohne markierten Fussgängerstreifen) entspricht den Beleuchtungsrichtlinien eines Fussgängerstreifens.

2.8 Signalisation und Markierung

Das Signal Höchstgeschwindigkeit 2.30 «70» (rückseitig Ende der Höchstgeschwindigkeit 2.53 «70») westlich des Projektperimeters wird ersetzt durch das Signal 2.30 «60» und 2.53 «60». Richtung Wittenbach soll das Signal Höchstgeschwindigkeit 2.30 «70» bis zum Brückenwiderlager verschoben werden. Die vorhandene Wiederholungstafel 5.04 entfällt. Auf der Gegenseite wird neu das Signal Höchstgeschwindigkeit 2.30 «60» vorgesehen. Das bestehende Signal Schleudergefahr 1.05 wird einige Meter verschoben um der Postautohaltestelle Platz zu machen.

An den beiden neu klassierten Einfahrten ist je ein Signal Kein Vortritt, 3.02 vorgesehen.

Die bestehenden unterbrochenen Randlinien werden im ganzen Projektperimeter beibehalten. Hinter den bestehenden Randabschlüssen sind Wartelinien vorgesehen.

Bei der Postautohaltestelle ist keine Haltestellenmarkierung vorgesehen. Die Haltestellentafel wird am neuen Standort ersetzt.

2.9 Werkleitungen

Es sind keine Baumassnahmen an Werkleitungen vorgesehen oder bekannt.

3 Kosten

In der aktuellen Projektstufe sind noch keine Baukosten abgeschätzt worden

Der Anteil der Politischen Gemeinde Waldkirch richtet sich nach Art. 76 Abs. 2 StrG (Aufteilung der Bau- und Unterhaltskosten nach Interessenlage).



4 Grundbuch, Landerwerb und Enteignung

4.1 Landerwerb

Die Bushaltestelle kommt auf Landwirtschaftsland zu liegen, welches aufgrund der Umnutzung durch den Kanton erworben und der Liegenschaft der Kantonsstrasse angeschlossen werden muss.

Für die Umsetzung der beschriebenen Massnahmen und zur Sicherung der Sichtzonen soll zudem die neu zu erstellende Blocksteinmauer und das Bankett zwischen Strasse und Blocksteinmauer erworben und der Liegenschaft der Kantonsstrasse angeschlossen werden. Dadurch gehen auch der Unterhalt und Pflege der betroffenen Fläche an die öffentliche Hand über (Unterhalt durch Gemeinde Waldkirch).

4.2 Vorübergehende Beanspruchung

Für die Baumassnahmen, insbesondere für den Bau der Blocksteinmauer zur Sicherung der Sichtzone Richtung Bernhardzell, wird lokal mehr Raum benötigt. Dieser wird in einer späteren Phase im entsprechenden Landerwerbsplan abgebildet.

4.3 Öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkungen

Das Freihalten der im Situationsplan ausgewiesenen Sichtzonen (Hinweis «Verfügung betreffend Sichtzone») soll mittels Anmerkung im Grundbuch rechtsverbindlich festgehalten werden. Dies dient der Sichtbarmachung der verfügten Eigentumsbeschränkung auch bei einem Wechsel der Eigentümerschaft.

5 Unterschrift

Der Projektverfasser:

St. Gallen, 30. August 2023

NRP Ingenieure AG

Ulrich Häfliger
Standortleiter St.Gallen

Stefan Raschle
Projekt- und Bauleiter