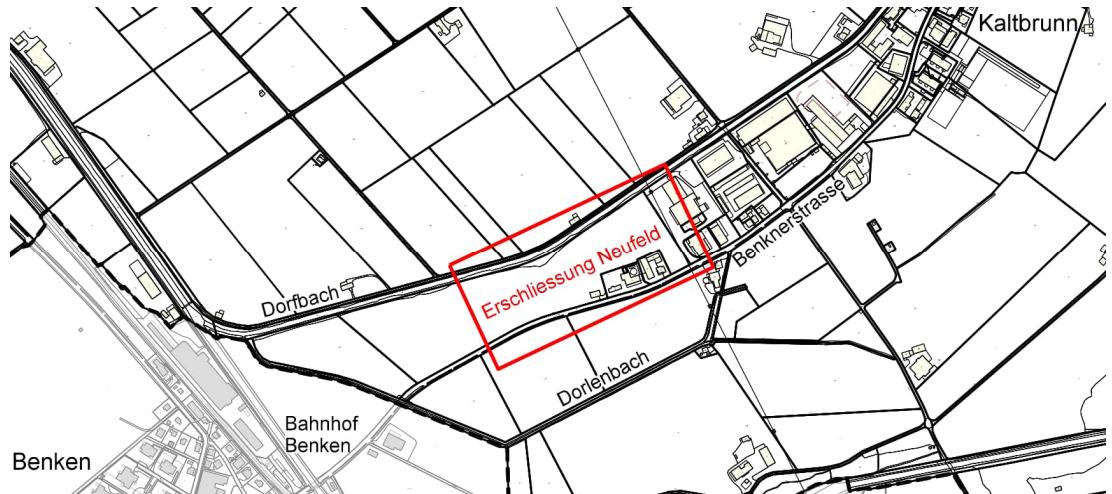

Bauherrschaft

Politische Gemeinde Kaltbrunn



Auftragsbezeichnung

Erschliessung Neufeld, Kaltbrunn



PLANAUFLAGE

Technischer Bericht

Ziegelbrückstrasse 58
8866 Ziegelbrücke
T +41 (0)55 617 27 17

Allmeindhoschet 151
8762 Schwändi
T +41 (0)55 647 80 20

www.marty-ing.ch
info@marty-ing.ch

Auftrag Nr. 1138

Bericht Nr. 02

Datum Ziegelbrücke, 5. Dezember 2025

TECHNISCHER BERICHT

Inhalt

1.	Ausgangslage	4
2.	Projektgrundlagen.....	4
2.1	Projektperimeter	4
2.2	Plangrundlagen.....	5
2.3	Rahmenbedingungen.....	5
3.	Verkehrskonzept.....	8
3.1	Übergeordnete Randbedingungen.....	8
3.2	Projektierungsgeschwindigkeit.....	8
3.3	Knoten	8
3.4	Langsamverkehr.....	8
3.5	Öffentlicher Verkehr	8
3.6	Geometrisches Normalprofil	8
3.7	Klassierungen, Wege	9
4.	Projektisierte Massnahmen	10
4.1	Allgemeines	10
4.2	Projekt	10
4.3	Werke.....	13
4.4	Signalisation / Markierung	13
5.	Umwelt	14
5.1	Umweltverträglichkeit	14
5.2	Umweltbaubegleitung	14
5.3	Altlasten / Schadstoffe / Bauabfälle	14
5.4	Wiederverwend- und verwertbare Stoffe (Konzept).....	14
5.5	Entsorgungskonzept.....	15
5.6	Materialbilanz	15
5.7	Boden-, Fruchfolgeflächen	15
5.8	Wald, Rodungen, Holzschlag.....	15
5.9	Luft.....	15
5.10	Lärm / Erschütterungen.....	15
5.11	Grundwasser / Baustellen-Entwässerungskonzept	15
6.	Verfahrensablauf und Termine.....	16
7.	Bauablauf.....	16
7.1	Etappierung	16
7.2	Installation / Baupisten	16
7.3	Verkehrsumleitungen / Provisorien / Zufahrten.....	17
8.	Bauprogramm / Bauzeit	17
9.	Kosten	17
10.	Landerwerb / Dienstbarkeiten.....	17
11.	Ausnahmebewilligungen.....	17
12.	Schlussbemerkung	17

Pläne:

- Plan Nr. 1138-150 Situation, Massstab 1:500
- Plan Nr. 1138-152 Längenprofil Strasse, Massstab 1:500/50
- Plan Nr. 1138-153 Querprofil Strasse und Werkleitungen, Massstab 1:100
- Plan Nr. 1138-154 Normalprofil Strasse und Werkleitungen, Massstab 1:50
- Pläne Nr. 1138-100 bis 1138-111 Nachweise Schleppkurven, Massstab 1:500

1. Ausgangslage

Die Gemeinde Kaltbrunn beabsichtigt das mehrheitlich gemeindeeigene Gebiet Neufeld zu erschliessen. Über das Sondernutzungsplanverfahren und das Teilstrassenplanverfahren soll ein neues, bereits in die Industrie- und Gewerbezone eingezontes Gebiet rechtskräftig überbaut werden können. Für die Erschliessung dieses Gebiet ist eine neue Erschliessungsstrasse erforderlich. Die Linienführung der Strasse wurde durch die Raumplanung definiert und erschliesst beidseitig die neuen Parzellen.

Die Gemeinde Kaltbrunn hat die Marty Ingenieure AG beauftragt, den Teilstrassenplan und das Straßenbauprojekt auszuarbeiten.

Die Rückmeldungen aus der Vorprüfung des Teilstrassenplans und Sondernutzungsplans mit Berichten vom März 2024 und April 2025 wurden in das vorliegende Projekt eingearbeitet.

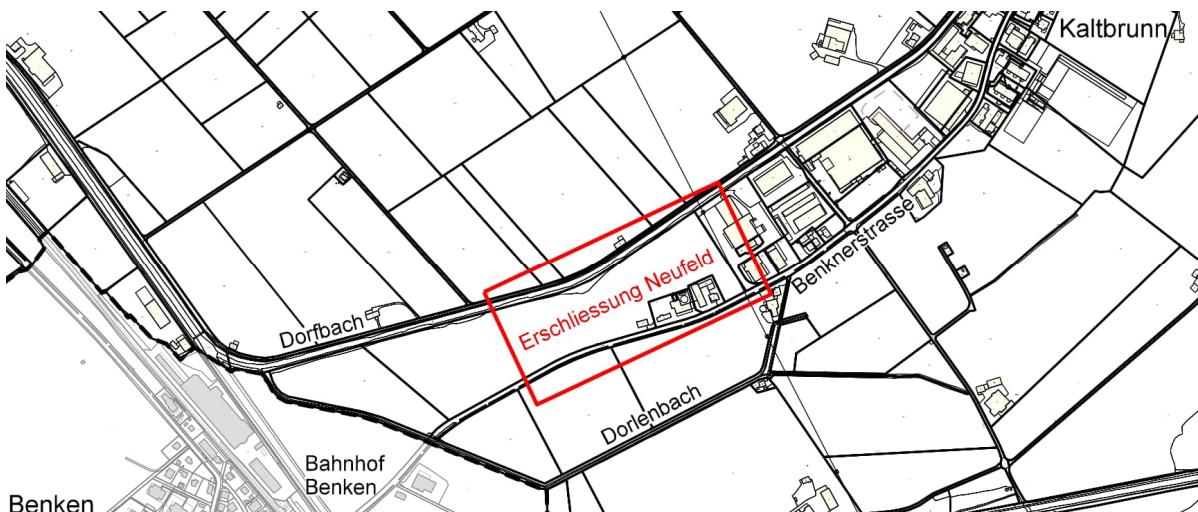


Abb. Nr. 1 Ausschnitt Übersicht Erschliessung

2. Projektgrundlagen

2.1 Projektperimeter

Der Projektperimeter befindet sich ausschliesslich im gemeindeeigenen Grundstück Nr. 1662.



Abb. Nr. 2 Orthophoto, Geoportal



Abb. Nr. 3 Übersicht Situation mit geplanter Erschliessung, Marty Ingenieure AG vom Dezember 2025

2.2 Plangrundlagen

Die folgenden Grundlagen wurden in die Planung mit einbezogen:

- Grundbuchplan, Grundbuchamt des Kantons St.Gallen
- Geoportal des Bundes (map.geo.admin.ch)
- Geoportal des Kantons St.Gallen (geoportal.ch)
- Abwasserkataster, Gemeinde Kaltbrunn,
- Wasserkataster, Gemeinde Kaltbrunn
- EW-Leitungskataster, Technische Betriebe Kaltbrunn
- Gaskataster, Energie Zürichsee-Linth (übrige)
- Fernwärmekataster, SAK
- Swisscom-Leitungen, Swisscom AG
- Sunrise-Leitungen, Sunrise GmbH
- Sondernutzungsplan Erschliessung Neufeld, ERR AG inkl. Berichte Vorprüfung
- Konzept Neubau Fernheizzentrale SAK
- Geotechnisches Gutachten, Bonanomi AG

2.3 Rahmenbedingungen

2.3.1 Zonenplan

Das Projekt befindet sich in der Arbeitszone und unterliegt der Sondernutzungsplanpflicht.

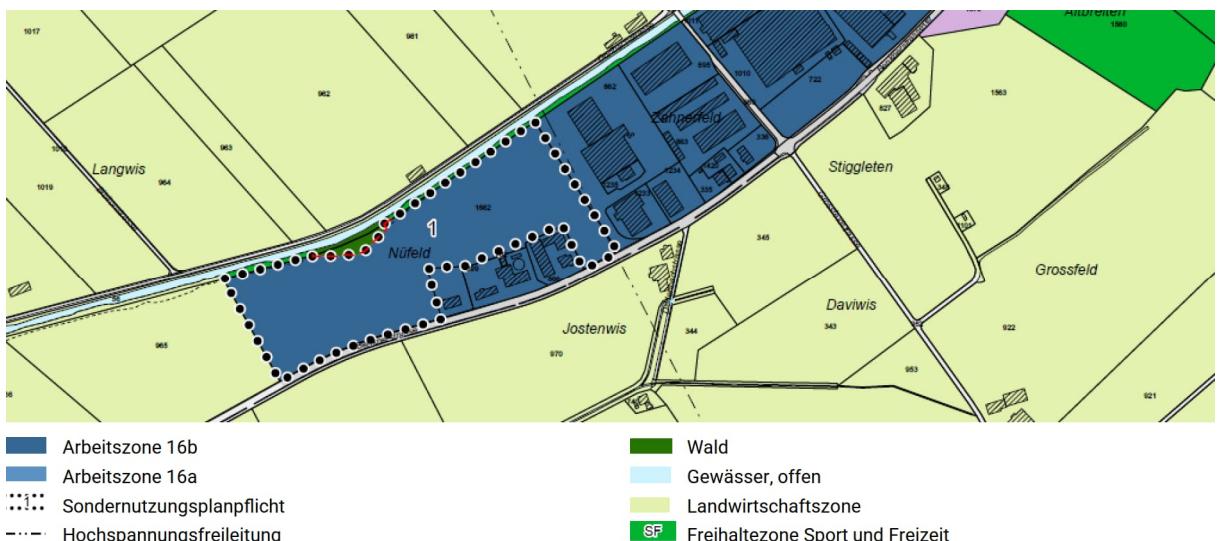


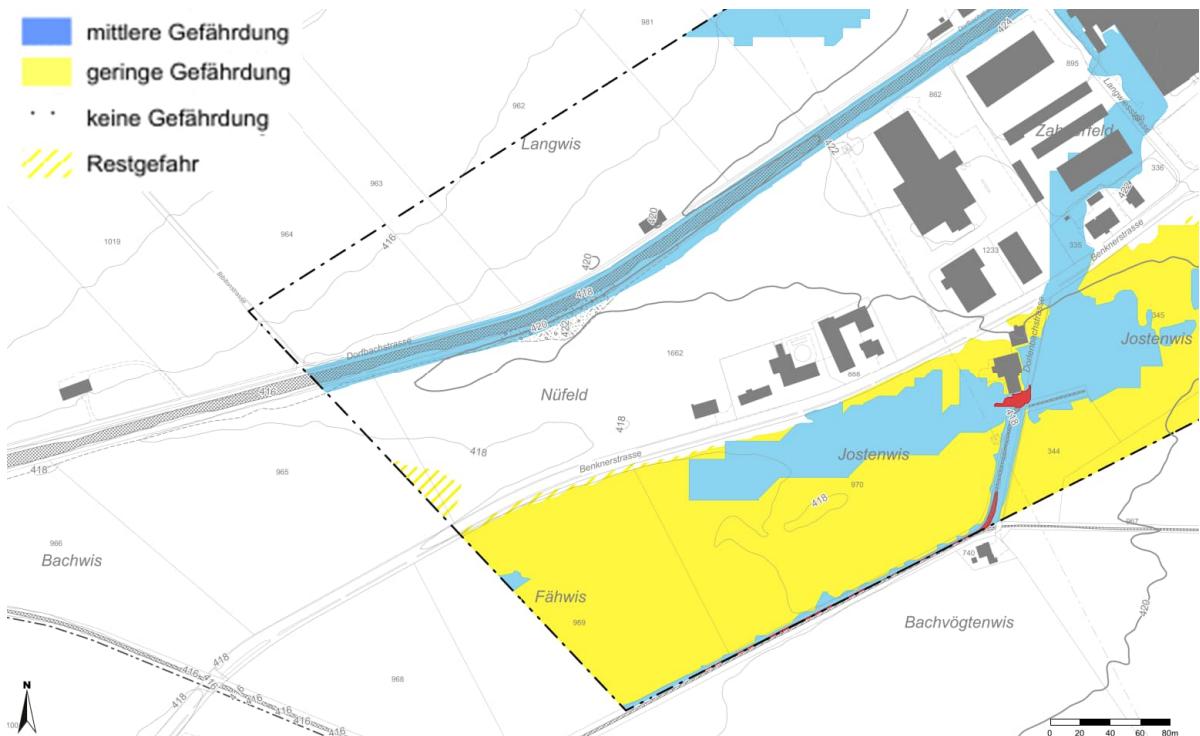
Abb. Nr. 4 Zonenplan, ERR AG vom April 2025

2.3.2 Kataster Belasteter Standorte

Gemäss dem Geoportal des Kantons St.Gallen befinden sich keine belasteten Standorte im Projektbereich.

2.3.3 Naturgefahren

Im Projektperimeter besteht eine Restgefahr durch Hochwasser. Weil die projektierten Anlagen unterirdisch verlaufen und lediglich eine Restgefahr durch Hochwasser besteht, müssen keine separaten Massnahmen bezüglich des Hochwasserschutzes ergriffen werden. Weitere Naturgefahren sind nicht zu erwarten und daher keine speziellen Massnahmen vorzusehen.



2.3.6 Oberflächenabfluss

Gemäss Gefährdungskarte Oberflächenabfluss des Kantons St.Gallen muss im Projektperimeter bei starken Niederschlägen mit Oberflächenabfluss (Fliesstiefe $h > 0.25$ m) gerechnet werden.

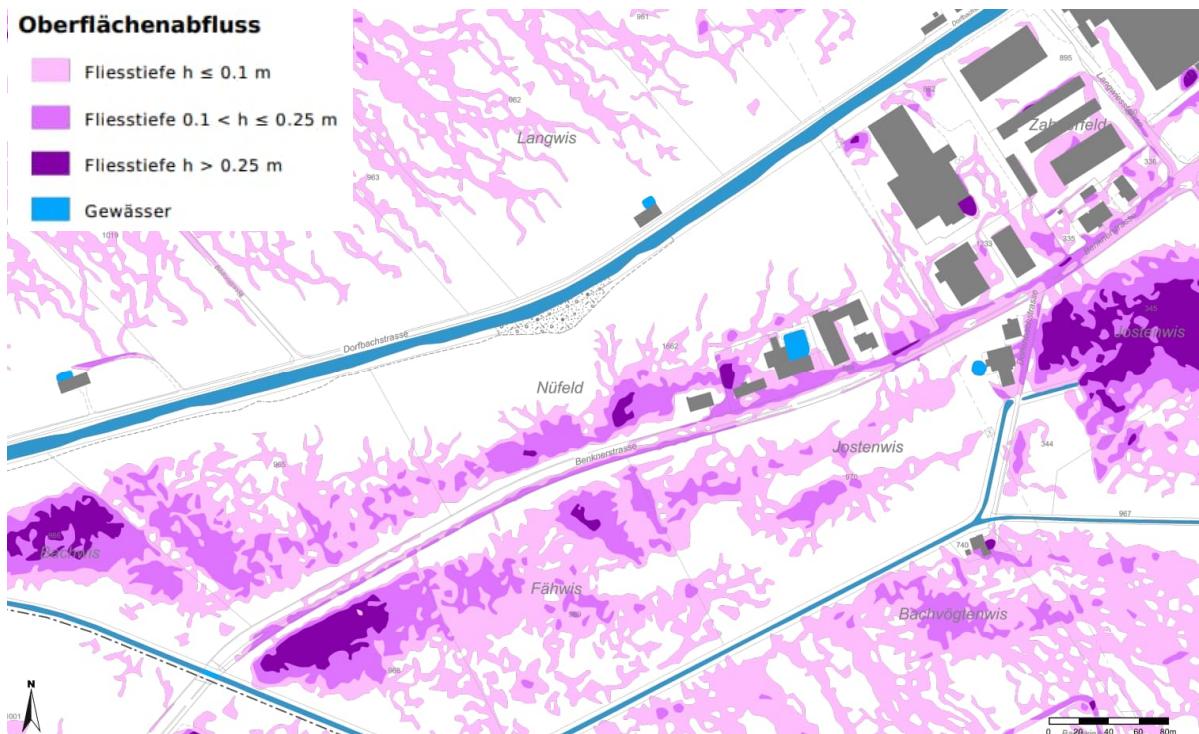


Abb. Nr. 6 Übersicht Gefährdungskarte Oberflächenabfluss; Geoportal St.Gallen, Dezember 2025

2.3.7 Strassen und Wege

Folgende Klassierungen und Wege sind im Bereich des Projektperimeters vorhanden:

Strasse	Klassierungen, Wege
Benkerstrasse	Kantonsstrasse
Benkerstrasse	Radweg

Tab. 1 Übersicht Klassierungen, Wege, Geoportal

2.3.8 Projektspezifische Abhängigkeiten

- Bauprojekt SAK: Fernheizzentrale
- Kantonsprojekt; Ausbau Benkerstrasse mit Haltestelle, Langsamverkehrsmassnahmen

3. Verkehrskonzept

3.1 Übergeordnete Randbedingungen

3.1.1 Unfallkarte

Innerhalb der letzten Jahre sind keine Unfälle im Bereich des Projektperimeters registriert worden.

3.2 Projektierungsgeschwindigkeit

Die Projektierungsgeschwindigkeit für die Erschliessungsstrasse beträgt 50 km/h. Gemäss dem Kantonsprojekt soll die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ca. 200 m westwärts Richtung Benken verschoben werden. Damit wären auf der Kantonsstrasse entlang dem gesamten Bereich der Industrie- und Gewerbezone als Höchstgeschwindigkeit 50 km/h signalisiert. Beim vorliegenden Erschliessungsprojekt wird auf die bestehende, rechtskräftigste Signalisierung Bezug (Knotensichtweite) genommen.

3.3 Knoten

Die Anschlüsse an die Kantonsstrasse werden mit einem T-Knoten realisiert. Ein Links- oder Rechtsabbiegestreifen ist aufgrund der Verkehrsmenge nicht erforderlich.

3.4 Langsamverkehr

Die Planung für zeitgemäss Infrastrukturen des Langsamverkehrs sind massgebende Kriterien.

3.4.1 Radverkehr

Auf der Südseite der Kantonsstrasse ist ein Geh- und Radweg vorhanden. Der entsprechende Anschluss an die Erschliessungsstrasse wird mit Ab- und Einbiegestreifen inkl. Rampen bewerkstelligt und ist Bestandteil des Kantonsprojekt bzw. Gemeindeprojekt.

Eine separate Radverkehrsinfrastruktur auf der Erschliessungsstrasse ist nicht geplant.

3.4.2 Fussgängerverkehr

Ausschliesslich auf der «äusseren» Seite der u-förmigen Erschliessungsstrasse ist ein Trottoir geplant.

3.5 Öffentlicher Verkehr

Die Erschliessung des neuen Industrie- und Gewerbegebietes erfolgt über eine neue Haltestelle auf der Kantonsstrasse im Bereich des westlichen Einlenkers. Diese Massnahme ist Teil des Kantonsprojekt.

3.6 Geometrisches Normalprofil

Der massgebende Begegnungsfall auf der Strasse wurde gemäss den Plänen von Strittmatter und Partner für Lastwagen – PW (50 km/h) definiert.

Art / Lage	Breite
Strasse	min. 6.00 m
Gehweg / Trottoir	2.00 m

Tab. 2 *Geometrisches Normalprofil*

Der Begegnungsfall Lastwagen – Lastwagen mit 30 km/h ist gemäss den VSS-Normen SN 640201 und SN 640202 für eine Strassenbreite von 6.00 m erfüllt. Die speziellen Platzverhältnisse vor Ort und die kurvenreiche Erschliessungsstrasse lassen eine Begegnungsgeschwindigkeit von mehr als 20 km/h sowieso nicht zu.

3.7 Klassierungen, Wege

Beim vorliegenden Projekt sollen die neuen Strassen / Wege wie folgt klassiert werden:

Strasse	Klassierungen, Wege
Neue Erschliessungstrasse – Neufeldstrasse	Gemeindestrasse 1. Klasse
Neuer Erschliessungsweg – Neufeldweg	Gemeindeweg 2. Klasse

Tab. 3 *Übersicht neue Klassierungen, Wege etc.*

4. Projektierte Massnahmen

4.1 Allgemeines

Die geplante Erschliessungsstrasse wurde U-förmig geplant mit zwei neuen Anschlüssen West und Ost an die Kantonsstrasse. Die Linienführung ergab sich einerseits aus den bestehenden Parzellen Nr. 888, 702 und 699, den konkreten Interessenten für die Ansiedelung der Industrie- und Gewerbebetriebe und der optimalen Ausnutzung der Fläche.

4.2 Projekt

Grundsätzlich werden alle baulichen Massnahmen auf Basis der bestehenden Terrainhöhe projektiert. Eine Vorgabe der Bauherrschaft lautet, dass wenn möglich die Bedürfnisse der jeweiligen potenziellen Interessenten berücksichtigt werden.

4.2.1 Situation

Die geplante Erschliessungsstrasse weist eine Länge von ca. 350 m auf. Der Einlenker Ost befindet sich zwischen den Grundstücken Nr. 862 und 888. Der Einlenker West befindet ca. mittig zwischen der Parzelle SAK und dem westlichen Ende der Industrie- und Gewerbezone. Die beiden T-Knoten werden so ausgestaltet, dass der erforderliche Überschleppbereich für den Schwerverkehr erhöht und mit einem Absatz realisiert wird. Das Trottoir ist lagemässig an der Aussenseite der Erschliessungsstrasse geplant.

Für die östlich angrenzenden Grundstücke Nr. 862, 1233, 1234 und 1235 muss die Erschliessung angepasst werden, da nicht unmittelbar angrenzend zwei Knoten aus sicherheitstechnischen Überlegungen nicht bewilligungsfähig sind. Die Erschliessung erfolgt neu ab der neuen Erschliessungsstrasse im Bereich der östlichen 90°-Kurve.

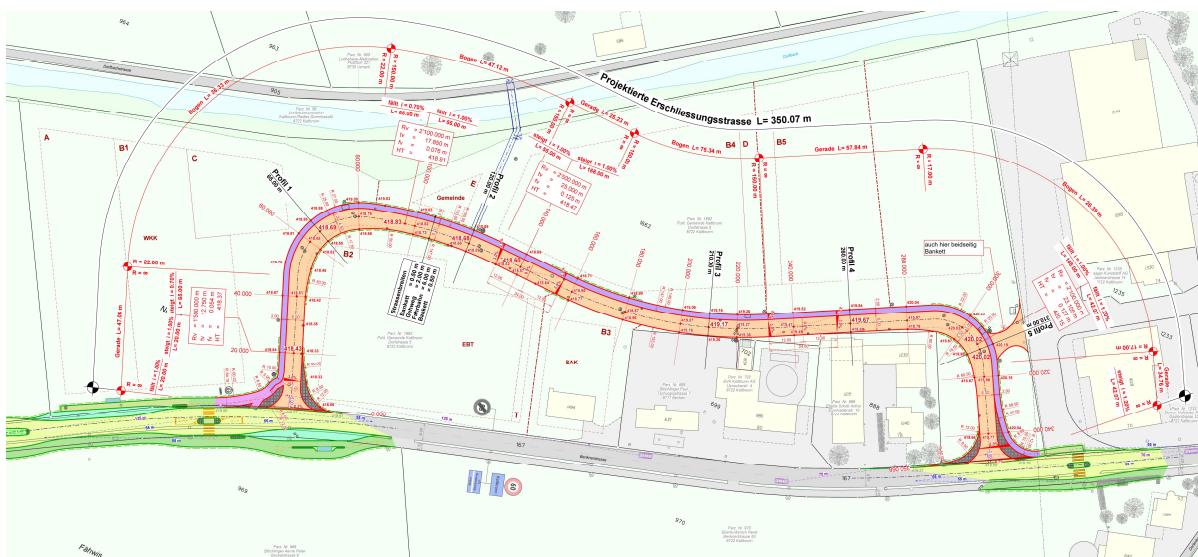


Abb. Nr. 7 Situation Strassenbau

4.2.2 Linienführung

Schleppkurve:

Grundsätzlich ist ein Nachweis der Schleppkurve in horizontaler und bei Bedarf in vertikaler Richtung erforderlich. Beim vorliegenden Projekt sind aufgrund der gegebenen Parameter folgende Nachweise erforderlich:

- Einlenker West und Ost. Ein Überschleppen auf die Gegenfahrbahn sollte nicht erfolgen.
- Fahrbahn beide ca. 90°-Kurven



Abb. Nr. 8 Nachweis Kurve «West»



Abb. Nr. 9 Nachweis Kurve «Ost»

Die weiteren Nachweise beim Knoten West und Ost sind in den Beilagedokumenten 1138-100 bis 1138-111 ersichtlich.

Horizontale Linienführung:

Die horizontale Linienführung orientiert sich gemäss dem Sondernutzungsplan. Die privaten Grundstücke Nr. 888, 702 und 699 dürfen nicht beansprucht werden.

Vertikale Linienführung:

Die Höhenlage der Fahrbahnachse orientiert sich am heutigen Niveau. Die Bedürfnisse der potenziellen Interessenten wurden wenn möglich berücksichtigt. Das Längsgefälle der Strasse beträgt mehrheitlich 1.0 %.

4.2.3 Querschnitt

Verkehrskörper	Art	Gefälle
Strasse	Einseitig	3.0 %
Gehweg / Trottoir	Einseitig	2.0 %

Tab. 4 Quergefälle

4.2.4 Unter- und Oberbau

Für die neue Strasse ist ein komplett neuer Oberbau erforderlich. Der Dimensionierung des Strassenoberbaus liegen folgende Vorgaben zugrunde:

Verkehrskörper	Tragfähigkeit (Annahme)	Verkehrslastklasse
Strasse	S1 – leichte Tragfähigkeit	T3 – mittel

Tab. 5 Übersicht Tragfähigkeits- und Verkehrslastklasse

Der Oberbau wurde wie folgt gewählt:

Strasse:

Schicht	Material	Schichtstärke	
Deckschicht	Asphaltbeton	AC 11 S	B 50/70
Tragschicht	Asphaltbeton	AC T 22 S	B 50/70
Fundationsschicht	Ungebundenes Gemisch gebrochen	UG 0/45, OC_85	50.0 cm

Tab. 6 Oberbau Strasse

Gehweg / Trottoir:

Schicht	Material	Schichtstärke	
Deckschicht	Asphaltbeton	AC 8 N	B70/100
Tragschicht	Asphaltbeton	AC T 22 N	B70/100
Fundationsschicht	Ungebundenes Gemisch gebrochen	UG 0/45	OC_85

Tab. 7 Oberbau Gehweg / Trottoir

4.2.5 Randabschlüsse

Als Steinart ist ein Granit, feinkörnig mit gestockter Oberfläche vorgesehen.

Rand	Abschlussart / Lage	Anschlag Zufahrt		
		Mit	ohne	
Trottoirrand	Einreihiger Abschluss	Binderstein Typ 12		- 0.0 cm
Fahrbahnrand Seite Trottoir	Trottoirrandstein mit Schalenstein	RN 12 abgeschrägt Binderstein Typ 12	Bei Wasser- führung	3.0 cm 8.0 cm
	Trottoirrandstein	RN 12 abgeschrägt		3.0 cm 8.0 cm
Fahrbahnrand	Doppelbord	Binderstein Typ 12		3.0 cm 8.0 cm

Tab. 8 Übersicht Randabschlüsse

4.2.6 Sichtweiten

Die erforderlichen Sichtweiten sind in Abhängigkeit der Projektierungsgeschwindigkeit. Beim vorliegenden Projekt können alle Sichtweiten eingehalten werden.

4.2.7 Straßenentwässerung

Das Entwässerungskonzept orientiert sich nach der VSA-Richtlinie «Abwasserbewirtschaftung bei Regenwetter».

Aufgrund der Verkehrsmenge (DTV ca. <1'000 Fz mit 8.0 % Anteil Schwerverkehr, 0 Reinigungen pro Monat) wurde folgende Belastungsklasse berechnet: --> gering (3 Punkte)

Entwässerung gemäss Vorgabe AWE 184:

1. Priorität Versickerung: nicht möglich
2. Priorität Einleitung in ein Gewässer: möglich
3. Priorität Einleitung Mischwasserkanalisation: keine Relevanz

Entwässerung Fahrbahn und Gehweg:

Das Strassenabwasser wird über Schlammsammler zum Meteorwasserkanal geführt, welcher dann bei der Gemeindegrenze verzögert in den Dorlenbach geleitet wird. Für die Einleitung sind keine Behandlungsmassnahmen erforderlich.

4.2.8 Straßenbeleuchtung

Die Beleuchtungsplanung erfolgt durch den Fachplaner der Gemeinde Kaltbrunn. Wir verweisen an dieser Stelle auch auf das Werkleitungsprojekt.

Für die öffentliche Beleuchtung wurden die entsprechenden Standorte definiert.

4.2.9 Abweichung von der Norm

Folgende Abweichungen gegenüber dem üblichen Normenwerk sind im Projekt vorhanden und werden zur Kenntnis genommen:

Norm	Abweichung	Massnahme / Konsequenz
VSS 40 080b «Projektierung, Grundlagen, Geschwindigkeit als Projektierungselement»	Tab. 2 Projektierungs geschwindigkeit in Kurven	Unterschreitung der Radien für Vp 50 km/h. Unterschreitung fördert geringere Geschwindigkeit, welche wiederum die Sicherheit erhöht.
VSS 40 100a «Linienführung, Elemente der horizontalen Linienführung»	Tab. 1 diverse Abweichungen der Kennwerte der Trassierungselemente	Alle Abweichungen haben zur Konsequenz, dass die gefahrene Geschwindigkeit geringer wird.

Tab. 9 Abweichungen gegenüber dem üblichen Normenwerk

4.3 Werke

Wir verweisen auf das Baueingabeprojekt Werkleitungen.

4.4 Signalisation / Markierung

Die geplanten Massnahmen für Signalisation und Markierungen sind auf dem entsprechenden Plan ersichtlich. Alle notwendigen Signale und Markierungen werden auf Basis der Signalisationsverordnung (SSV; Nr. 741.21) durch die Abteilung Verkehrstechnik der Kantonspolizei St.Gallen verfügt.

5. Umwelt

5.1 Umweltverträglichkeit

Dies wird im Rahmen des Sondernutzungsplan abgeklärt.

5.2 Umweltbaubegleitung

Eine Umweltbaubegleitung ist nicht erforderlich.

5.3 Altlasten / Schadstoffe / Bauabfälle

5.3.1 Boden

Eine Schadstoffermittlung zum angrenzenden Boden wurde nicht durchgeführt.

Gemäss der Karte «Prüfgebiete Bodenverschiebungen SG» aus dem Geoportal wurde aufgrund des Kriteriums (DTV > 2'000 <15'000) ein Streifen von 10 m ab dem Fahrbahnrand als belasteter Bereich klassiert. Es ist daher anzunehmen, dass erhöhte Anteile an Blei und PAK im Oberboden vorhanden sind. Im Rahmen der Erschliessungsprojekte wird dieser belastete Oberboden durch Fachpersonen geprüft und die Massnahmen daraus bestimmt.

Ob Neophyten entlang des Projektperimeters vorhanden sind, ist durch die Behörde oder den Unterhaltsdienst zu klären.

5.3.2 Untergrund, Aushub

Wir verweisen hier auf das Kapitel 2.3.2. Sollte während den Bauarbeiten verunreinigtes Material zum Vorschein kommen, ist dieses zu triagieren und die entsprechenden Fachpersonen zu kontaktieren.

Hinweise auf archäologische Fundstellen sind keine vorhanden.

5.3.3 Rückbaumaterial

Ausbauasphalt:

Beim Ausbauasphalt fällt, wenn überhaupt, nur ein sehr kleiner Anteil an. Grundsätzlich ist die Schnittstelle zwischen dem Kantons- und Gemeindeprojekt die Parzellengrenze. Der PAK-Gehalt im Ausbauasphalt wird im Kantonsprojekt geklärt.

5.3.4 Unbelastete stofflich verwertbare Abfälle

Entsorgungen von Kunststoffen, Metall und Guss sind keine vorgesehen

5.3.5 Brennbare Abfälle

Voraussichtlich keine

5.4 Wiederverwend- und verwertbare Stoffe (Konzept)

Wenn möglich wird das bestehende Material von der Fundationsschicht wiederverwendet. Zudem soll auch möglichst viel Recycling- bzw. wiederaufbereitetes Material (Asphalt) verwendet werden.

5.5 Entsorgungskonzept

Alle Materialen müssen in den entsprechenden Deponien abgelagert oder fachgerecht wieder-verwendet werden. Ebenso sind die Transportwege möglichst kurz zu halten. Es wird angestrebt und dem Unternehmer mitgeteilt, dass Lieferungen und Abtransporte mit dem gleichen Lastwagen zu erfolgen haben.

Im Rahmen der Submission wird vom Unternehmer ein Entsorgungskonzept verlangt, welches dann vor Baubeginn nochmals verifiziert und abschliessend definiert wird.

5.6 Materialbilanz

Für die Entsorgung sind die entsprechenden Nachweise vorzulegen. Hierbei handelt es sich bei den Belägen um den PAK-Anteil und bei den Abfällen etc. um die Definition der Deponie (Typ A, B, C, D, E gemäss Anhang 5 Ziffer 4 VVEA).

5.7 Boden-, Fruchtfolgeflächen

Bodenbewirtschaftung: Bodenverbesserungsmassnahmen sind keine vorgesehen.

Fruchtfolgeflächen: Sind keine vorhanden.

5.8 Wald, Rodungen, Holzschlag

Ist nicht erforderlich.

5.9 Luft

Gemäss Richtlinie "Baurichtlinie Luft (BauRLL)" handelt es sich beim vorliegenden Projekt aufgrund der umbauten Belagsfläche (weniger als 10'000 m²) um eine Baustelle mit Basismassnahmen. Die entsprechenden Vorschriften sind im Rahmen der weiteren Projektierung und der Submission umzusetzen. Die Entsorgungswege von mineralischen Bauabfällen und Bodenmaterial sind mit Lieferscheinen aufzuzeigen.

5.10 Lärm / Erschütterungen

5.10.1 Lärmschutzmassnahmen

In Bezug auf die Begrenzung der Auswirkungen auf die Lärmbelastung unterliegt das Vorhaben der Lärmschutzverordnung LSV. Dabei gelangt insbesondere Art. 7, Art. 9 und Art. 10 zur Anwendung. Eine Erhöhung der Lärmemission ist aufgrund des vorliegenden Projekts nicht zu erwarten. Daher sind keine Lärmschutzmassnahmen erforderlich.

5.10.2 Erschütterungen

Aufgrund der baulichen Massnahmen sind keine erhöhten Erschütterungswerte zu erwarten. Erschütterungsmessungen sind voraussichtlich nicht erforderlich.

5.11 Grundwasser / Baustellen-Entwässerungskonzept

Für die geplanten Bauarbeiten sind vereinzelte unterschiedliche Grabarbeiten erforderlich. Es wird davon ausgegangen werden, dass die Grabarbeiten über weite Strecken den Grundwasserspiegel nicht tangieren. Aufgrund der durchgeföhrten Baugrunduntersuchungen konnten die Erkenntnisse zu den Wasserspiegellagen gemacht werden, welche in der laufenden Detailplanung und der Ausschreibung berücksichtigt werden.

Dennoch hat die Baustellenentwässerung gemäss SIA Norm 431 «Entwässerung von Baustellen» zu erfolgen. Im Folgenden sind die massgebenden Punkte des Entwässerungskonzepts aufgezeigt. Ein detailliertes Entwässerungskonzept ist im Ausführungsprojekt zusammen mit den Unternehmungen zu erstellen und entsprechend umzusetzen.

Der gesamte Projektperimeter befindet sich im Gewässerschutzbereich Au. Es werden keine Grund- und Quellwasserschutzzonen tangiert.

Grundsätzlich handelt es sich beim Projekt um einen Strassenbau. Für die Bauarbeiten sind Betonierarbeiten für den Randabschluss erforderlich. Der Grundwasserspiegel liegt ca. 4.0 m unter Terrain. Dennoch sind für die Arbeiten mit wassergefährdenden Stoffen die erforderlichen Schutzmassnahmen gemäss SIA Norm 431 zu berücksichtigen.

Das anfallende Grund- und Baustellenwasser muss gesammelt werden und in den Schmutzwas serkanal eingeleitet werden. Dies betrifft hauptsächlich die Arbeiten für die Betondecke.

6. Verfahrensablauf und Termine

Aufgrund der Abhängigkeit des Projektes «Ausbau SAK Fernheizzentrale» ist folgender Ablauf geplant:

Mit dem Bau kann erst begonnen werden, wenn über das Projekt die allenfalls dagegen erhobenen Einsprachen rechtskräftig entschieden sind. Zudem muss die Abtretung privater Rechte geregelt sein.

Aktion	Zeitraum	Verantwortlich
Projektauflage, Einsprachebehandlung	Frühling 2026	G
Projektgenehmigung Kanton und Gemeinderat	Sommer 2026	K / G
Baumeistersubmission inkl. Vergabe	Sommer 2026	G / PV
Realisierung	Ab Herbst 2026	

K = Kanton
G = Gemeinde
PV = Projektverfasser

Tab. 10 Übersicht Verfahrensablauf

7. Bauablauf

7.1 Etappierung

Die Bauarbeiten können in einer Etappe erfolgen. Für den motorisierten Verkehr sind neben der Installation einer Lichtsignalanlage nur geringe Einschränkungen im Bereich der Baustelle zu erwarten.

7.2 Installation / Baupisten

Installationsplätze wurden noch keine definiert. Es ist wahrscheinlich, dass der Installationsplatz auf nicht befestigten Bodenflächen provisorisch unter Einhaltung der entsprechend angeordneten Massnahmen der Bodenbaubegleitung realisiert werden. Zustimmungen von den privaten Grundeigentümern liegen noch keine vor.

7.3 Verkehrsumleitungen / Provisorien / Zufahrten

Die Zufahrt erfolgt von der Kantonsstrasse her. Spezielle Massnahmen für den Langsamverkehr, Schulwegsicherheit sind nicht erforderlich.

8. Bauprogramm / Bauzeit

Bei optimalem Verlauf ist eine Realisierung ab dem Herbst 2026 möglich. Es wird mit einer Bauzeit von ca. 5 Monaten gerechnet.

9. Kosten

Die Gesamtkosten für die Erschliessungsstrasse werden mit ca. Fr. 1'500'000 (inkl. MWSt.) veranschlagt. Die Kostengenauigkeit beträgt $\pm 20\%$.

10. Landerwerb / Dienstbarkeiten

Für das Projekt sind keine Landerwerbe erforderlich. Es sind ausschliesslich temporäre Beanspruchungen erforderlich.

Das Löschen oder Erstellen von Dienstbarkeiten sind nicht erforderlich.

11. Ausnahmebewilligungen

Es sind keine Ausnahmenbewilligungen für das vorliegende Projekt erforderlich

12. Schlussbemerkung

Mit dem vorliegenden Projekt kann die neue Industrie- und Gewerbezone erschlossen werden. Die Anschlüsse an die Kantonsstrasse werden so realisiert, dass sowohl für den motorisierten wie auch den Langsamverkehr eine zeitgemässen und sichere Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden kann.

Ziegelbrücke, 5. Dezember 2025

MARTY INGENIEURE AG

Sachbearbeiter:

Thomas Graf, dipl. Techniker HF Tiefbau
Sandro Bottarel, dipl. Techniker HF Tiefbau