

Sanierung Schlossgartenstrasse Neubau Bushof 9245 Oberbüren

Genehmigungsprojekt

Technischer Bericht



Bauherrschaft
Gemeinde Oberbüren
Unterdorf 9 | 9245 Oberbüren

Bauingenieur | Verkehrsplanung
B3 Brühwiler AG
Werkstrasse 1 | 9500 Wil

Projekt-Nr.	7232-W
Plan-Nr.	03.02
Planformat	A4
Fachbereich	Verkehrswegebau
Kontakt	info@b-3.ch +41 71 385 35 25

Index	Datum	erstellt	geprüft
A	26.06.2026	nih	rot
B			
C			

B3 Brühwiler AG
Werkstrasse 1
9500 Wil

www.b-3.ch

Inhaltsverzeichnis

Glossar	3
1 Ausgangslage	4
1.1 Auftrag	4
2 Veranlassung des Bauvorhabens	5
2.1 Betriebs- und Gestaltungskonzept	5
3 Ziele	5
4 Allgemeines Projekt	6
4.1 Rechte und Lasten	6
4.2 Allgemeine Daten	6
4.3 Baugrund	6
4.4 Kunstbauten	6
4.5 Drittprojekt	6
4.6 Rad-, Skating-, Fuss und Wanderwege	7
4.7 Fussverkehr	7
4.8 Schwachstellen Langsamverkehr	8
4.9 Öffentlicher Verkehr	9
4.10 Ausnahmetransportroute	9
4.11 Verkehrsverhältnisse heute	9
4.12 Strassenklassierung und -eigentum	10
4.13 Beleuchtung	10
4.14 Kanalisation und Werkleitungen	10
4.15 Zonenplan	11
5 Strassenzustand heute	11
5.1 Allgemeines	11
5.2 Oberbau – visuelle Grobbeurteilung, ohne Berücksichtigung Untersuchungsbericht	11
5.3 Abschlüsse	12
5.4 Entwässerung	12
6 Beschrieb Projekt	12
6.1 Ausgangslage	12
6.2 Sicherheit	12
6.3 Geplante Massnahmen	12
6.4 Verkehrsführung	13
6.5 Situation	13
6.6 Schleppkurven	15
6.7 Parkplätze	17
6.8 Linienführung	17
6.9 Sichtzonen	18
6.10 Geometrisches Normalprofil (GNP)	18
6.11 Fahrbahnoberbau	18
6.12 Randabschlüsse	20
6.13 Behindertengerechtes Bauen	20
6.14 Signalisation und Markierung	20
6.15 Umklassierung	20
6.16 Fussverkehr	21
6.17 Radverkehr	21

6.18	Öffentlicher Verkehr	21
6.19	Motorisierter Verkehr	21
6.20	Strassenraumgestaltung	22
6.21	Beleuchtung	22
6.22	Oberflächenentwässerung	22
7	Landerwerb	22
8	Umwelt	23
8.1	Verdachtsflächenkataster Altlasten / Prüfgebiet Bodenverschiebung	23
8.2	Ortsbild- und Heimatschutz	23
8.3	Natur / Grundwasser / Gewässer	23
8.4	Umweltschutz	23
8.5	Lärm	23
9	Baukosten	24
9.1	Kostenschätzung	24
9.2	Agglomerationsprogramm	24
10	Verfahrensablauf und Termine	25
11	Zusammenfassung	25

Glossar

BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
FGI	Fussgängerschutzinsel
GS	Grundstück
LV	Langsamverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
öV	Öffentlicher Verkehr

1 Ausgangslage

Die Schlossgartenstrasse (Gemeindestrasse 1. Klasse) im Zentrum von Oberbüren präsentiert sich in einem baulich unzureichenden Zustand und entspricht nicht mehr den Vorstellungen eines funktionsgerechten Ausbaustandards für den motorisierten und öffentlichen Verkehr.

Aus diesem Grund wurde 2021 über alle Strassenzüge in Zentrum von Oberbüren ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet. Dieses Konzept bildet die übergeordnete Basis für zukünftige Strassensanierungen im Dorf Oberbüren. Schlossgartenstrasse wird in Zukunft einen leichten Mehrverkehr durch die Änderung des Verkehrsregimes auf der Neudorfstrasse zu bewältigen haben.

Die Länge des Projektperimeters, zwischen Unterdorf und Neudorf, beträgt rund 130 Meter und ist in Abbildung 1 ersichtlich.

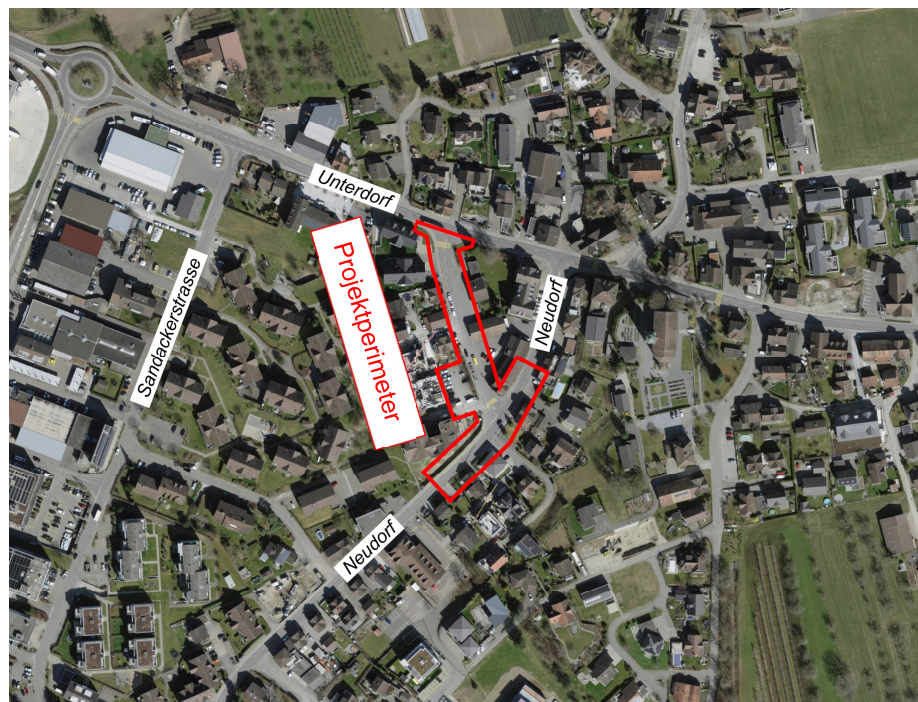


Abbildung 1: Orthofoto Projektperimeter (Quelle: geoportal.ch)

1.1 Auftrag

Die B3 Brühwiler AG, Gossau wurde von der Gemeinde Oberbüren im Januar 2024 mit der Ausarbeitung des Vorprojektes, des Bauprojektes sowie des Genehmigungs-/Auflageprojekt beauftragt.

2 Veranlassung des Bauvorhabens

2.1 Betriebs- und Gestaltungskonzept

Für die Neudorf-, Schlosszelg-, Schlossgarten-, Sandacker-, Unterdorf- und Dorfstrasse wurde im Juni 2021 durch die B3 Brühwiler AG ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) erarbeitet. Im Konzept wurden nebst der Kantonsstrasse (blau) auch die Gemeindestrassen 1. Klasse (rot) und Gemeindestrassen 2. Klasse (orange) untersucht. Das Projekt BGK Oberbüren wurde ins Agglomerationsprogramm 4. Generation der Regio Wil aufgenommen.

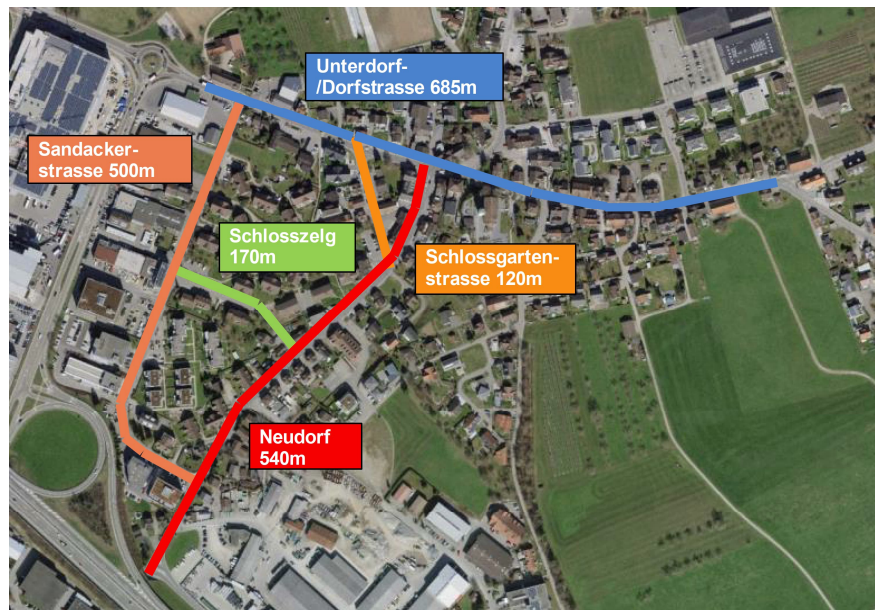


Abbildung 2: Orthofoto Projektperimeter BGK (Quelle: Bericht BGK Oberbüren)

3 Ziele

Das Projekt verfolgt folgende Ziele:

- Erhöhung Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- Verbesserung Verkehrsführung Velo (längs/quer) und Fussgänger (längs/quer)
- Infrastrukturausbau für den Fussverkehr
- Ausbau Bushaltstellen nach Behindertengleichstellungsgesetz
- Aufwertung Strassenraum
- Anpassung / Ausbau der Einlenker Neudorf-, und Unterdorfstrasse
- Umorganisation Parkplatz Raiffeisenbank

4 Allgemeines Projekt

4.1 Rechte und Lasten

Für das Strassenbauvorhaben massgebliche Rechte und Lasten sind keine bekannt.

4.2 Allgemeine Daten

Für die Ausarbeitung des Projektes standen folgende Unterlagen zur Verfügung:

- Grundbuchpläne in numerischer Form
- Diverse Pläne aus dem Geoportal
- Normalien Tiefbauamt Kanton St.Gallen
- Geländeaufnahmen, B3 Brühwiler AG, Stand 2023
- Betriebs- und Gestaltungskonzept Dorfzentrum Oberbüren - Gemeinde Oberbüren und Tiefbauamt Kanton St.Gallen , B3 Brühwiler AG, Stand Juni 2021
- Studie Überbauung Schlossgarten Verkehrsführung, B3 Brühwiler AG, Stand August 2023
- SIA – Normenwerk
- SN – Normenwerk
- VSS – Normenwerk

4.3 Baugrund

Untergrund Im Projektperimeter wurden bis heute keine geotechnischen Untersuchungen des Unterbaus durchgeführt. Aufgrund der Kenntnisse kann an der Oberfläche von normalem, eher kiesigem Baugrund (normal baggerfähig) ausgegangen werden. Die geologische Karte weist auf einen Seebodenlehm unter geringmächtigem postglazialen Schotter und Rückzugschotter hin. Für das vorliegende Projekt sind voraussichtlich keine besonderen Massnahmen erforderlich.

4.4 Kunstbauten

Im Projekt befindet sich keine Kunstbaute.

4.5 Drittprojekt

Südlich der Schlossgartenstrasse wird aktuell eine Überbauung von den Thomas K. Keller Architekten geplant. Auf den GS-Nr. 391/393/394 sollen zwei MFH entstehen, welche von der Schlossgartenstrasse über eine Tiefgaragenzufahrt erschlossen werden. Der klassierte Postweg wird zur Nutzung bestehen bleiben.

An beiden Perimeterenden mündet die Schlossgartenstrasse an der Neudorf- und Unterdorfstrasse, welche gemäss BGK Dorfzentrum Oberbüren ausgebaut werden sollen. Ein weiterer Abgleich mit dem Kanton erfolgt nach Vorliegen des bereinigten Kantonsstrassenprojektes.

4.6 Rad-, Skating-, Fuss und Wanderwege

Entlang oder querend zur Schlossgartenstrasse verlaufen folgende Langsamverkehrswege:

Art	Lage
Fussweg	Keine übergeordneten Verbindungen
Regionaler Wanderweg	Verläuft östlich des Projektperimeters
Regionaler Radweg	Entlang der Unterdorfstrasse, nördlich des Projektperimeters
Kantonaler Radweg	Verläuft durch den Projektperimeter entlang der Neudorfstrasse
Skating	Keine

Tabelle 1: Übersicht Fuss-, Wander- und Radweg sowie Skatingroute (Quelle: geoportal.ch)

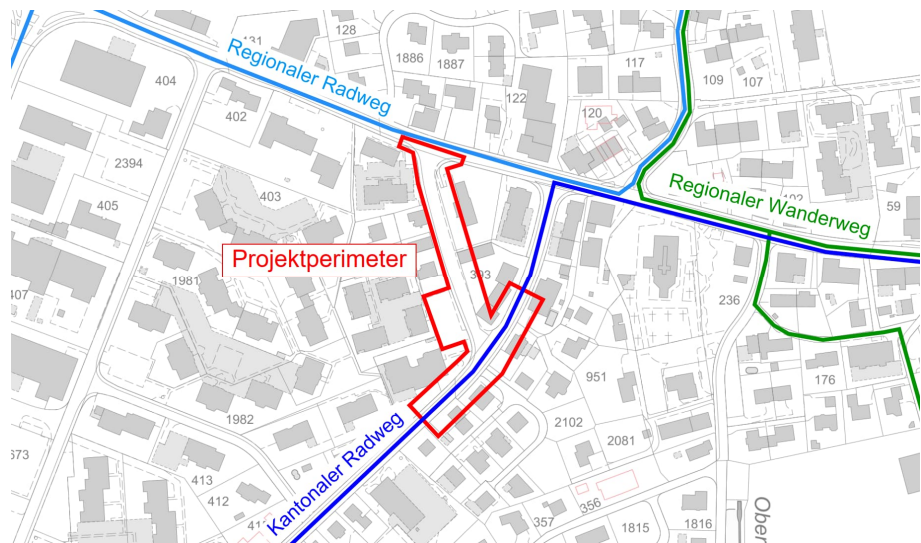


Abbildung 3: Übersicht Rad- und Wanderwege

4.7 Fussverkehr

Durch den gesamten Projektperimeter verläuft ein westlich liegender Gehweg. Die Gehwegbreite beträgt ca. 2.00m. Beim Einlenker in die Neudorf- und Unterdorfstrasse ist je ein Fussgängerstreifen auf der Schlossgartenstrasse markiert.

4.8 Schwachstellen Langsamverkehr

Gemäss auf geoportal.ch und dem LV-Portal des Kantons St. Gallens liegen im Projektperimeter folgende Schwachstellen vor:

Radverkehr

Schwachstellen Nr.:	80.92.02I
Gebietsbezeichnung	Neudorf / Buchental
Schwachstellenbeschreibung	Radverkehrsanlage fehlt, schnelle Strassengeometrie, verkehrsorientierter Ausbau, Markierung fehlt
Lösungsvorschlag / Bemerkung:	Kernfahrbahn (1.25 / 4.5 / 1.25)

Fussverkehr

Schwachstellen Nr.:	80.04
Gebietsbezeichnung	Neudorf
Schwachstellenbeschreibung	fehlende punktuelle Querungsmöglichkeit einseitig Trottoir vorhanden (im Kern sehr schmal)
Lösungsvorschlag / Bemerkung:	Gehweg neu
Schwachstellen Nr.:	80.05
Gebietsbezeichnung	Neudorf
Schwachstellenbeschreibung	fehlende punktuelle Querungsmöglichkeit
Lösungsvorschlag / Bemerkung:	Fussgängerstreifen mit Querungshilfe

Tabelle 2: Übersicht der Schwachstellen (Quelle: LV-Portal Kanton St.Gallen)

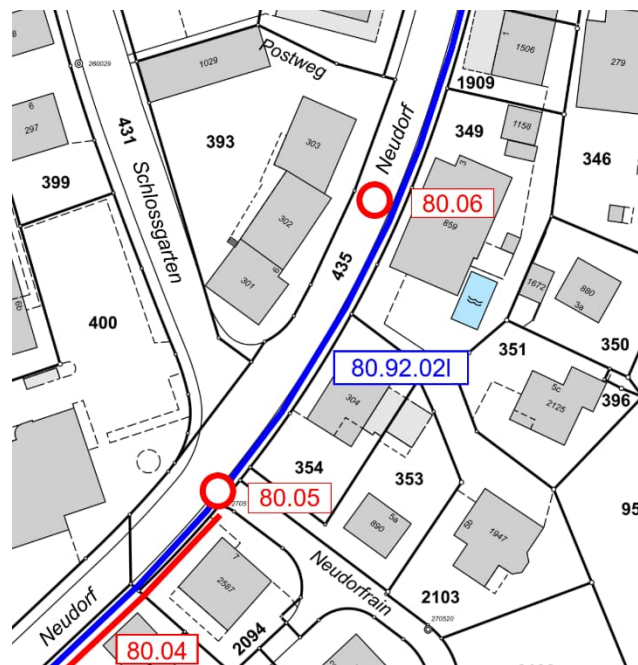


Abbildung 4: Übersicht der Schwachstellen auf der Neudorfstrasse (Quelle: geoportal.ch)

4.9 Öffentlicher Verkehr

Im Projektperimeter verkehren Buslinien der Post Schweiz AG. Insgesamt sind es fünf Postautolinien, welche berücksichtigt werden müssen. Vier dieser Linien fahren in einem 60 Min-Takt bzw. eine Linie davon in einem 30 Min-Takt während den Stosszeiten. In Abbildung 5 sind die Strassen markiert, welche die Postautos befahren. Die fünfte Linie fährt nur in der Nacht von Wil via Oberbüren nach Uzwil.

Haltestelle Die Haltestelle Oberbüren Post ist auf der Westseite aktuell als Fahrbahnhaltestelle und auf der Ostseite als Busbucht (auf dem Vorplatz) ausgestaltet. Beide Haltestellen sind nach heutigem Stand nicht behindertengerecht ausgebaut.

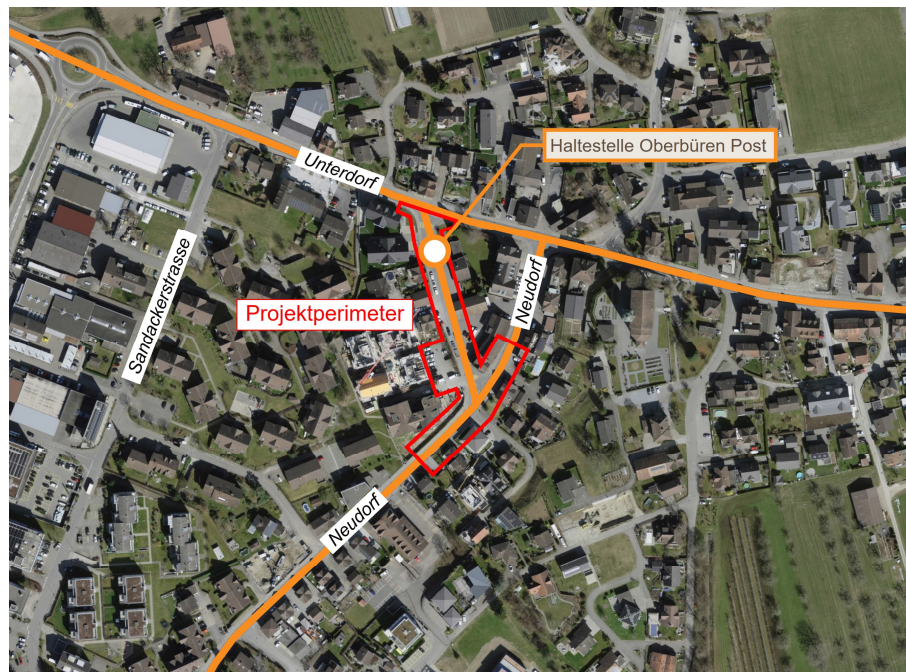


Abbildung 5: Übersicht Haltestelle Oberbüren Post (Quelle: geoportal.ch)

4.10 Ausnahmetransportroute

Eine Ausnahmetransportroute vom Typ 2b verläuft auf der Kantonsstrasse Unterdorf, welche die Schlossgartenstrasse tangiert.

4.11 Verkehrsverhältnisse heute

Schlossgartenstrasse Die Schlossgartenstrasse, zwischen der Neudorf- und Unterdorfstrasse, befindet sich in der generell 50 Zone. Der Verkehr rollt in beide Richtungen. Von der Schlossgartenstrasse her sind auf der ganzen Länge mehrheitlich private Liegenschaften erschlossen.

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) beträgt rund 1'370 Fahrzeuge (Erhebung 2021). Der LW-Anteil beträgt etwa 12.7%.

- Fussgängerstreifen** Im Projektperimeter sind zwei Fussgängerstreifen bei den Einlenkern Neudorf- und Unterdorfstrasse markiert.
- Parkplätze** Auf dem GS-Nr. 400 befinden sich aktuell 24 Parkplätze und ein behindertengerechter Parkplatz. Die Parkplätze sind über die Zufahrt Höhe Stationierung 0+073.000 erschlossen und werden mehrheitlich durch die Raiffeisenbank und eine Arztpraxis genutzt.
- Auf dem GS-Nr. 393 und 394 befinden sich aktuell private Parkplätze, welche durch die Überbauung Schlossgarten aufgehoben werden.

4.12 Strassenklassierung und -eigentum

Alle vom Projekt betroffenen Strassen befinden sich im Eigentum der Gemeinde Oberbüren oder dem Kanton St. Gallen. Der klassierte Postweg verläuft durch privaten Grundstücke.

Klassierung	Strasse
Kantonsstrasse	Unterdorfstrasse
Gemeindestrasse 1. Klasse	Neudorfstrasse, Schlossgartenstrasse
Weg 1. Klasse	Postweg

Tabelle 3: Strassenklassierung (Quelle: geoportal.ch)

4.13 Beleuchtung

Die Schlossgartenstrasse sowie die Neudorfstrasse werden heute mit Leuchten auf Peitschenkandelaber beleuchtet. Die Leuchten befinden sich auf der westlichen Seite der Strassenzüge.

4.14 Kanalisation und Werkleitungen

Vorgängig oder gemeinsam mit den Strassenbauarbeiten sind durch die verschiedenen Werke Ergänzungen im Leitungsnetz vorgesehen. Im Wesentlichen sind folgende Massnahmen vorgesehen:

- | | |
|--------------------|--|
| ▪ Kanalisation | Kein Sanierungs- oder Ausbaubedarf |
| ▪ Wasserversorgung | Leitungersatz und Erstellung Ringschluss |
| ▪ EW | Kompletter Sanierungsbedarf |
| ▪ Swisscom | Punktuellder Sanierungsbedarf |

4.15 Zonenplan

Der Projektperimeter liegt komplett in der Kernzone K2.

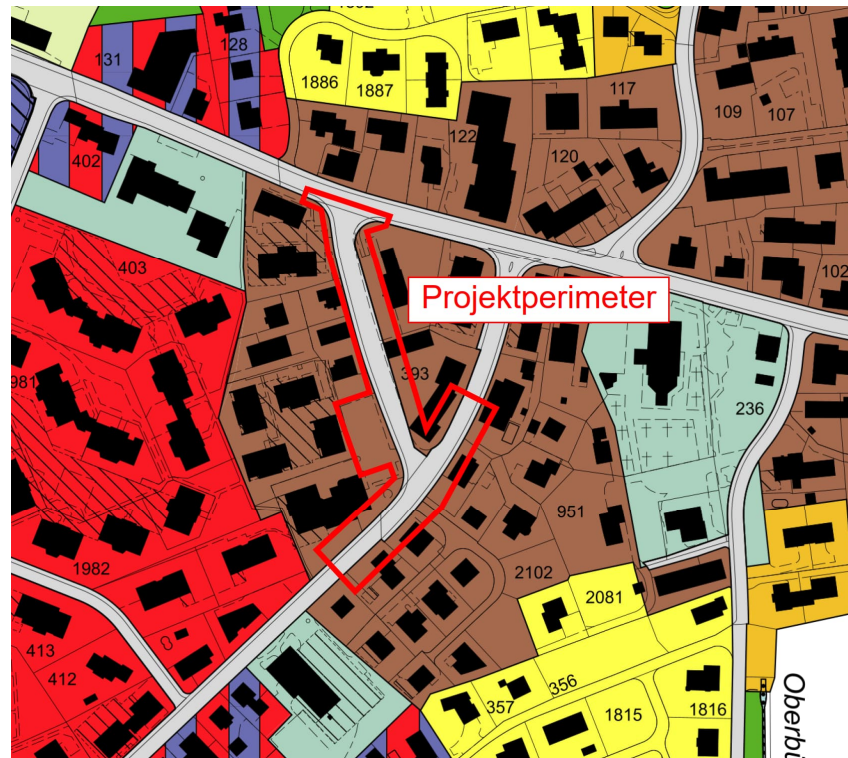


Abbildung 6: Zonenplan (Quelle: geoportal.ch)

5 Strassenzustand heute

5.1 Allgemeines

Die Schlossgartenstrasse weist auf der ganzen Strecke ein Dachgefälle auf und fällt in Richtung der Kantonsstrasse ab. Die Breite der Schlossgartenstrasse weist im Bereich der bestehenden Bushaltestellen etwa 10m auf. In südlicher Richtung verringert sich die Breite auf etwa 6.80m. Die Neudorfstrasse hat eine Strassenbreite von etwa 6.60m.

Der westlich gelegene Gehweg hat eine Breite von 2.0m und verläuft durch den ganzen Projektperimeter.

5.2 Oberbau

visuelle Grobbeurteilung, ohne
Berücksichtigung
Untersuchungsbericht

Der Oberbau der Schlossgartenstrasse ist in einem schlechten Zustand und weist vor allem im Bereich Einlenker Neudorfstrasse und auf dem Gehweg viele Risse auf. Aufgrund starker Nutzung durch Busse sind grosse Verformungen im Bereich der Bushaltestellen zu erkennen.

Die Neudorfstrasse weist im Projektperimeter einige Risse auf.

5.3 Abschlüsse

Die Randsteine bestehen westseitig aus einem kombinierten Rand- und Wasserstein und ostseitig mehrheitlich aus einem Randstein. Der Zustand der Randabschlüsse ist über den ganzen Projektperimeter gesehen schlecht.

5.4 Entwässerung

Die Gemeindestrasse wird über Strassenabläufe entwässert, welche sich entlang beider Strassenränder verteilen und an die Mischabwasserkanalisation angeschlossen sind.

6 Beschrieb Projekt

6.1 Ausgangslage

In den Projektplänen sind sämtliche Verkehrsflächen der Fahrbahn, Gehwege, Bushaltestellen usw. in der Situation lagemässig und in den Querprofilen höhenmässig dargestellt.

Um Anpassungen entlang der Fahrbahnränder oder angrenzenden Fassaden möglichst gering zu halten, wurde das Projekt höhenmässig an den Bestand angeglichen.

6.2 Sicherheit

Im vorliegenden Projekt wurde den sicherheitsrelevanten Randbedingungen hohe Beachtung geschenkt und planerisch umgesetzt. Dies betrifft in erster Linie die Bushaltestellen mit deren Zugängen und den Schleppkurvennachweisen.

6.3 Geplante Massnahmen

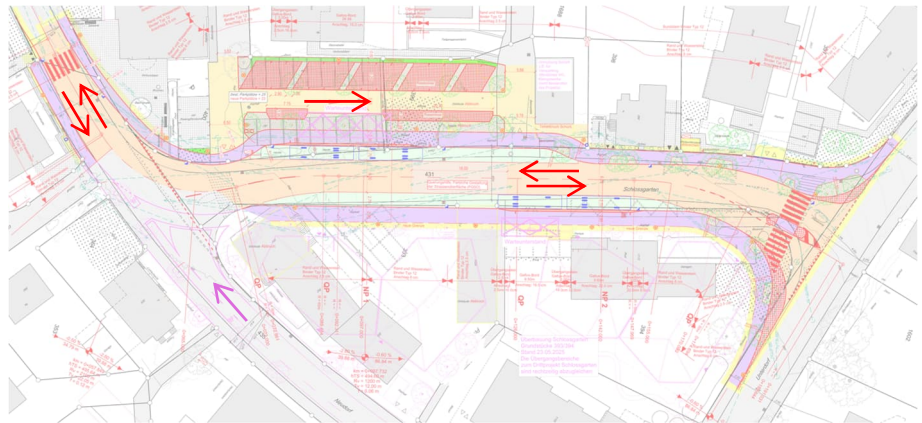
Das Projekt umfasst im Wesentlichen folgende Massnahmen:

- Sanierung Strassenoberbau von Fahrbahn und Gehweg
- Erstellen von beidseitigem Gehweg
- Erstellen Fussgängerstreifen mit Mittelschutzinsel auf der Schlossgartenstrasse Höhe Einlenker Unterdorfstrasse
- Erstellen Fussgängerstreifen auf der Neudorfstrasse auf Höhe Raiffeisenbank
- Erstellung Querungshilfe auf Schlossgartenstrasse mittels Farblicher Gestaltung der Strassenoberfläche (FGSO)
- Verschiebung und Ausbau Bushaltestellen nach Behindertengleichstellungsgesetz
- 2 Bushaltestellen mit Betonplatten mit insgesamt 4 Anlegekanten für Standardbusse
- Bauliche Sicherung der Sichtzonen bei einmündenden Gemeindestrassen sowie Grundstückszufahrten
- Ausbau Einlenker Unterdorfstrasse
- Anpassung Einlenker Neudorfstrasse und Erstellung Trottoirüberfahrt (Realisierung ev. erst in einer späteren Phase mit Neudorfstrasse)

6.4 Verkehrsführung

Im Rahmen des BGK wurden Variantenstudien für eine neue Verkehrsführung im Zentrum von Oberbüren ausgearbeitet. Dabei sind die Fahrbeziehungen des öffentlichen Verkehrs, die privaten Drittprojekte sowie der «Dreiecksbereich» Schlossgarten-, Unterdorf- und Neudorfstrasse berücksichtigt worden. Die Machbarkeitsstudie Das BGK und der Gemeinderat Oberbüren empfehlen folgende Verkehrsführung:

- Die Neudorfstrasse wird in Fahrtrichtung Süden von der Unterdorfstrasse bis zur Einmündung in die Schlossgartenstrasse als Einbahn umgebaut.
- Die Schlossgartenstrasse wird in beide Richtung befahrbar bleiben.



6.5 Situation

Abbildung 7: Übersicht Verkehrsführung Schlossgarten- und Neudorfstrasse

Das Projekt weist eine Länge von etwa 180 m auf. Der Projektperimeter setzt sich aus den Elementen Einmündung Neudorf, Bushaltestellen Post und Einlenker Unterdorf zusammen.

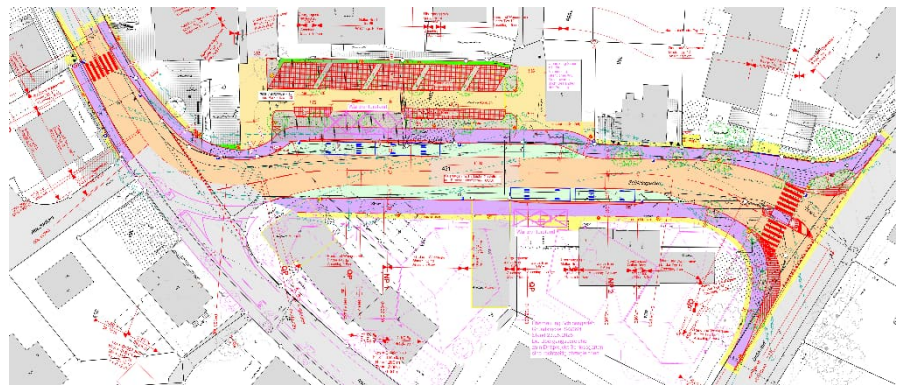


Abbildung 8: Situation

Bereich Einmündung Neudorf

Durch die neue Verkehrsführung geht die Neudorfstrasse von Westen her vortrittsberechtigt in die Schlossgartenstrasse über. Die Fahrbahnbreite beträgt auf der Höhe der Raiffeisenbank 6.0m und verbreitert sich ab dem Fussgängerstreifen auf maximal 8.40m. Die östlich anschliessende Neudorfstrasse mit Einbahnregime weist eine Fahrbahnbreite 3.50m auf und ist kombiniert mit einem Radstreifen von 1.5m Breite für Radfahrende in Richtung Unterdorfstrasse. Die Einmündung wird mit überfahrbaren Pflasterungen optisch strukturiert. Die Pflasterung weist zur Fahrbahn hin eine Rampe mit 4.0cm Neigung auf.

Die beidseitigen Gehwege an der Neudorfstrasse weisen eine Breite von 2.0m auf. Bei der neuen Einmündung der Neudorf- in die Schlossgartenstrasse ist eine Trottoirüberfahrt mit einer Breite von 2.50m geplant.

Für den Radverkehr ist eine 1.50m breite Velofurt auf der Neudorfstrasse in Richtung Kantonsstrasse und in Gegenrichtung zum motorisierten Verkehr geplant.

Es sind aufgrund der Optimierung der Geometrie seitliche Anpassungen von Grün-, Asphalt oder Verbundsteinflächen erforderlich.

Bushaltestellen Post

Der Neubau der Bushaltestellen unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit, Nutzung der vorhandenen Bausubstanz, möglichst wenig Landerwerb und Koordination mit dem angrenzenden Drittprojekt Überbauung Schlossgarten umfasst folgende baulichen Massnahmen:

Die östliche Bushaltestelle mit einer Breite von 2.70m kann gerade angefahren werden. Zur visuellen Trennung und der Dauerhaftigkeit ist eine Betonplatte auf eine Länge von etwa 80m geplant. Auf der Westseite ist eine Busbucht geplant. Die Busbucht hat eine Breite von 2.70m und ist 65m lang. Die Fahrbahnbreite für den MIV beträgt 6.0m. Es sind beidseitig Warteunterstände für Busnutzende vorgesehen, welche zusammen mit der Überbauung Schlossgarten noch detailliert auszuarbeiten und architektonisch abzugleichen sind.

Der ost- und westseitige Gehweg hat auf der ganzen Länge der Betonplatten eine Breite von 2.90m. Das bestehende Gebäude (Schürli) auf dem GS-Nr. 399 muss aufgrund der knappen Platzverhältnissen zum Teil abgebrochen werden, so dass die Sichtverhältnisse gewährleistet werden können. Die Art einer allfälligen Umnutzung des Gebäudes wird ebenfalls zusammen mit der Überbauung Schlossgarten geprüft oder alternativen entwickelt.

Zwischen den gegenüberliegenden Bushaltestellen ist als Querungshilfe eine Farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche (FGSO) in Form eines farblich hervorgehobenen Deckbelags vorgesehen.

Die Anpassungen ostseitig werden mit der Überbauung Schlossgarten koordiniert.

Westseitig ist eine chaussierte begehbare und begrünte Fläche zur Abgrenzung zum Parkplatz geplant.

Einlenker Unterdorf

Die Fahrbahn der Schlossgartenstrasse wird nach den Bushaltestellen senkrecht auf die Kantonsstrasse geführt. Dadurch verschieben sich die Fahrbahnränder in Richtung Osten. Beim Einlenker ist eine Fussgängerschutzinsel mit einer Breite von 2.0m geplant. Die Durchfahrtsbreiten betragen 4.20 und 5.80m, sodass der Winterdienst gewährleistet werden kann. Die mit Lastwagen und Bussen überfahrbaren Pflasterungen an den Fahbnrändern dienen der optischen Strukturierung des Knotenbereichs. Die Pflasterungen weisen einen Anschlag von 4.0cm zur Fahrbahn aufweisen.

Der ostseitige Gehweg reduziert sich im Bereich Einlenker in der Breite von 2.90 auf 2.50m. Aufgrund der Verschiebung des Fahrbahnrandes zwischen der Parzellengrenze und der Fahrbahn beträgt die Breite des westseitigen Gehweges bis zu 5.60m.

Die Anpassungen ostseitig werden mit der Überbauung Schlossgarten koordiniert. Westlich werden die Anpassungen auf den Bestand angepasst.

6.6 Schleppkurven

Die Befahrbarkeit der Einmündungen, Bushaltestellen und Einlenker wurden mittels Schleppkurven von verschiedenen Fahrzeugtypen geprüft. Für jedes Element sind die Grundlagen und die Anforderungen kurz beschrieben.

**Kurve Bereich
Einmündung Neudorf**

- Sattelschlepper, Länge= 16.5 m
- Personenwagen, Länge= 4.90 m
- Geschwindigkeit 30 km/h

Der Begegnungsfall Sattelschlepper (grüne Fläche) / Personenwagen (blaue Fläche) ist im Kurvenbereich bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h massgebend.

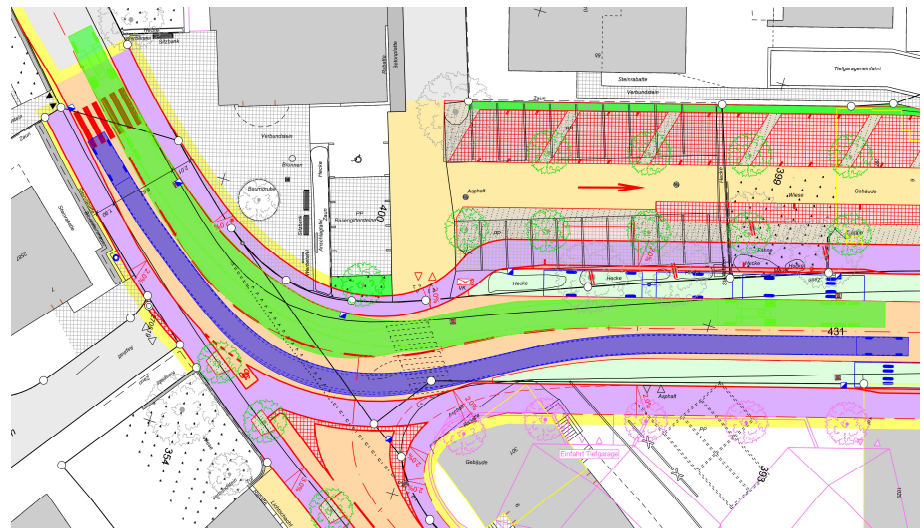


Abbildung 9: Schleppkurvennachweis Kurvenbereich Neudorfstrasse

Einmündung Neudorf

- Gelenkbus mit starrer Achse, Länge= 18.75 m
- Personenwagen, Länge= 4.90 m
- Geschwindigkeit 10 km/h

Das Überfahren der Gegenfahrbahn im Bereich des Knotens wird in Rücksprache mit der Gemeinde und der Kantonspolizei akzeptiert. Dies deshalb, weil die Fahrgeschwindigkeit bei diesem Begegnungsfall gering ist und bereits im heutigen Zustand Praxis ist. Der Begegnungsfall Gelenkbus (grüne Fläche) / Peronsonwagen (blaue Fläche) kann gewährleistet werden. Die Pflasterung wird nur durch den Gelenkbus überfahren.

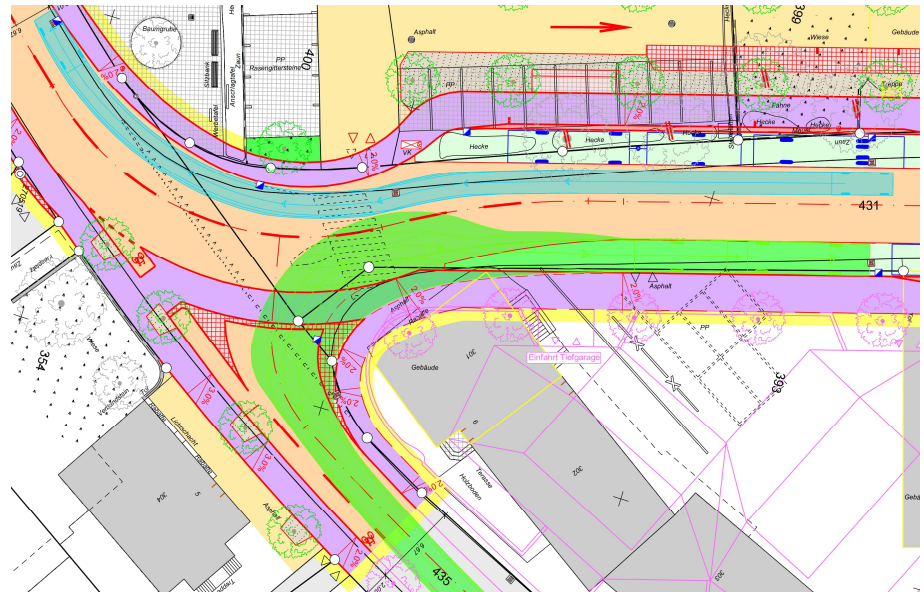


Abbildung 10: Schleppkurvennachweis Einmündung Neudorf

**Bushaltekante
Post Ost**

- Gelenkbus mit starrer Achse, Länge= 18.75m
- Bus, Länge = 12m

Die Bushaltekante ist für einen Gelenkbus und zwei Busse mit einer Länge von 12m geplant. Das autonome Wegfahren der Busse 12m von der Haltekante ist durch den Abstand von 3.0m zwischen den Bussen gewährleistet.

**Bushaltekante
Post West**

- Gelenkbus mit starrer Achse, Länge= 18.75m
- Bus, Länge = 12m

Die Bushaltekante ist für einen Gelenkbus und einen Bus mit einer Länge von 12m geplant. Das autonome Wegfahren kann aufgrund der Platzverhältnisse nicht gewährleistet werden.

- Einlenker Unterdorf**
- Sattelschlepper, Länge= 16.5m
 - Geschwindigkeit 10km/h

Die überfahrbare Pflasterung ist anhand der Schleppkurve eines Sattelschleppers bemessen. Bei der Einfahrt in die Kantonsstrasse wird die Gegenfahrbahn nicht tangiert.

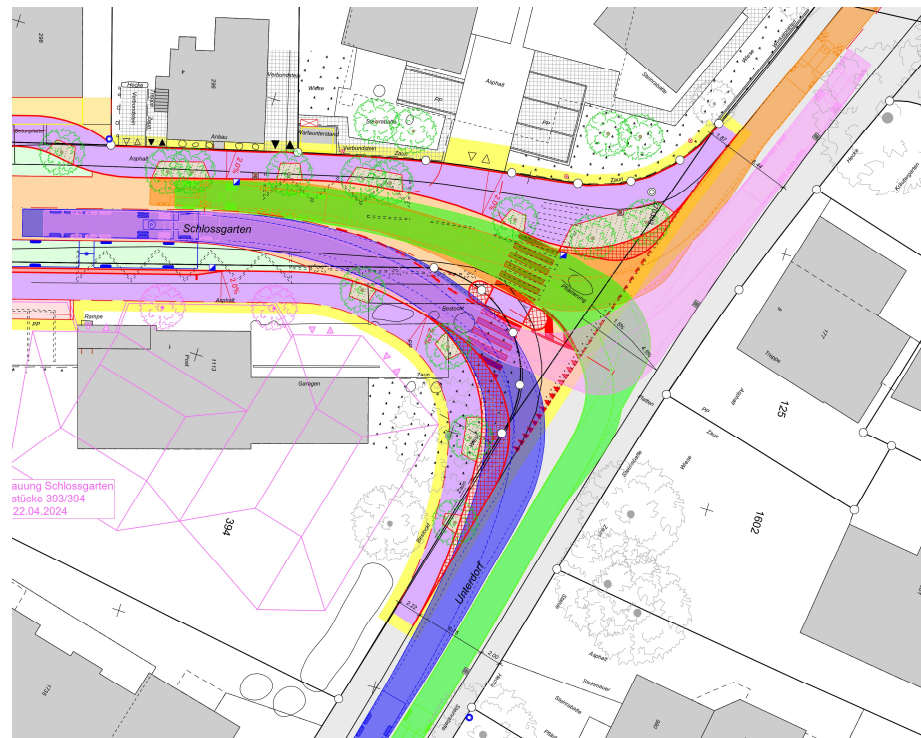


Abbildung 11: Schleppkurvennachweis Einlenker Unterdorfstrasse

6.7 Parkplätze

GS-Nr. 399 / 400 Raiffeisen

Durch die neue Linienführung der Schlossgartenstrasse samt den Bushaltestellen würden im östlichen Teil auf dem GS-Nr.400 10 von insgesamt 20 Parkplätzen entfallen. Mit dem geplanten Abbruch des Gebäudes auf dem GS-Nr. 399 ist ein neues Parkplatzregime möglich. Es können normenkonforme Parkplätze ausgebaut werden, welche als Längs- und Schrägparkfelder angeordnet sind. Zur westlichen Parzellengrenze ist eine Hecke mit einer Breite von 80 cm geplant. Alle 18 Parkplätze werden mit Rasenliner realisiert. Zwischen den Schrägparkfelder sind chaussierte Flächen mit einer Bepflanzung geplant. Aufgrund der Anordnung erfolgt die Zufahrt im Einbahnverkehr in Richtung Norden.

6.8 Linienführung

Horizontale Linienführung

Aufgrund der Verschiebung und dem Ausbau der Bushaltestellen nach Behindertengleichstellungsgesetz wird die Schlossgartenstrasse ausgebaut. Der ganze Projektperimeter wird auf den öV ausgelegt.

Vertikale Linienführung

Die Höhenlagen der Fahrbahnachsen orientieren sich am heutigen Niveau.

6.9 Sichtzonen

Die Sichtzonen vom MIV sind auf die $v_{85} = 40$ km/h ausgelegt. Dies entspricht einer Knotensichtweite von 35m. Alle erforderlichen Sichtweiten können der Situation entnommen werden.

Bei den Sichten auf die Annäherungsbereiche des Fussgängerstreifen, in der Einmündung Unterdorfstrasse, wurden reduzierte Werte angewendet. Da der in die Schlossgartenstrasse einbiegende motorisierte Individualverkehr (MIV) in der Kurve eine reduzierte Geschwindigkeit aufweist, wurden hier die Sichtweiten in Kurven aus der VSS-Norm 40 241 (bei Kurvenradius 20m sind 30m notwendige Sichtweite erforderlich) angewandt.

Ausser bei der westlichen Bushaltestelle können die erforderlichen Sichtweiten auf die Fussgänger (LV) und den motorisierten Individualverkehr (MIV) mit den geplanten Massnahmen gewährleistet werden. Bei der Grundstücksausfahrt in der erwähnten Bucht kann die Sicht von 35m bei zwei haltenden Bussen nicht gewährleistet werden. Eine geometrische Optimierung ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht möglich und dass zwei Busse gleichzeitig halten, stellt eine kurzfristige Situation dar.

6.10 Geometrisches Normalprofil (GNP)

Art	Breite
Fahrbahn generell	6.00 m
Fahrbahn bei Fussgängerschutzinsel	mind. 3.80 m
Betonplatte Bushaltestelle	2.70 m
Wartebereich Bushaltestelle	2.90 m
Fussgängerübergang	4.00 m
Gehweg	mind. 2.00 m

Tabelle 4: generelle Abmessungen GNP

Die Fahrbahnbreite von 6.00 m ergibt sich aus dem Begegnungsfall Gelenkbus / Gelenkbus bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h.

Das Quergefälle orientiert sich an den bestehenden Gefällsverhältnissen. Im Bereich der neuen Bushaltestellen erfolgt ein Quergefällswechsel von einem einseitigen Gefälle in ein Dachgefälle. Dadurch ergeben sich durch die Verbreiterung der Geometrie weniger Anpassungen an den angrenzenden Grundstücken. Im Gehwegbereich beträgt das Gefälle grundsätzlich 2.0%.

6.11 Fahrbahnoberbau

Durch die Consultest AG, Othringen wurde eine materialtechnische Zustandserfassung des Fahrbahnoberbaus durchgeführt. Wir verweisen auf den Untersuchungsbericht 0412-24-1 vom 25. März 2024. Erkenntnisse aus dem Untersuchungsbericht sind in das Projekt eingeflossen.

Zusammenfassung Untersuchungsbericht, Consultest AG:

Der PAK-Gehalt im Asphalt ist deutlich unter den BAFU-Grenzwerten (250 mg/kg). Die Frostsicherheit ist theoretisch nicht nachgewiesen. Aufgrund des bestehenden Gebrauchsverhaltens und bei gleichbleibenden Rahmenbedingungen ist davon auszugehen, dass die Frostbeständigkeit gewährleistet ist.

Aufgrund der Zustandserfassung gehen wir davon aus, dass die Foundationsschicht im ganzen Projektperimeter mehrheitlich belassen werden kann. Im Bereich der Verbreiterung der Geometrie wird eine neue Foundationsschicht eingebaut.

Für die Dimensionierung wurden aufgrund der Nutzung folgende Annahmen getroffen:

Projektteil	Tragfähigkeitsklasse	Verkehrslastklasse
Strasse	S2 - mittlere Tragfähigkeit	T3 - mittel
Gehweg	S2 - mittlere Tragfähigkeit	T1 – sehr leicht

Tabelle 5: Übersicht Tragfähigkeits- und Verkehrslastklasse

Daraus ergibt sich folgender Aufbau für den Oberbau:

Fahrbahn			
Deckschicht	SDA 4-12/16	Pmb 45/80-65	3.0 cm
Tragschicht	AC T 22 N	B 50/70	10.0 cm
<i>best. Foundationsschicht</i>	<i>UG 0/45</i>		<i>mind. 45.0 cm</i>
Total			57.0 cm

Tabelle 6: Projektierter Oberbau Fahrbahn

Gehweg / Trottoirüberfahrt			
Deckschicht	AC 8 N	B 70/100	3.0 cm
Tragschicht	AC T 16 N	B 70/100	5.0 cm
Tragschicht (bei Trottoirüberfahrten)	AC F 22 N	B 70/100	7.0 cm
<i>best. Foundationsschicht</i>	<i>UG 0/45</i>		<i>mind. 45.0 cm</i>
Total			57.0 cm

Tabelle 7: Projektierter Oberbau Gehweg / Trottoirüberfahrt

Bushaltestelle			
Oberbeton	Splitbeton, 100% gebrochenes Korn Dmax 8 mm	C30/37	6.0 cm
Unterbeton	Beton NPK G Rundkorn Dmax 32 mm	C30/37	18.0 cm
Heissmisch-Foundationsschicht	AC F 22	B 50/70	8.0 cm
Foundationsschicht	UG 0/45		40.0 cm
Total			72.0 cm

Tabelle 8: Projektierter Oberbau Bushaltestelle

6.12 Randabschlüsse

Aufgrund der neuen horizontalen Linienführung werden alle Randabschlüsse im Projektperimeter ersetzt. Der Strassenrand wird aufgrund des Quergefälles zum grösstenteils beidseitig mit einem kombinierten Abschluss (Randstein RN 12 mit Wasserstein Binder Typ 12) ausgeführt. Der Gehwegrand wird mit einem einfachen Bundstein (Binder Typ 12) abgeschlossen. Zum Drittprojekt Überbauung Schlossgarten ist kein Randabschluss geplant. Die Fussgängerinsel wird mit einem Doppelbund und Rand-, Wasserstein eingefasst. Der Übergang der Trottoirüberfahrt zur Neudorfstrasse wird mit einem 41 cm breiten Spezialstein ausgeführt.

Steinarten	
Randstein	RN Typ 12 (Höhe min. 25 cm), Granit
Wasser-, Bundstein, Doppelbund	Binder Typ 12, Granit, feinkörnig, Oberfläche gestockt
Stellplatte	SN 8 (Höhe min. 25 cm), Granit
Kasseler Sonderbord Plus	Gallus-Bord, Granit
Trottoirüberfahrt	RN Typ 12 (Höhe min. 25 cm), Granit, entlang Fahrbahn Gemeindestrasse Spezialstein, Granit, feinkörnig, Oberfläche gestockt, in einmündende Strasse

Tabelle 9: Übersicht Steine für Randabschlüsse

Anschläge	
Rand- und Wasserstein	8.0 cm, normal 2.5 cm, bei Überfahrten
Rand- und Wasserstein (Trottoirüberfahrten)	4.0 cm, schräg
Doppelbundstein	5.0 cm, normal 2.5 cm, bei Überfahrten 2.5 cm, bei Fussgängerinsel
Stellplatte	10.0 cm, normal
Kasseler Sonderbord Plus	Haltekante 16.0 cm Haltekante 22.0 cm

Tabelle 10: Übersicht Anschläge der Randabschlüsse

6.13 Behindertengerechtes Bauen

Alle strassenbaulichen Massnahmen orientieren sich an der Richtlinie «Behindertengerechte Gehwegnetze» von der schweizerischen Fachstelle für behindertengerechtes Bauen bzw. der VSS-Norm 640 075. Die Anforderungen an einen hindernisfreien Verkehrsraum werden wenn möglich erfüllt.

6.14 Signalisation und Markierung

In der Schlossgartenstrasse wird aus verkehrstechnischer Sicht keine Mittellinie markiert. Dadurch wird sich die Fahrgeschwindigkeit reduzieren und das Erscheinungsbild des Strassenraums wird wohltuend aufgewertet. Im Kurvenbereich Einmündung Neudorf wird eine Leitlinie markiert.

6.15 Umklassierung

Für das vorgesehene Projekt wird keine Strasse bzw. Weg umklassiert.

6.16 Fussverkehr

Für den Fussverkehr werden am Projektanfang und -ende eine sichere Querung erstellt. Durch die Trottoirüberfahrt bei der Einmündung Neudorf entsteht beidseitig ein durchgehender Gehweg mit einer Mindestbreite von 2.00m und die Verbindung zwischen der Neudorf und Schlossgartenstrasse wird gestärkt.

Für die ausgewiesenen Schwachstellen LV sind somit folgende Massnahmen vorgesehen:

- Schwachstellen Nr.: 80.04 → Markierung Fussgängerstreifen Höhe Raiffeisenbank
- Schwachstellen Nr.: 80.05 → Markierung Fussgängerstreifen Höhe Raiffeisenbank
- Schwachstellen Nr.: 80.06 → keine Massnahmen

6.17 Radverkehr

Für den kantonalen Radweg sind aufgrund der tiefen Verkehrsmengen keine weiteren Massnahmen geplant. Vielmehr wird die Fahrbahnbreite leicht reduziert, damit auf der Verkehrsfläche die Koexistenz gefördert wird. Zwischen Schlossgartenstrasse und Unterdorf ist ein Radstreifen im Gegenverkehrs- bzw. Einbahnregime von 1.50m Breite vorgesehen.

Auf der Schlossgartenstrasse sind keine Radstreifen bzw. -wege geplant.

Für die ausgewiesenen Schwachstellen sind somit folgende Massnahmen vorgesehen:

- Schwachstellen Nr.: 80.92.02I → neuer Radstreifen

6.18 Öffentlicher Verkehr

Die neuen Bushaltestellen (BHS) werden behindertengerecht ausgebaut. Die BHS werden mit einer Haltenkante von 16 bzw. 22 cm realisiert. Zur Aufnahme der Kräfte wird der Oberbau der BHS als Betonfahrbahn ausgebildet.

Anforderungen AöV

Das Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) will aufgrund der zukünftigen Fahrplanerweiterungen auf der Ostseite drei Busse anordnen. Das autonome Wegfahren soll für alle Busse gewährleistet sein. Aufgrund der neuen Überbauung und deren Tiefgarageneinfahrt ist eine längere Anlegekante als im Projekt vorgesehen nicht möglich, aber es können kurzzeitig drei Busse auf die Betonfahrbahn fahren und autonome wieder wegfahren.

Befahrbarkeit

Bei den neuen BHS wurde die Befahrbarkeit mit Gelenkbussen geprüft (Kapitel 6.6). Aufgrund des autonomen Wegfahrens können die Haltekanten nicht im ganzen Bereich mit einem Anschlag von 22 cm realisiert werden.

Buswarteunterstand

Seitens der Gemeinde Oberbüren sind bei beiden BHS Warteunterstände vorgesehen, welche mit einer Sitzgelegenheit und Beleuchtung ausgestattet werden. Die genaue Ausführung wird architektonisch mit der Überbauung Schlossgarten abgeglichen.

6.19 Motorisierter Verkehr

Die Schlossgartenstrasse wird auf der ganzen Länge einspurig von beiden Seiten befahren. Die Fahrstreifenbreite wurde auf 3.0 m gewählt.

6.20 Strassenraumgestaltung

Im ganzen Projektperimeter wird Wert daraufgelegt, dass der Strassenraum mit Grünelementen aufgewertet wird. Dafür sind über 35 Bäume und etwa 80m² Grünfläche vorgesehen, welche als städtebauliches Gestaltungselement eingesetzt werden. Dadurch wird die Bedeutung der strassenräumlichen Qualität unterstützt und ein ausgeglichenes Mikroklima im Strassenraum (u.a. Beschattung für FussgängerInnen besonders bei Hitze) begünstigt. Im Bereich Einlenker Unterdorfstrasse und bei allen Baumstandorten entstehen zum Teil im Gehwegbereich chaussierte Flächen, welche angesät werden können. Die Abgrenzung zwischen der westlichen Bushaltestelle und dem Parkplatz der Raiffeisenbank ist ein chaussiertes Band mit einer Hochstammbeplanzung vorgesehen.

Die Planung der Gestaltung wurde zusammen mit der parbat Landschaftsarchitektur GmbH in Abgleich zur Umgebung der Überbauung Schlossgarten erarbeitet.

6.21 Beleuchtung

Ein angepasstes Strassenbeleuchtungskonzept soll die Aufwertung des Strassenraumes unterstützen. Die Anpassungen der Beleuchtung sind im ganzen Projektperimeter für eine optimale Aufwertung von Bedeutung. Für die Strassenbeleuchtung sind mehrheitlich am Gehwegrand stehenden Kandelaber vorgesehen. Vorgesehen sind Leuchtmittel mit runden asymmetrischen oder symmetrischen Ausleuchtungen.

6.22 Oberflächenentwässerung

Das Entwässerungskonzept richtet sich nach den Richtlinien gemäss «Wegleitung Gewässerschutz bei der Entwässerung von Verkehrswegen» (BAFU) sowie dem Merkblatt AWE184 «Regenwasserentsorgung» des Amtes für Umwelt und Energie des Kanton St.Gallen und in Absprache mit dem GEP-Ingenieur. Demnach ist Strassenabwasser in erster Linie zu versickern, in zweiter Linie in ein Oberflächengewässer einzuleiten und in dritter Linie der Kanalisation zuzuführen. Das detaillierte Entwässerungskonzept wird im Rahmen des Bauprojektes erarbeitet.

Das Strassenabwasser wird im ganzen Projektperimeter über an die Geometrie angepasste Strassenabläufe abgeführt und in den Mischabwasserkanal geleitet.

7 Landerwerb

Für die Sanierung der Schlossgartenstrasse ist durch die neue Linienführung im ganzen Projektperimeter Landerwerb erforderlich. Insgesamt sind für das Bauvorhaben etwa 921m² Land von Drittgrundstücken zu erwerben. Etwa 843m² werden während der Bauzeit vorübergehend beansprucht. Die einzelnen Landerwerbsflächen sowie die vorübergehend beanspruchten Flächen während der Bauzeit werden im Landerwerbs- und Enteignungsplan dargestellt. Auf die hauptbetroffenen Grundeigentümer wurde bereits in der Bearbeitung des Vorprojektes zugegangen und der aktuelle Stand des Projektes vorgestellt.

8 Umwelt

8.1 Verdachtsflächenkataster Altlasten / Prüfgebiet Bodenverschiebung

Im vorliegenden Projektperimeter befinden sich keine Flächen, welche im Kataster der belasteten Standorte aufgeführt sind.

Die Schlossgarten-, sowie die Neudorf- und Unterdorfstrasse liegen im «Prüfgebiet Bodenverschiebung». Der Oberboden in Streifen von 10 m ab Fahrbahnrand ist aufgrund der Verkehrsmenge mit grosser Wahrscheinlichkeit mit Schwermetallen (Cadmium, Kupfer, Zink) belastet.

8.2 Ortsbild- und Heimatschutz

Gemäss der kantonalen Schutzverordnung stehen an der Schlossgartenstrasse keine schützenswerten Objekte oder Flächen.

8.3 Natur / Grundwasser / Gewässer

Grundwasserschutz Der ganze Projektabschnitt liegt gemäss Gewässerschutzzone im Gewässerschutzbereich Au. Besondere Massnahmen unter diesem Titel sind nicht erforderlich.

Naturschutz Das Gebiet ist nicht im Plan der Naturschutzinventare eingetragen. Auf das vorliegende Projekt sind unter dem Titel Naturschutz keine Massnahmen erforderlich.

Quellwasserfassung Gemäss Grundwasserkarte sind weder Quell- noch Grundwasserfassungen tangiert. In den angrenzenden GS-Nr. 404/406/423 sind Sondierbohrungen eingetragen.

Gewässer Im Projektperimeter befindet sich kein Gewässer.

Naturgefahren Die Naturgefahrenkarte zeigt im Projektperimeter eine mittlere Gefährdung bis Restgefährdung für eine Überschwemmung auf.

8.4 Umweltschutz

Umweltschutz in der Bauphase Gemäss Richtlinie "Baurichtlinie Luft (BauRLL)" handelt es sich beim vorliegenden Projekt aufgrund der umbauten Belagsfläche (ca. 1'000 m² und somit kleiner als 4'000 m² bei Innenstädtischen Baustellen) um eine Baustelle in der Massnahmenstufe A. Die entsprechenden Vorschriften sind im Rahmen der weiteren Projektierung und der Submission umzusetzen. Die Entsorgungswege von mineralischen Bauabfällen und Bodenmaterial sind mit Lieferscheinen aufzuzeigen.

8.5 Lärm

Gemäss dem Lärmsanierungsprojekt LSP Oberbüren (Technischer Bericht, 14. September 2017, CSD Ingenieure AG) ist an der Sandackerstrasse / Schlossgartenstrasse im Beurteilungszustand 2035 mit Massnahmen bei keinem lärmempfindlichen Gebäude und bei keinem unbebauten Grundstück der Immissionsgrenzwert überschritten.

Allerdings soll im Rahmen des BGK Oberbüren auf der Neudorfstrasse, zwischen der Kantons- und der Schlossgartenstrasse, ein Einbahnregime in südlicher Richtung umgesetzt werden. Ebenso soll der Einlenker des nördlichen Astes der Neudorf- in die Sandackerstrasse vortrittsbelastet werden. Diese

Änderungen des Verkehrsregimes werden zu einer teilweisen Verlagerung des Verkehrs auf die Schlossgarten- und die Sandackerstrasse führen.

Beim BGK handelt es sich um eine Änderung einer bestehenden Anlage (Art. 8 LSV). Die Strassenlärmemissionen sind darum so weit zu begrenzen, dass im Beurteilungszustand 2045 bei Liegenschaften, bei welchen die Immissionsgrenzwerte überschritten sind, keine gegenüber dem Zustand 2045 ohne BGK wahrnehmbar stärkere Lärmimmissionen (≥ 1 dB(A)) erzeugt werden.

Dafür sind Massnahmen an der Quelle (Flüsterbelag, Geschwindigkeitsreduktionen) oder auf dem Ausbreitungsweg (Lärmschutzwände) zu prüfen (Art. 8 LSV).

Die Conterlärm GmbH arbeitet für den Perimeter des BGK Oberbüren darum aktuell eine Lärmbeurteilung für den Ist- und Beurteilungszustand 2045 mit und ohne Massnahmen aus. Mittels eines dreidimensionalen Lärmmodells sollen die Auswirkungen des BGK abgeschätzt werden. Die Resultate aus der Beurteilung werden in der nächsten Projektphase einfließen.

9 Baukosten

9.1 Kostenvoranschlag

Die Kosten und deren Aufteilung sind dem beiliegenden Kostenvoranschlag ersichtlich.

Dem Kostenvoranschlag liegen detaillierte Massenauszüge und Preise von vergleichbaren Objekten zu Grunde. Preisbasis ist Mai 2026. Die Kostengenauigkeit beträgt $\pm 10\%$. Die Mehrwertsteuer von 8.1% ist enthalten. Zurzeit herrschen im Baumarkt grosse Preisschwankungen, die im Kostenvoranschlag nicht berücksichtigt sind.

In den Projektierungs- und Baukosten von rund 2.41 Mio. Fr. sind folgende Leistungen inbegriffen:

- Landerwerb
- Baukosten zur Sanierung und Ausgestaltung der Schlossgarten- und Teil Neudorfstrasse
- Abbruch „Schürli“ mit Anlegung Wiese
- Bäume und Instandstellung von Vorgärten
- Oberflächenentwässerung und Beleuchtung
- Honorare

In den Kosten nicht inbegriffen sind:

- Projektierungs- und Baukosten Werkleitungen

9.2 Agglomerationsprogramm

Ob für das vorliegende Projekt Beiträge vom Bund erwartet werden können, wird noch abgeklärt.

10 Verfahrensablauf und Termine

Das Verfahrensprogramm für die Massnahmen an der Schlossgartenstrasse kann im optimalen Fall folgendermassen abgeschätzt werden:

Aktion	Zeitraum	Verantwortlich
Ablieferung Genehmigungsprojekt	Juni 2026	PV
Projektauflage / Teilstrassenplan	Oktober 2026	G
Einspracheverhandlungen / Landenwerb	ab November 2026	G / PV
Kreditgenehmigung an Bürgerversammlung	März 2027	G
Submission Bauarbeiten / Vergabe	Etappe West: Frühling 2027 Etappe Ost: Herbst 2027	G / PV
Realisierung	Etappe West: ab Herbst 2027 Etappe Ost: ab Frühling 2028	

Tabelle 11: Übersicht Verfahrensablauf und Termine

G = Gemeinde
PV = Projektverfasser

11 Zusammenfassung

Mit der Realisierung von BehiG-konformen Haltekannten ist Oberbüren für zukünftige Fahrplanerweiterungen vorbereitet. In diesem Zusammenhang eröffnet sich die Chance, das Zentrumsbild an der Schlossgartenstrasse deutlich aufzuwerten. Mit der Integration der Überbauung Schlossgarten und mit der Umorganisation des Parkplatzes bei der Raiffeisenbank wird eine grosszügige Gesamtentwicklung für das Dreieck Schlossgarten im Zentrum von Oberbüren geschaffen.

Gossau, 26. Juni 2026

Projektverfasser

B3 Brühwiler AG
Werkstrasse 1
9500 Wil

Projektleiter



Roman Tobler