

**Bauprojekt**

# **Bruggwaldstrasse Ziegeleiweg - Bruggghalden Neubau Trottoir und Knotengestaltung**

**Technischer Bericht**



**Projekt-Nr. 19.234**

St.Gallen, 28. Januar 2026

## Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung .....	3
1.1	Ausgangslage / Auftrag .....	3
1.2	Projektorganisation .....	3
2	Projektbeschreibung .....	4
2.1	Bautechnisches Normalprofil .....	5
2.2	Entwässerung/Beleuchtung/Werke/Verkehrsführung .....	6
2.3	Verkehrssicherheit / Umwelt .....	6
2.4	Umwelt / Hochwasser .....	6
3	Termine und Bauablauf .....	6
4	Kosten .....	6
5	Landerwerb .....	7
6	Weiteres Vorgehen .....	7
7	Abkürzungsverzeichnis .....	7
8	Unterschrift .....	7

## **1 Einleitung**

### **1.1 Ausgangslage / Auftrag**

Der Verkehr auf der Bruggwaldstrasse ist seit längerer Zeit Anlass für Diskussionen in St.Gallen und Wittenbach. Aus diesem Grunde wurde die Verkehrssituation analysiert und verschiedene Varianten zur Verbesserung der Situation untersucht. Diese Varianten umfassten eine Netztrennung, d.h. eine Durchfahrtsperre zumindest für den motorisierten Individualverkehr, ein Einbahnregime und eine Ausweitung der bestehenden Tempo-30-Zone.

Im Sommer 2017 wurden den Anwohnern im Einzugsgebiet der Bruggwaldstrasse Fragebögen zur Verkehrssituation und zu den verschiedenen Varianten für eine Änderung der Verkehrssituation vorgelegt. Die Rücklaufquote betrug ca. 45% (366 von 800). Aufgrund der Rückmeldungen wünscht eine Mehrheit eine Veränderung der heutigen Situation. Eine Ausweitung der Tempo-30-Zone auf die gesamte Bruggwaldstrasse inkl. angrenzenden Stichstrassen wurde als favorisierte Variante ausgewählt.

Der Gemeinderat Wittenbach will auf Gemeindestrassen möglichst flächendeckend Tempo-30-Zonen einrichten und hat ein entsprechendes Konzept zu erarbeitet. Auf den Gemeindestrassen bestehen seit Jahren einige "freiwillige 30er-Zonen". Dennoch sind definitive Tempo-30-Zonen ein Bedürfnis vieler Quartierbewohner. Im Jahr 2022 konnte in Wittenbach im Gebiet Wiesen die erste Tempo-30-Zone eingeführt werden. Weitere sollen folgen.

Die Bruggwaldstrasse und die angrenzenden Stichstrassen verlaufen teilweise auf dem Gebiet der Stadt St.Gallen und teilweise auf dem Gebiet der Gemeinde Wittenbach. Dies führt dazu, dass auf dem Stadtgebiet St.Gallen weitgehend eine Tempo-30-Zone eingerichtet wurde, während auf den in Wittenbach liegenden, angrenzenden Strassen bzw. Strassenabschnitten derzeit noch Tempo 50 gilt. Im Zusammenhang mit erforderlichen Strassenbauarbeiten im Zusammenhang mit der Einführung von Tempo 30 auf der Bruggwaldstrasse in Wittenbach, soll nun die bestehende Tempo-30-Zone der Stadt St.Gallen auf den gesamten Perimeter ausgeweitet werden. In der Stadt St.Gallen sind die Stadt und Stadtpolizei und in Wittenbach die Gemeinde und Kantonspolizei für eine solche Verkehrsanordnung zuständig.

Es wurde ein gemeinsames Gesamtkonzept in Form einer Vorstudie entwickelt. Dieses zeigt die auf Seiten Wittenbach und der Stadt St.Gallen erforderlichen Massnahmen und dessen Ausgestaltung auf. Seiten der Stadt betrifft dies die Bruggwaldstrasse im Abschnitt Ziegeleiweg bis Bruggghalden.

Die Vorstudie wurde zum Vorprojekt weiterentwickelt, die stadtinterne Vernehmlassung und das öffentliche Mitwirkungsverfahren durchgeführt. Nun liegt das Bauprojekt vor.

### **1.2 Projektorganisation**

Bauherrschaft:	Tiefbauamt Stadt St.Gallen
Auftraggeber / Projektleitung	Tiefbauamt Stadt St.Gallen Stefan Pfiffner

Projektverfasser	Gruner AG Oberstrasse 153, 9000 St.Gallen / Speicherstrasse 8, 9053 Teufen Jens Dreyer, Simon Ton; Allan Räss, Florian Meier
------------------	--

## 2 Projektbeschreibung

Die Bruggwaldstrasse sowie die angrenzenden Nebenstrassen sollen vollumfänglich in einer Tempo-30-Zone zu liegen kommen. Das erstellte Gesamtkonzept von der Gemeinde Wittenbach und der Stadt St.Gallen in Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei und der Stadtpolizei zeigt, dass auf Stadtgebiet im Abschnitt Ziegeleiweg bis Bruggghalden weitergehende, d.h. bauliche Massnahmen umzusetzen sind. Zudem soll die Netzlücke im Fussverkehr infolge eines fehlenden Trottoirs geschlossen werden.

Das vorliegende Projekt auf Stadtgebiet, inkl. rund 10 m der Ziegeleistrasse von Wittenbach beinhaltet folgende Elemente:

- Neubau Trottoir südlich der Bruggwaldstrasse zwischen Haus Nr. 80 und Bruggghalden
- Klare Rechtsvortrittsknoten mit sanfter Knotenanhebung als Verkehrsberuhigungselemente
  - a) Bruggwaldstrasse / Ziegeleistrasse
  - b) Bruggwaldstrasse / Bruggghalden
- Gestaltungselemente Tempo-30-Zone mit Baumpflanzungen

Zwischen dem Haus Nr. 80 und Bruggghalden besteht südlich entlang der Bruggwaldstrasse derzeit lediglich ein Privater Fussweg (vgl. Abb.1). Damit diese öffentliche Netzlücke geschlossen werden kann, wird ein mind. 2.0m breites öffentliches Trottoir erstellt.

Bei den Knoten Bruggwaldstrasse / Ziegeleistrasse und Bruggwaldstrasse / Bruggghalden erfolgt neu – eine Knotenanhebung. Die Knotenanhebung unterstützt das Geschwindigkeitsniveau und verbessert die Situation für die querenden Zufussgehenden. Insbesondere beim Knoten Bruggghalden ist die Anhebung für die südlich laufenden Zufussgehenden ein bedeutender Mehrwert.



Abb. 1: Bruggwaldstrasse / Bruggghalden mit privatem Fussweg entlang der Bruggwaldstrasse

Im Abschnitt Ziegeleiweg bis Haus Nr. 80 besteht ein über zwei Meter breites Trottoir im Westen, eine Fahrbahn von knapp 6 m und ein rund 1.50m breites Trottoir im Osten. Dieses schmale Trottoir ist im Privatbesitz. Im Gestaltungsplan «im Park» ist festgelegt, dass die heutige Trottoirfläche dem Fussverkehr zur Verfügung steht.

Am Querschnitt der öffentlich klassierten Strassenfläche mit dem westlichen Trottoir und der Fahrbahn wird weiterhin festgehalten. Dieser deckt grosszügig den massgebenden Begegnungsfall ab. Sollte es irgendwann zu einem Ausbau des östlichen, privaten Trottoirs kommen, resultiert ein Fahrbahnquerschnitt von  $\geq 5.50\text{m}$ . Dieser wäre dann ebenfalls ausreichend, um den massgebenden Begegnungsfall (PKW/LKW) problemlos abzudecken. Dieser ist auch vertretbar, wenn es zu einer allfälligen Fortsetzung der Buslinie 11 kommen würde und insofern vertretbar, da auf der restlichen Bruggwaldstrasse auf Stadtgebiet, wo bereits heute der Bus verkehrt, der Strassenquerschnitt nur rund  $5.0\text{m}$  beträgt. Unter Umständen ist dann ein Ausbau auf rund  $6.0\text{m}$  zu prüfen.

Begegnungsfall:	Breite	Höhe	Bewegungsspielraum		Sicherheitszuschlag		Begegnungs- zuschlag	Breite
	[m]	[m]	Breite [m]	Höhe [m]	Breite [m]	Höhe [m]		
Personenwagen	1.8	1.8	0.1		0.2	0.2		2.4
Schwere Lastfahrzeuge, Busse	2.5	4	0.1		0.3	0.2		3.3
-								
-								
	Geschwindigkeit		30 km/h				Breite total:	5.20
	Neigung		%				Höhe total:	4.20
	Bankett:		beidseitig					

Abb. 2: Geometrisches Normalprofil (Minimaler Strassenquerschnitt) mittel- bis langfristig

Im Abschnitt Haus 80 bis Brugghalden wird der heute Strassenquerschnitt mit dem Bau des Trottoirs auf  $6.0\text{m}$  belassen und behält somit den Strassenquerschnitt der Bruggwaldstrasse auf Wittenbacher Gemeindegebiet bei.

Damit das neue Geschwindigkeitsregime (Tempo-30) auch auf der Strecke, d.h. zwischen den beiden Knoten eingehalten werden kann, wurden vom städtischen, interdisziplinären Projektteam, bestehend aus Stadtplanung, Stadtgrün und TBA entsprechende Gestaltungselemente ausgearbeitet. Vorgehensehen sind Horizontalversätze in Form von begrünten Baumrabatten. Eine beim Haus Nr. 76 mit Grünbepflanzungen und zwei Bäumen. Damit der Unterhalt des privaten Trottoirs in Längsrichtung weiterhin gegeben ist, wird das Trottoir im Bereich des Gestaltungselements auf  $2.0\text{m}$  verbreitert. Die zweite Baumrabatte kommt auf der Westseite im Bereich vom Haus 78 / 80 zu liegen. Dieser Versatz ist knapp  $35\text{m}$  lang und beinhaltet fünf raumwirksame Bäume. Der Versatz ist auf das notwendige Minimum gehalten, so dass bewusst eine grössere Durchfahrtsbreite resultiert als die minimalen  $3.80\text{m}$ . Damit besteht etwas Spielraum für einen allfälligen, späteren Trottoirausbau.

Die Bruggwaldstrasse wird, damit sie die Funktion der Velovorzugsroute wahrnehmen kann, als Velostrasse ausgebildet. Da langfristig die Führung der Veloroute über die Langgasse – St.Gallerstrasse angedacht ist, beschränkt sich das Massnahmensetting auf das Minimum. Es beinhaltet vergrösserte Velopiktogramme auf der Strasse und Vortritt auf der Bruggwaldstrasse.

## 2.1 Bautechnisches Normalprofil

Es wird beabsichtigt, die bestehende Strasse im heutigen Zustand zu belassen. Gemäss Strassenzustandskarte (MSE) befindet sich die Bruggwaldstrasse in einem mittleren Zustand. Das nördliche Trottoir ist sogar in einem guten Zustand. Von Seiten Strasseninspektorat sind keine Instandstellungsarbeiten erforderlich. Die beiden Knoten werden mit Belag aufgeschiftet.

Im Bereich des neuen Trottoirs soll nachstehender, herkömmliche Aufbau zur Anwendung kommen:

- Deckschicht                    AC 8N, 2.5cm
- Tragschicht                   AC T 16 N, 5.0cm
- Foundationsschicht        UG0/45 frostsicher, mind. 50cm;  
Geotextil

## **2.2            Entwässerung/Beleuchtung/Werke/Verkehrsführung**

Für die Entwässerung sind leichte Anpassungen, sprich Verschiebungen von Einlaufschächten erforderlich. Bei der Knotenanhebung im Westen werden zwei neue erstellt. Bei der Knotenanhebung Bruggalden wird im Westen zwei neue Einlaufschächte gebaut und mit dem bestehenden Einlaufschacht im Knoten kurzgeschlossen. Die bestehenden und nicht mehr benötigten Einlaufschächte werden zurückgebaut.

Die Baumpflanzungen im Westen kommen auf ein Swisscom-Bentonrohr (B 300) zu liegen. Abklärungen vor Ort zeigten, dass die Überdeckung rund 90 cm betragen. Nach Rücksprache und einer Begehung mit der Swisscom und Stadtgrün, werden die Bäume über dem Rohr gepflanzt und das Rohr oder zumindest die Muffen mit einer Wurzelschutzfolie versehen.

## **2.3            Verkehrssicherheit / Umwelt**

Gemäss Unfallkarte des ASTRA ist es in den letzten Jahren im Projektperimeter zu keinem polizeilich registrierten Unfall gekommen. Mit dem Projekt sind insbesondere Dank dem tieferen Geschwindigkeitsniveaus gute Bedingungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit zu erwarten.

## **2.4            Umwelt / Hochwasser**

Die Anhebung des Knotens sowie die Einengungen der Bruggwaldstrasse könnten unter Umständen zu einer Verschlechterung der Gefahrensituation für die östlich angrenzenden Gebäude bei einem Hochwasserereignisfall führen. In einer Gesamtabwägung, da das Trottoir nicht angepasst wird und im Hinblick, dass dies die Verschlechterung lediglich unter Umständen der Fall sein könnte, wird auf Eventualmassnahmen verzichtet.

## **3            Termine und Bauablauf**

Es ist folgendes Terminprogramm vorgesehen:

2024	öffentliche Mitwirkung Vorprojekt (Parallel mit Mitwirkung Wittenbach)
2025	Bauprojekt
2026	Beschlussfassungen, Strassenplanverfahren
2026/27	Realisierung

## **4            Kosten**

Die Baukosten belaufen sich auf 338'500.-.

Die detaillierten Kosten sind im Kostenvoranschlag ersichtlich.

## 5 Landerwerb

Im Rahmen des vorliegenden Strassenbauprojekts ist Landerwerb für das neue südliche Trottoir erforderlich. Das neu erstellte Trottoir wird analog der Bruggwaldstrasse als Gemeindestrasse 1. Klasse klassiert.

## 6 Weiteres Vorgehen

Im Rahmen des Ausführungsprojektes sind u.a. folgende Elemente definitiv festzulegen:

- Baumgruben gemäss neu erarbeiteten TBA-Normalien übernehmen.
- Baumpflanzung mit SGR abstimmen

## 7 Abkürzungsverzeichnis

LKW	Lastkraftwagen
LV	Langsamverkehr (Velo, Fussgänger)
MSE	Strassenzustandskarte
PW	Personenwagen
SNP	Sondernutzungsplan
VBSG	Verkehrsbetriebe Stadt St.Gallen

## 8 Unterschrift

Der Projektverfasser:



St.Gallen, 28. Januar 2026

Tiefbauamt Stadt St.Gallen  
Stefan Pfiffner  
Leiter Verkehrsplanung Stadt St.Gallen