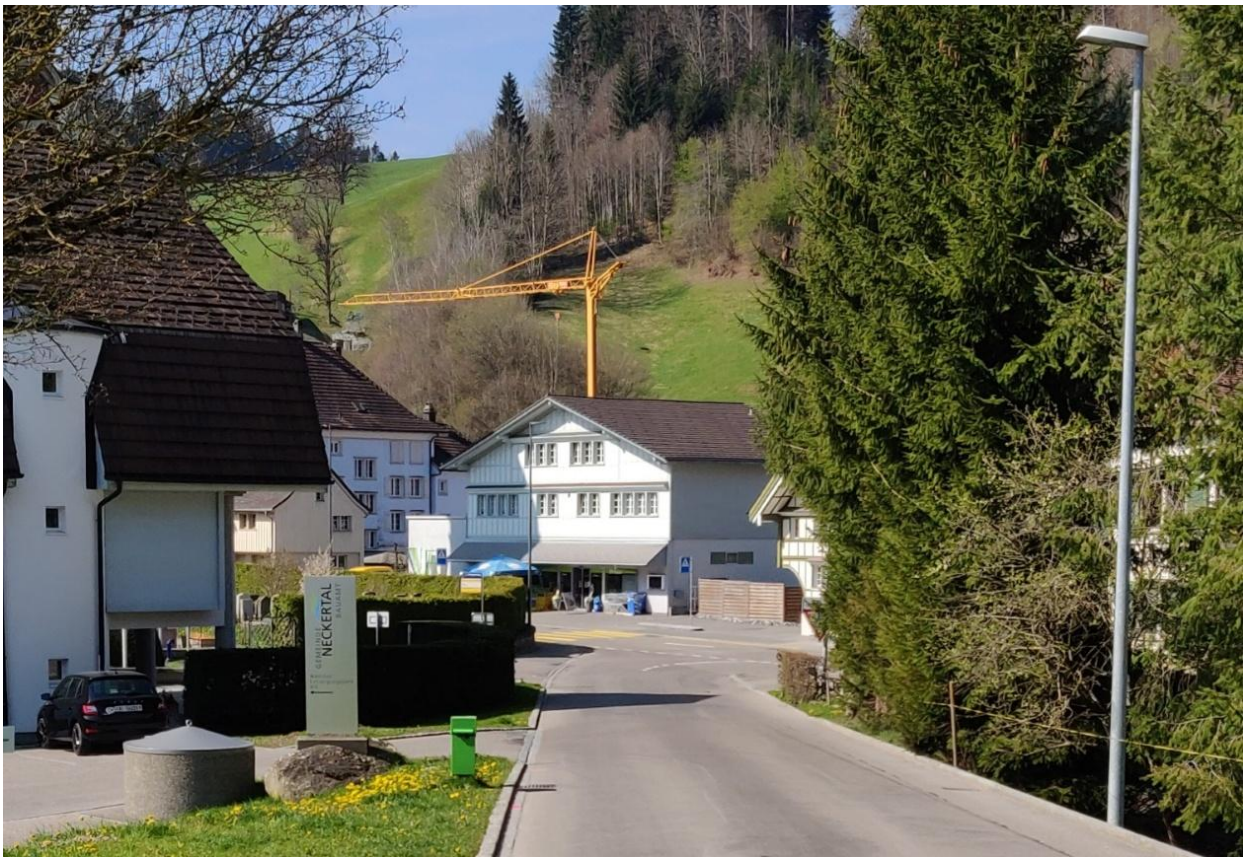


## Bushaltestelle Dorf, St. Peterzell

### Technischer Bericht



St. Gallen, 08.05.2026

## Entwurf Bauprojekt Mitwirkung

**IMPRESSUM**

<b>AUFTRAG</b>	Bushaltestellen Dorf, St. Peterzell – Entwurf Bauprojekt	
<b>AUFTRAGSNUMMER</b>	2589	
<b>AUFTRAGGEBER</b>	Gemeinde Neckertal Lettenstrasse 3 9122 Mogelsberg	Ansprechperson Simon Schlumpf
<b>AUFTRAGNEHMER</b>	F. Preisig AG Bauingenieure und Planer Schreinerstrasse 1 9000 St. Gallen	Ansprechperson Christoph Keller
<b>VERFASSER</b>	Lukas Hasenfratz 044 308 85 47 lukas.hasenfratz@preisigag.ch	

**ÄNDERUNGSVERZEICHNIS**

Version	Anpassung / Änderung	Verfasser	Datum
V0	Entwurf Bauprojekt	Lukas Hasenfratz	08.05.2026

**VERTEILER**

Firma	Name	Anzahl	Version	Datum
Gemeinde Neckertal	Simon Schlumpf	1	V0	08.05.2026

**INHALTSVERZEICHNIS**

<b>1.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>4</b>
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Projektperimeter	4
1.3	Projektziele	4
1.4	Abgrenzung und Drittprojekte	5
1.5	Hinweis zum Projektstand	5
<b>2.</b>	<b>Grundlagen</b>	<b>5</b>
<b>3.</b>	<b>Situationsanalyse und Umwelt</b>	<b>6</b>
3.1	Wasser	6
3.2	Belastungen	6
3.3	Schutzwürdigkeit	7
3.4	Verkehr	7
<b>4.</b>	<b>Strassenbau</b>	<b>7</b>
4.1	Horizontale Linienführung	7
4.2	Vertikale Linienführung	8
4.3	Strassenaufbau	8
4.4	Strassenentwässerung	8
4.5	Gestaltung und Begrünung	9
4.6	Öffentliche Beleuchtung	9
4.7	Verkehrsführung, Signalisation und Markierung	9
4.8	Sichtweiten	9
<b>5.</b>	<b>Werkleitungsprojekte</b>	<b>9</b>
<b>6.</b>	<b>Termine und Bauablauf</b>	<b>9</b>
6.1	Vorgesehener Projektablauf	9
6.2	Vorgesehene Realisierung	10
<b>7.</b>	<b>Kosten</b>	<b>10</b>
<b>8.</b>	<b>Landerwerb</b>	<b>10</b>

## 1. EINLEITUNG

### 1.1 AUSGANGSLAGE

Die Einmündung der Dickenstrasse in die Dorfstrasse in St. Peterzell ist ein wichtiger Verkehrsknoten in St. Peterzell. In diesem Bereich befinden sich diverse Gebäude, die für die Bevölkerung wichtig sind (Schule, Kirche, Post, Einkaufsladen). Die Strasse von Lichtensteig in Richtung Herisau ist als Kantonsstrasse klassiert, die Strasse in Richtung Dicken ist eine Gemeindestrasse 1. Klasse (Drittprojekt Gemeinde Neckertal).

Im Bereich der Kreuzung gibt es Haltestellen von drei Buslinien:

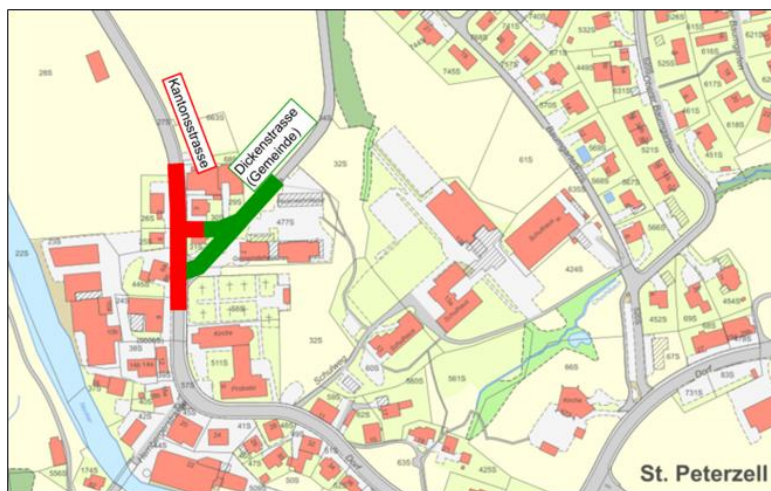
- Die Buslinie 182 (Herisau – Brunnadern-Neckertal) hat zwei Bushaltestellen an der Hauptstrasse (Dorf).
- Die Buslinie 184 (Degersheim – St. Peterzell) hat die Endhaltestelle am Knoten.
- Die Buslinie 185 (Wattwil – Hemberg – St. Peterzell) hat die Endhaltestelle am Knoten.

Die bestehenden Strassen sind für Wendemanöver zu schmal und die Busse müssen die Gehwege und den Vorplatz vor dem alten Gemeindehaus benützen oder müssen dazu Umwegfahrten in Kauf nehmen. Das Wendemanöver findet teilweise im Bereich der Kreuzung statt und erfolgt rückwärts. Die Verkehrssicherheit im Bereich der Kreuzung ist dadurch beeinträchtigt.

Die Gemeinde Neckertal hat das Gebäude 29S auf dem Grundstück 31S erworben. Für den Knotenumbau mit Neukonzeption der Bushaltestellen muss dieses Gebäude vorgängig rückgebaut werden (Drittprojekt Gemeinde Neckertal)

### 1.2 PROJEKTPERIMETER

Der Projektperimeter umfasst den Strassenraum der Dickenstrasse und die zukünftigen Bushaltestellen inkl. Wendemöglichkeiten.



### 1.3 PROJEKTZIELE

Folgende Projektziele werden verfolgt:

- Sanierung der Fahrbahn
- Umsetzung BehiG, Ermöglichen von sicheren Wendemanövern für Busse
- Generelle Erhöhung von Sicherheit und Komfort für Velofahrende
- Generelle Erhöhung von Sicherheit und Komfort für Zufussgehende
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Neubau der Strassenentwässerung
- Aufwertung Knotenbereich
- Massnahmen zur Verbesserung der generellen Verkehrssicherheit (Querschnitte, Sichtweiten, Parkierung, Beleuchtung etc.)

#### **1.4 ABGRENZUNG UND DRITTPROJEKTE**

Nicht Bestandteil dieses Projekts sind folgende Drittprojekte. Diese werden als separate Vorhaben projektiert und realisiert. Eine Koordination der Projekte untereinander findet statt:

- Abbruch bestehende Liegenschaft 29S auf dem Grundstück 31S
- Kantonsstrassenprojekt
- Gestaltung und Begrünung Freifläche in Buswendeschlaufe

#### **1.5 HINWEIS ZUM PROJEKTSTAND**

Das Projekt befindet sich in der Phase Bauprojekt. Für die öffentliche Mitwirkung, die üblicherweise auf Basis eines Vorprojekts durchgeführt wird, werden die Unterlagen deshalb als 'Entwurf Bauprojekt' publiziert. Dossier-Umfang und Detaillierungsgrad einzelner Themen können damit geringgehalten werden.

## **2. GRUNDLAGEN**

- Diverse Protokolle von Sitzungen und Besprechungen zwischen TBA, F. Preisig AG und weiteren Projektbeteiligten 2021 - 2026
- Vorprojekt Bushaltestellen Dorf, St. Peterzell, Schällibaum AG, Juni 2020
- Unfalldatenauswertung der letzten 5 Jahre (2021 – 2025)
- Checkliste FGS Nr. 1475 (LV-Portal St.Gallen)
- Materialtechnische Zustandserfassung mit Eingrenzung teerhaltiger Beläge, Auftrag Nr. 1515-22-1, Consultest AG vom 20.01.2023
- Kanal-TV Untersuchung St. Peterzell, Zustandskontrolle Meteorabwasser, FHS Kanal-TV AG vom 26.02.2021
- Kanal TV Untersuchung St. Peterzell, Zustandskontrolle Meteorabwasser, Ergänzende Aufnahmen, FHS Kanal-TV AG vom 01.02.2023
- Richtlinie Abwasserbewirtschaftung bei Regenwetter, VSA
- Gesamtverkehrsstrategie Kanton St.Gallen
- Normen SIA, VSS
- Richtlinien und technische Grundlagen des Kantons St.Gallen

### 3. SITUATIONSANALYSE UND UMWELT

#### 3.1 WASSER

##### 3.1.1 GRUNDWASSER

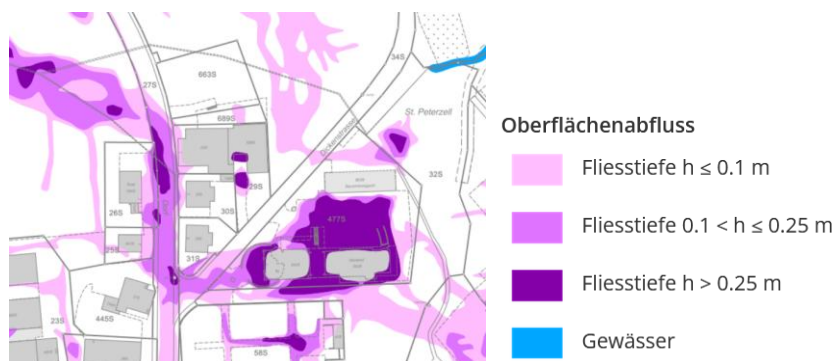
Das Projekt liegt in den Gewässerschutzzonen Au und Ao und einem Gebiet geringer Grundwassermächtigkeit (meist weniger als 2m).

##### 3.1.2 OBERFLÄCHENGEWÄSSER

Es ist ein eingedoltes Gewässer unter der Kantonsstrasse vorhanden.

##### 3.1.3 NATURGEFAHR OBERFLÄCHENABFLUSS

Im Projektperimeter liegt eine Gefährdung vor. Es besteht das Risiko von Oberflächenabfluss um das ehemalige Gemeindehaus (Muldenlage) via Dicken- in die Kantonsstrasse mit Fliesstiefen von 0.10 – 0.25 m und lokal über 0.25 m bei Starkniederschlägen. Durch das Strassenprojekt erfolgt keine Gefahrumlagerung.



Die Strassenräume sollen dabei lenkend und abweisend ausgestaltet werden, um die westlichen Gebäude vor Wasser zu schützen:

- Grosszügige Dimensionierung Längsleitung
- Gesamtleistung aller Strassenabläufe erhöht wählen
- Abschlüsse und Quergefälle

Die Dimensionierung erfolgt in Zusammenarbeit mit dem GEP-Ingenieur in nächster Projektphase.

#### 3.2 BELASTUNGEN

##### 3.2.1 NEOPHYTEN-STANDORTE

Im Projektperimeter sind keine nachgewiesenen Neophyten-Standorte bekannt.

##### 3.2.2 BELASTETE STANDORTE

Im Projektperimeter sind keine belasteten Standorte bekannt.

##### 3.2.3 PRÜFGEBIETE BODENVERSCHIEBUNG

Teile des Projektperimeters liegen im Prüfperimeter für Bodenverschiebungen (PBV, Verkehrsträger).

Bei konkreten Hinweisen während der Realisierung werden die schadstoffverdächtigen Umgebungselemente sowie der mit den Bauarbeiten anfallende Untergrund untersucht.

##### 3.2.4 PAK-BELASTUNGEN

Die Beläge in der Dickenstrasse sind teilweise mit PAK belastet, es sind Schottertränkungen (> 1'000 mg/kg) in unteren Schichten vorhanden. Deswegen ist lokal auch Fundationsmaterial mit PAK belastet und muss in Deponien Typ B oder E abgeführt werden. Der Rückbau wird aufgrund unterschiedlichen PAK-Belastungen abschnittsweise durchgeführt, um die Entsorgungskosten zu minimieren.

### 3.3 SCHUTZWÜRDIGKEIT

Im Projektperimeter befindet sich die archäologische Fundstelle Nr. SAF-66-03 'St. Peterzell, Pfarrkirche und Probstei St. Peter'. Es sind keine Einschränkungen und Massnahmen zu erwarten, da nur Randbereich betroffen ist.

Die Haupttrasse ist als historischer Verkehrsweg Nr. SG 617.2 mit regionaler Bedeutung und die Dickenstrasse als historischer Verkehrsweg Nr. SG 1058 mit lokaler Bedeutung eingetragen.



### 3.4 VERKEHR

#### 3.4.1 MOTORISIERTER VERKEHR

Der DTV auf der Hauptstrasse beträgt ca. 3'600 Fahrzeuge (Messstelle Nr. 125, St. Peterzell Auboden, Stand 2024). Der Schwerverkehrsanteil beträgt ca. 5%. Die Verkehrsmengen auf der Dickenstrasse sind unbekannt, dürften gemäss Stellungnahme zum Vorprojekt jedoch niedrig sein (< 1'000).

#### 3.4.2 VELOROUTEN

- Entlang der Dorfstrasse verläuft eine kantonale Route
- Entlang der Dickenstrasse verläuft eine regionale Route

#### 3.4.3 FUSSVERKEHR

- Entlang der Dorfstrasse verläuft eine Wanderroute mit Hartbelag (untergeordnete Verbindung, da attraktivere Parallelführungen vorhanden sind)
- Entlang der Dickenstrasse verläuft ein Schulweg
- Gebündelte Wunschbeziehungen gibt es am Knoten aufgrund der Bushaltestellen mit Umsteigebeziehungen

## 4. STRASSENBAU

### 4.1 HORIZONTALE LINIENFÜHRUNG

Die Verkehrsräume werden komplett umgestaltet. Die Dickenstrasse wird umgelegt und wird ca. 30 m weiter nördlich im annähernd rechten Winkel an die Kantonstrasse angeschlossen. Der freigespielte Raum ermöglicht das Anlegen eines separaten Bushofs mit drei BehiG-konformen Haltekanten für Midi- und Standardbusse.

Der als Fahrbahn genutzte Bereich ist 5.40 bis 6.00 m breit und ermöglicht damit die relevanten Begegnungsfälle PW-PW oder PW-LW mit tiefen Geschwindigkeiten.

Die Geometrie des Bushofs wird durch Fahrgeometrien sowohl für an- und abfahrende als auch für wendende Busse bestimmt. Um maximale Flexibilität zu erlangen, können alle Haltekanten unabhängig vom Belegungszustand anderer Haltekanten angefahren werden, was entsprechende Flächen benötigt.

Das als Schulweg genutzte, südliche Trottoir entlang der Dickenstrasse wird 2.00 bis 2.50 m breit und nach Norden zum östlich wegführenden Weg verlängert.

#### 4.1.1 BEFAHRBARKEIT

Bei dieser Bushaltestelle stehen aufgrund räumlicher Restriktionen die Befahrbarkeit und Einhaltung der BehiG-Vorgaben zum Spaltmass im Fokus. Die Verkehrsflächen wurden über Fahrgeometrien von Bussen mittels Schleppkurvenbefahrungen (5-10 km/h) dimensioniert und verifiziert:

- Westliche Haltekanten L = 12 m
- Östliche Haltekanten L = 10.50 m



#### 4.2 VERTIKALE LINIENFÜHRUNG

Im Bereich der Bushaltestelle wird die vertikale Linienführung im Wesentlichen von der bestehenden Dickenstrasse übernommen und lokal ausgeflacht (Längsgefälle westliche Kante ca. 2%, Längsgefälle nordöstliche Kante ca. 4.2 %.) Infolge Umlegung des Knotens zur Kantonsstrasse sowie den BehiG-Anforderungen der Bushaltestelle muss die zukünftige Dickenstrasse auch vertikal neu trassiert und im nordöstlichen Abschnitt abgesenkt werden. Die Strasse steigt ab der Kantonsstrasse mit maximal 6%.

Die Strasse weist Dach- oder einseitige Gefälle mit bis zu ca. 2.5% auf.

#### 4.3 STRASSEN-AUFBAU

Die Dimensionierung des Strassenaufbaus erfolgt in der Phase Bauprojekt. Es ist davon auszugehen, dass die Strasse einer Verkehrslastklasse T3 genügen muss und zweischichtige Beläge eingebaut werden. Die Fahrbahnabschlüsse (Randsteine, Bord- und Wasserstein, Bundsteine, Stellplatten) werden aus Granit in Anlehnung an kantonale Normalien erstellt.

Um den erhöhten Anforderungen zu genügen und um Beschleunigungs-, Brems und Querkräfte durch Abdrehen standhalten zu können, wird der Bushaltestellenbereich in Beton ausgeführt. An allen drei Bushaltestellen werden 22cm-Gallusbordsteinen gemäss BehiG eingebaut.

#### 4.4 STRASSENENTWÄSSERUNG

Die Strassenentwässerung wird nach den VSA-Richtlinien geplant. Das auf den befestigten Flächen anfallende Meteorwasser wird nach Möglichkeit über die Schultern in Grünflächen geleitet und dort versickert. Da in einzelnen Bereichen das Wasser aus topologischen Gründen nicht versickert werden kann, werden in diesen Abschnitten konventionelle Strassenabläufe mit Ableitung in das bestehende kommunale Meteorwassersystem vorgesehen.

#### 4.5 GESTALTUNG UND BEGRÜNUNG

Die entstehende Freifläche innerhalb der Buswendeschleife kann von der Gemeinde gestaltet und begrünt werden. (separates Drittprojekt)

#### 4.6 ÖFFENTLICHE BELEUCHTUNG

Die Beleuchtungsstandorte werden an die neuen Gegebenheiten und Linienführungen angepasst. Das Projekt wird in der nächsten Projektphase erarbeitet.

#### 4.7 VERKEHRSFÜHRUNG, SIGNALISATION UND MARKIERUNG

Die Buswendeschleife wird ausschliesslich von Fahrzeugen des öffentlichen Linienverkehrs sowie Zubringer zur Liegenschaft Nr. 842S) befahren. Für den restlichen Verkehr steht die weiter nördlich an die Kantonsstrasse anschliessende Dickenstrasse zur Verfügung.

Die Erarbeitung von Signalisation und Markierung erfolgt in der Phase Bauprojekt.

#### 4.8 SICHTWEITEN

Die Sichtlinien wurden bei den seitlich einmündenden Strassen, Grundstückzufahrten und Fussgängerstreifen geprüft und sind in den Plänen dargestellt.

Folgende Werte sind bei Knoten (innerorts) und Grundstückzufahrten einzuhalten (bei  $i = 0\%$ ):

- Beobachtungspunkt: 3.0 m
- Veloverkehr: min. 25 m
- Fussgänger und fahrzeugähnliche Gegenstände: min. 15 m
- Motorisierter Verkehr: 60 m

Folgende Werte sind bei Fussgängerstreifen einzuhalten:

- Motorisierter Verkehr: 55 m

Die Einhaltung der erforderlichen Sichtweiten bedingen einzelne Anpassungen auf den anstossenden privaten Grundstücken. Die rechtliche Sicherung der Sichtzonen erfolgt durch im Rahmen des Landerwerbsverfahrens.

Die Parkplätze auf der Parzelle 31 S beeinträchtigen die Sicht von der Dickenstrasse auf querende Fussgänger und die Sicht aus der Ausfahrt der Parzelle.

## 5. WERKLEITUNGSPROJEKTE

Die Werke wurden anlässlich einer Besprechung über das Bauvorhaben informiert. Die Bedürfnisabklärung bei den Werken sowie deren Projekterarbeitung und Koordination erfolgen im Rahmen des Bauprojekts nach der öffentlichen Mitwirkung.

## 6. TERMINE UND BAUABLAUF

### 6.1 VORGESEHENER PROJEKTABLAUF

Gemäss aktuellem Wissenstand sind ca. folgende Termine vorgesehen:

- Mitwirkungsverfahren Art. 33 StrG Frühjahr 2026
- Erarbeitung Bauprojekt bis Frühjahr 2027
- Vernehmlassung Gemeinde Neckertal Sommer 2027
- Projektgenehmigung Sommer 2027
- Planaufgabe Art. 41 StrG Herbst 2027
- Baubeginn voraussichtlich ab Frühjahr 2029

**6.2 VORGESEHENE REALISIERUNG**

Der detaillierte Bauablauf mit Verkehrsphasen wird im Bauprojekt erarbeitet.

Folgende Randbedingungen müssen geklärt resp. berücksichtigt werden:

- Leistungsfähigkeit der Strasse im Bauzustand (öV-Linien, Fahrplanstabilität)
- Möglichkeit/Zulässigkeit von Spureinschränkungen resp. prov. Lichtsignalanlagen
- Sicherstellung der Zugänglichkeit von Anstössergrundstücken
- Koordination/Abhängigkeiten Drittprojekte


**7. KOSTEN**

Die Kosten und die Kostenbeteiligungen werden im Bauprojekt nach der öffentlichen Mitwirkung erarbeitet.

**8. LANDERWERB**

Eine Abhandlung erfolgt im Bauprojekt (nach öffentlicher Mitwirkung).

St. Gallen, 08.05.2026



Lukas Hasenfratz  
Projektingenieur



Christoph Keller  
Projektleiter