



Stadtverwaltung

Tiefbauamt

Bahnhofstrasse 25

9201 Gossau

Tel. +41 71 388 43 90

www.stadtgossau.ch



Bushof Projekt und Teilstrassenplan

Planungsbericht

Gossau, 16. April 2021

2020-533 / 24.10.111 / 247185

Inhalt

1 Einleitung..... 3

1.1 Anlass..... 3

1.2 Variantenstudium 3

1.3 Bearbeitungsgebiet 3

1.4 Auftrag 3

2 Grundlagen..... 4

2.1 Ausgangslage 4

2.2 Zielsetzung 4

2.3 Anordnungsprinzip der Haltekanten..... 4

3 Bauprojekt 6

3.1 Übersicht 6

3.2 Bahnhofplatz 6

3.3 Bushof 6

3.4 Verkehrsregime..... 7

3.4.1 Öffentlicher Verkehr 7

3.4.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV) 7

3.4.3 Langsamverkehr (LV)..... 8

3.5 Gewässer 10

4 Planungsrechtliche Umsetzung..... 11

4.1 Bestand 11

4.2 Teilstrassenplan und Signalisation 11

4.2.1 Betrachtungsperimeter 11

4.2.2 Neuklassierung..... 11

5 Umweltverträglichkeit 13

5.1 Umweltverträglichkeitsprüfung 13

5.2 Lärmimmission..... 13

5.2.1 Lärmgutachten Gewerbelärm (Standbetrieb)..... 13

5.2.2 Lärmgutachten Strassenverkehrslärm (Fahrbetrieb)..... 13

5.2.3 Lärmbelastung nächstgelegener Wohnhäuser 13

5.3 Luftschadstoffe 14

5.4 Lichtimmission 14

6. Verfahren 16

6.1 Projekt 16

6.2 Teilstrassenplan 16

6.3 Verkehrsanordnung 16

Abbildung 1 Luftbild Bearbeitungsgebiet 3

Abbildung 2 Bestehende Bahnhofsumgebung und Verkehrsbezüge 4

Abbildung 3 Variante Anordnung am Mittelperron..... 5

Abbildung 4 Situationsplan Bahnhofplatz und Bushof..... 6

Abbildung 5 Visualisierung Bushof, Tom Munz Architekten AG 7

Abbildung 6 Verkehrsführung ÖV, Systemskizze Mittelperron 7

Abbildung 7 Verkehrsführung MIV, Parkierung 8

Abbildung 8 Führung Radverkehr, Systemskizze Mittelperron 8

Abbildung 9 Fussgängerführung, Systemskizze 9

Abbildung 10 Situation Bushof mit eingezeichneter Eindolung Dorfbach 10

Abbildung 11 Strassenklassierung bestehend..... 11

Abbildung 12 Teilstrassenplan 12

1 Einleitung

1.1 Anlass

Im 2012 hat der Stadtrat beschlossen, ein Projekt mit dem Fokus auf die Gestaltung des Bushofs zusammen mit dem Bahnhofplatz auszuarbeiten. Die Gestaltung der Begegnungszone und des Bahnhofplatzes führen zum Ziel der nachhaltigen städtischen Mobilität. Es ist die konsequente Weiterentwicklung von den bereits umgesetzten Aufwertungen durch die Erdgeschossnutzungen an der Ecke Bahnhofstrasse – Stadtbühlstrasse (Perron 3).

1.2 Variantenstudium

Im Vorfeld der Festlegung des Standorts des Bushofs erfolgte im Jahr 2009 eine Vorstudie. In dieser Vorstudie wurden sechs mögliche Varianten aufgezeigt und die Variante 3 als Bestvariante erachtet. Diese Variante wurde weiterbearbeitet und das Projekt im Jahr 2010 aufgelegt jedoch vom Stadtrat am 25. Januar 2017 wieder zurückgezogen.

Am 24. April 2013 beschloss der Stadtrat einen Neustart des Projekts aufgrund neuer Rahmenbedingungen. Es erfolgte wiederum eine Studie mit aufgezeigten fünf Varianten und Untervarianten. Die Variante 4b wurde als Bestvariante erachtet und als Projekt weiterbearbeitet. Die Projektauflage erfolgte am 18. Februar 2017. Infolge Einsprachen und Formfehlern bei der Auflage wurde das Projekt am 19. November 2020 vom Stadtrat zurückgezogen.

Die Details zu den Vorstudien 2009 und Studien 2014 können aus dem Bericht „Studie Bushof / Bahnhofplatz vom 31. März 2021“ und dem Beilageplan entnommen werden.

1.3 Bearbeitungsgebiet

Der Bearbeitungsperimeter umfasst den rot markierten Bereich vor den bestehenden, historischen Bahnhofsgebäuden zwischen der Stadtbühl- und der Bahnhofplatzstrasse.

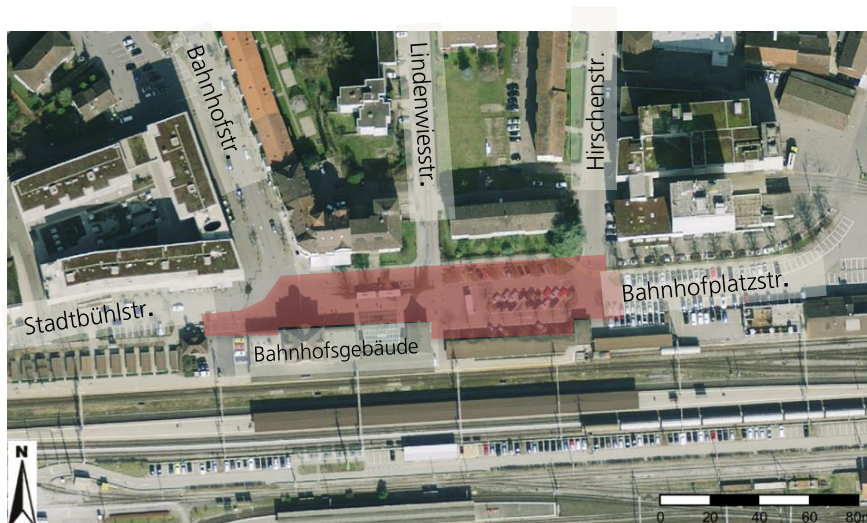


Abbildung 1 Luftbild Bearbeitungsgebiet

1.4 Auftrag

Den vorliegenden Bauprojekten entsprechend werden Bahnhofplatz und Bushof mit dem Teilstrassenplan planungsrechtlich gesichert.

2 Grundlagen

2.1 Ausgangslage

Von 1990 bis 1993 wurde der Bushof am Bahnhof Gossau erstellt. Der Perron, mit einer Länge von 36 m, wurde für vier normale Busse (Länge 12 m) ausgelegt. Heute nutzen fünf Buslinien (Linien 151, 152, 155, 159, 727) den Bushof. Zu gewissen Zeiten stehen sechs Busse, davon ein Gelenkbus, gleichzeitig am Bushof. In Stosszeiten herrscht reger Publikumsverkehr, und der Bahnhofplatz ist überfüllt. Für Ortsunkundige ist es schwierig, den benötigten Bus zu finden.

Der Stadtrat hat im August 2010 die Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität ratifiziert und ist gewillt, die entsprechenden Leitlinien umzusetzen. Diese gewährleisten die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmenden und die Bereitstellung eines attraktiven ÖV-Angebotes. Im Jahr 2012 hat der Stadtrat beschlossen, ein Projekt mit dem Fokus auf die Gestaltung des Bushofs zusammen mit dem Bahnhofplatz auszuarbeiten. Die Gestaltung der Begegnungszone und des Bahnhofplatzes sind Schritte in diese Richtung.

Mit der Begegnungszone Stadtbühl-/Bahnhofstrasse wurde der Bereich um den Bahnhofplatz für Fussgänger markant aufgewertet. Er hat auch durch die Erdgeschossnutzungen im Gebäude Perron 3 und dem Aufnahmegebäude der SBB eine Belebung erfahren.

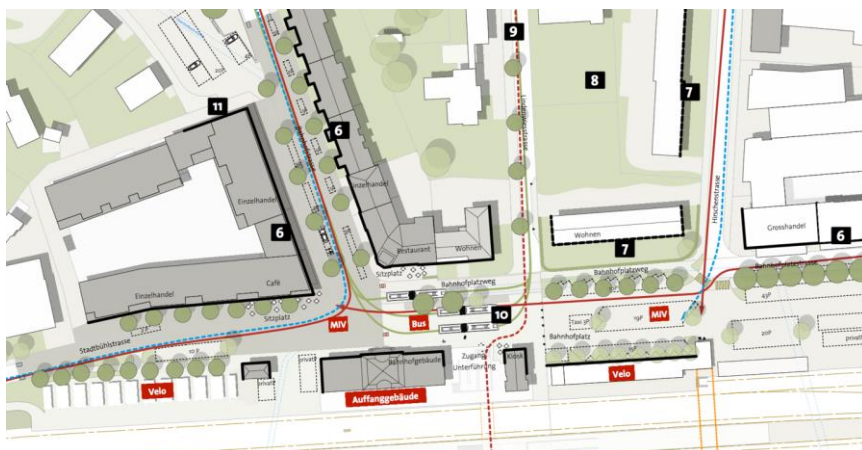


Abbildung 2 Bestehende Bahnhofsumgebung und Verkehrsbezüge

2.2 Zielsetzung

Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes ist die konsequente Weiterentwicklung der bereits erkennbaren Belebung am Bahnhof. Die Umsteigebeziehung Bahn und Bus soll markant komfortabler werden. Zudem soll der Bahnhofplatz für Ankommende auch eine repräsentative Visitenkarte von Gossau sein.

Bei der Gestaltung des Bahnhofplatzes muss Rücksicht auf das unter Heimatschutz stehende Bahnhofsgebäude und die Umgebung genommen werden. Das Angebot soll den Bedürfnissen der nächsten 20 bis 25 Jahre entsprechen, was eine Erweiterung des Bushofs zur Folge hat. Die Perrons sollen Platz für acht Busse bieten, davon zwei Gelenkbusse (Länge 18 m). Fahrgastinformationen sollen die Fahrgäste über die Buslinien informieren. Das Verkehrskonzept muss die Belange der Busbetriebe (Bus-Zu- und Wegfahrten, neu in Gegenrichtung) sowie diejenigen der Fussgänger (Platzwirkung, Orientierung, Behindertengerechtigkeit) erfüllen.

2.3 Anordnungsprinzip der Haltekanten

Unter Beizug der SBB, dem kantonalen Amt für öffentlichen Verkehr, der Regiobus AG, einem Verkehrsplaner und einem städtebaulichen Gestalter wurden verschiedene Anordnungsvarianten geprüft. Nach der Auswertung der Varianten nach unterschiedlichen Kriterien, welche neben den verkehrlichen auch die städtebaulichen Auswirkungen miteinbezog, wurde die Variante Mittelperron, östlich des Bahnhofplatzes, als Bestvariante weiterverfolgt.

Der neue Bushof wird nach Osten verschoben und bildet als Mittelperron eine kompakte Einheit zwischen der Lindewies- und Hirschenstrasse. Dadurch wird der Platz vor dem historischen Gebäudeensemble und der Personen-

unterführung freigespielt, und der Fussgängerstrom Richtung Zentrum erhält mehr Bewegungsraum. Die Bahnhofstrasse trifft zentral auf den Bahnhofplatz, und der optische Bezug zur Personenunterführung West ist gewährleistet.

Der kompakte Bushof bildet mit seinen Dächern die Ostkante vom neuen Bahnhofplatz. Die Haltekanten werden platzsparend, sägezahnförmig entlang eines Mittelperrons mit sechs Haltekanten und einem Seitenperron mit zwei Haltekanten angeordnet.



Abbildung 3 Variante Anordnung am Mittelperron

3 Bauprojekt

3.1 Übersicht

Für die Umsetzung des Gestaltungskonzepts wurde das Projekt auf zwei Fachplaner aufgeteilt: Tom Munz Architekt, St. Gallen, hat den Bushof ausgearbeitet, und Studio Vulkan Landschaftsarchitektur GmbH hat die Gestaltung des Bahnhofplatzes übernommen.

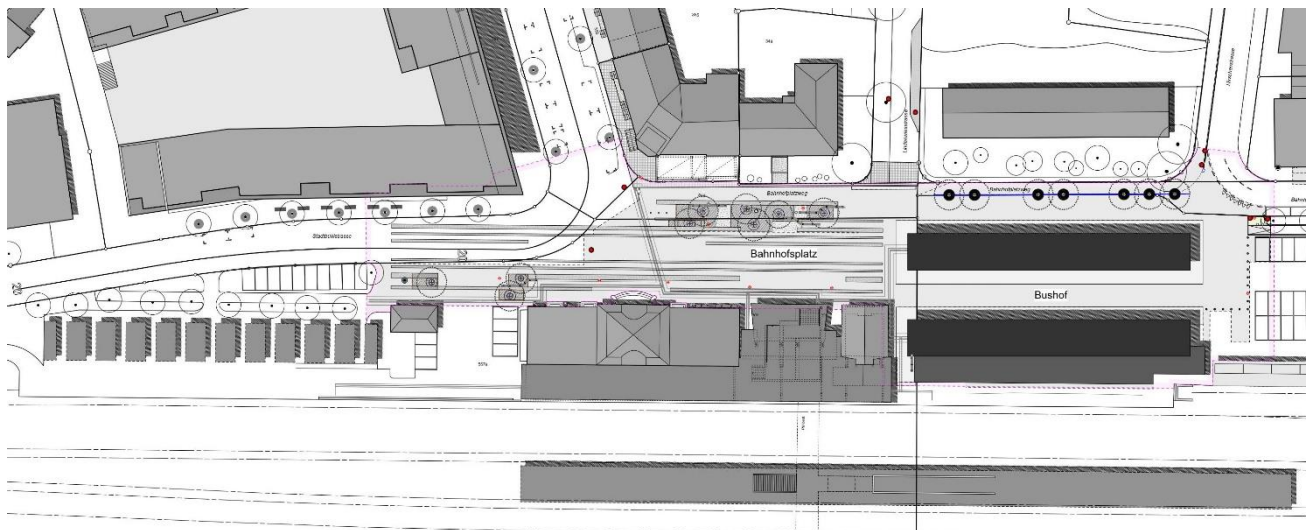


Abbildung 4 Situationsplan Bahnhofplatz und Bushof

3.2 Bahnhofplatz

Der heutige Busperron wird zurückgebaut. Dadurch wird der gesamte Bahnhofplatz freigespielt und neugestaltet. Der Platz soll einheitlich als «Teppich» gestaltet und mit Baumgruppen ergänzt werden. Im Bereich des heutigen Busperrons, vor dem «Perron 3» sowie westlich des Bahnhofsgebäudes, werden Baumfelder in den Belag eingeschnitten. Der relativ neue Belag in der Begegnungszone wird belassen; es wird ein Belagsmuster eingefräst und mit Gussasphalt gefüllt. Dem Einfahren des motorisierten Individualverkehrs vor den Bahnhof wird mittels Belagsinlagen, Markierungen und einer geeigneten Signalisation begegnet.

3.3 Bushof

Heute stehen zeitweise sechs Busse/Postautos gleichzeitig am Bushof. Damit die Entwicklung der nächsten 25 Jahre abgedeckt werden kann, sind acht Haltekanten erforderlich. Diese sollen alle sofort realisiert werden, da bereits heute bei besonderen Situationen (Spezialtransporte AFG-Arena oder Betriebsunterbrüche der SBB) Bedarf für diese Anzahl Haltekanten besteht.

Die Fahrgeometrie der Busse und die begrenzten Platzverhältnisse verunmöglichen es, die Bäume auf der Nordseite des neuen Bushofs zu erhalten. Diese sollen durch neue Bäume ersetzt werden, damit der Sichtschutz vom nördlich gelegenen Wohnhaus zum Bushof weiterhin sichergestellt werden kann.

Die Perrondächer, mit einer Länge von je 57.11 m und einer Breite von 7.67 m, haben eine Durchfahrthöhe von 4.50 m und können auch von Doppelstockbussen unterfahren werden. Die Dächer überdecken die beiden Perrons und wartenden Busse. Die Buskunden sind somit nur noch auf kurzen Distanzen ungeschützt. Auf ein durchgehendes Verbindungsdach sollte aus städtebaulichen und technischen Gründen verzichtet werden. Die Überdachung ist in Schwarzstahl mit einer konstruktiven Höhe von 1 m vorgesehen. Der Bushof wird mit Holz-Sitzbänken möbliert, und die bestehende Velostation wird mit Holz eingefasst. Der Belag der Perronkanten wird in Monobeton erstellt. Der Bushof wird einen räumlichen Abschluss des Bahnhofplatzes nach Osten bilden.



Abbildung 5 Visualisierung Bushof, Tom Munz Architekten AG

3.4 Verkehrsregime

3.4.1 Öffentlicher Verkehr

Heute fahren sämtliche Busse über die Bahnhofstrasse zu und über die Lindenwiesstrasse weg. Dieses Einrichtungsregime soll zugunsten eines Verkehrs der Busse in Gegenrichtung die Buslinien besser berücksichtigen. Die Busse sollen neu über die Bahnhof- und die Hirschenstrasse zu- und wegfahren können. Damit werden Durchmesserlinien möglich, die von beiden Seiten zum Bushof zufahren und direkt in Fahrtrichtung weiterfahren können.

Die Zu- und Wegfahrten zu den einzelnen Bushaltekanten wurden simuliert, und die Regiobus AG hat das Regime mit Fahrversuchen überprüft. Diese haben ergeben, dass der Platz ausreichend ist.

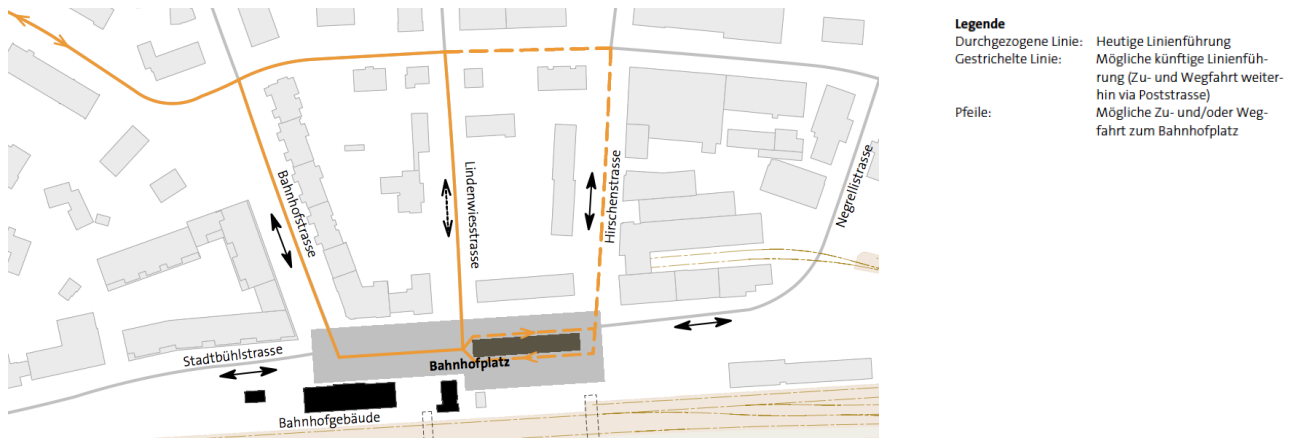
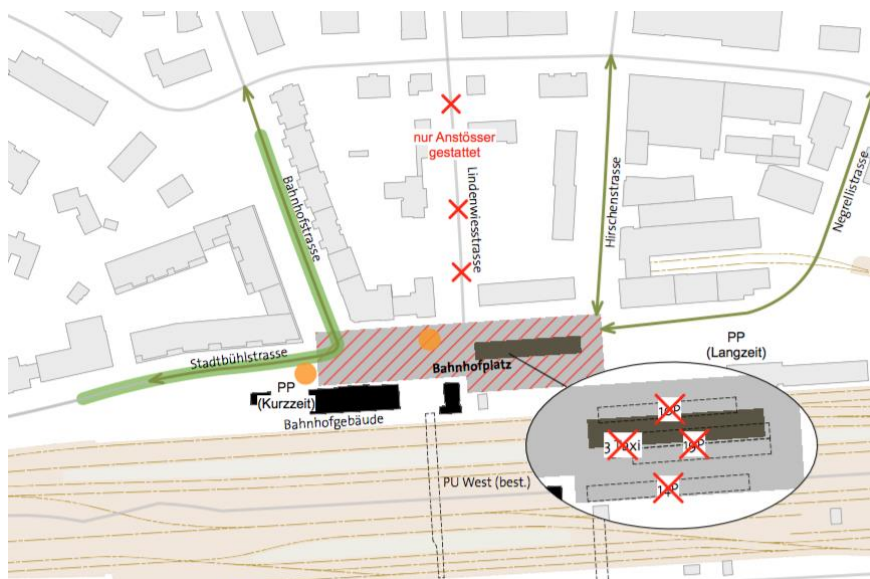


Abbildung 6 Verkehrsführung ÖV, Systemskizze Mittelperron

3.4.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der neugestaltete Bahnhofplatz sowie der Bushof sind für den MIV gesperrt. Die Bahnhofstrasse und Stadtbühlstrasse gewährleisten eine Zu- und Wegfahrt zu den westlichen Kurzzeitparkplätzen. Die Hirschen- und Negrellistrasse gewähren die Zu- und Wegfahrt zu den östlichen Langzeitparkplätzen. Die Anlieferung für den Kiosk und das Aufnahmegebäude sind nicht beeinträchtigt und können wie bisher genutzt werden.



- Legende**
- Linie: Zu- und Wegfahrt zum Bhf
 - Linie (breit): Begegnungszone
 - Schraffur: Gesperrt für den MIV
 - Orange Punkte: Möglicher Ersatzstandort für Taxistellplätze
- Lupe:** Auswirkung auf das Parkplatzangebot (ca. 43 Parkplätze und 3 Taxistellplätze sind am best. Standort aufzulösen)

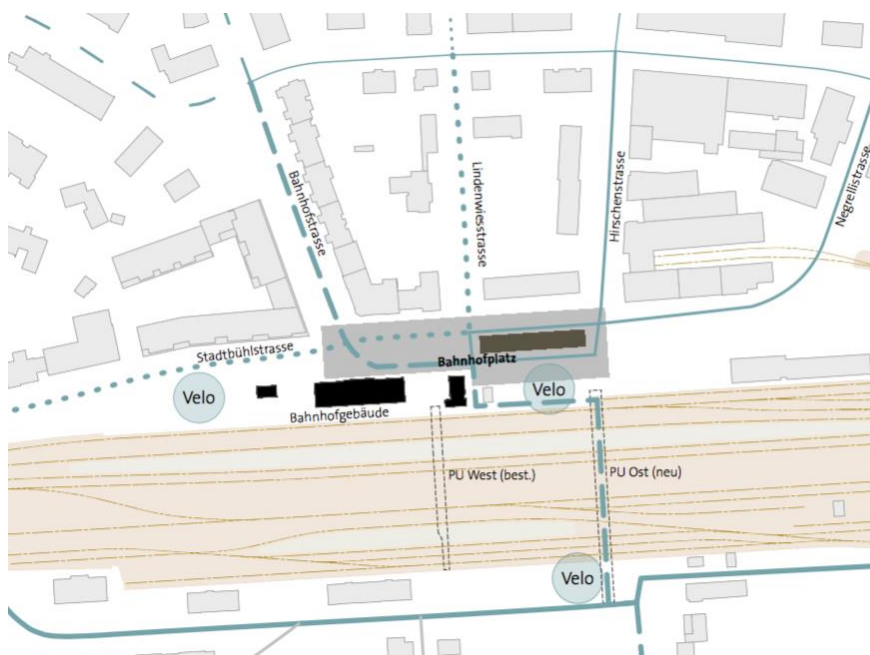
Abbildung 7 Verkehrsführung MIV, Parkierung

Durch die Verschiebung des Bushofs müssen 45 Parkplätze aufgehoben werden. Dadurch reduziert sich das Parkplatzangebot im Bahnhofareal von 350 auf 305 Parkplätze. Im «Perron 3» stehen seit dem Jahr 2010 82 öffentlich zugängliche Parkplätze im Untergeschoss zur Verfügung, wodurch die entfallenen Parkplätze teilweise kompensiert sind. Ebenfalls müssen die Taxistandplätze verlegt werden.

3.4.3 Langsamverkehr (LV)

Durch die Verschiebung des Bushofs nach Osten wird der Bahnhofplatz freigespielt und steht den Fussgängern zur Verfügung.

Die lokalen und kantonalen Velorouten führen über den Bahnhofplatz und durch den Bushof. Alle bestehenden, gedeckten Velostationen werden erhalten. Die östliche Velostation bildet den südlichen räumlichen Abschluss des Bushofs und wird mit neuer Fassadenverkleidung und überkragendem Perrondach gestalterisch in den Bushof integriert.



- Legende**
- Kreise: Gedeckte Veloabstellplätze
 - Durchgezogene Linie: Kantonale / lokale Veloroute
 - Gestrichelte Linie: Neubau kantonale Veloroute
 - Punktierete Linie: Direkte Veloroute gemäss Agglomerationsprogramm

Abbildung 8 Führung Radverkehr, Systemskizze Mittelperron

Die Fussgänger können auf dem Bahnhofplatz frei zirkulieren. Die Platzfläche ermöglicht klare visuelle Beziehungen zwischen den Orientierungspunkten. Die umliegenden Ziele sind direkt, barrierefrei und sicher miteinander

verbunden. Der Wartebereich am Bushof ist getrennt von den meistgenutzten Zirkulationsflächen, was die Sicherheit und Orientierung erhöht.

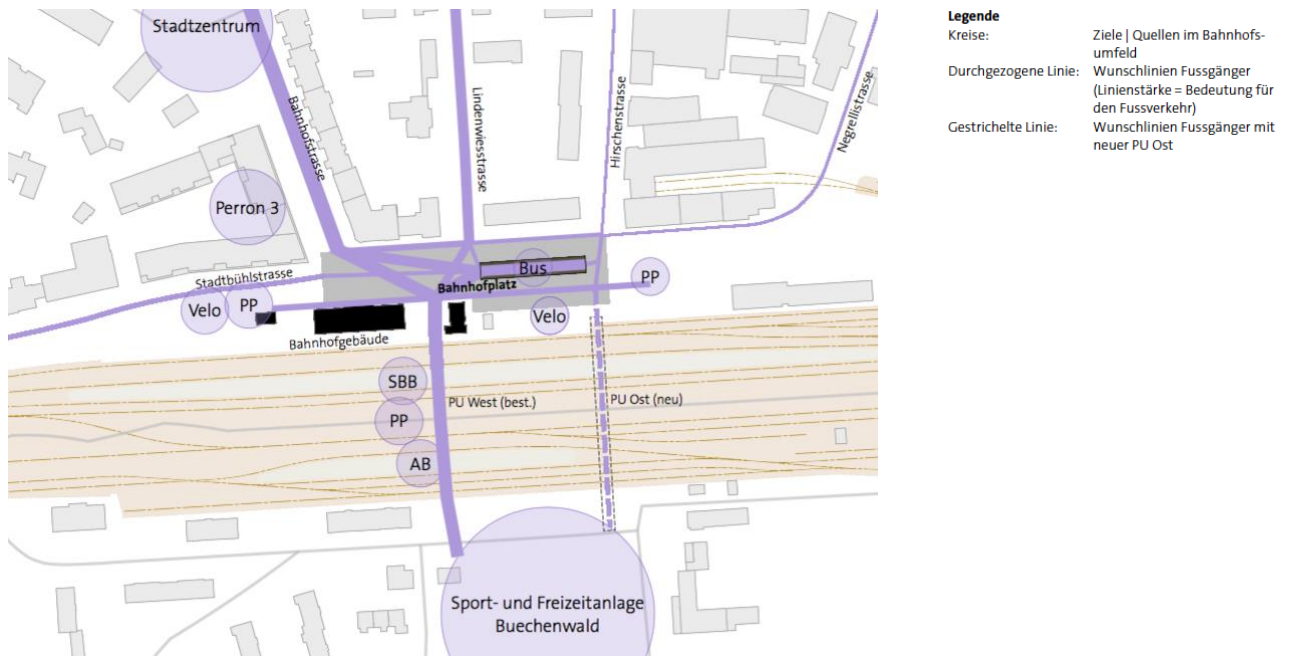


Abbildung 9 Fussgängerführung, Systemskizze

Mögliche zusätzliche Personenunterführung

Das Bushofprojekt lässt die Erstellung einer zweiten Personenunterführung zu, wie sie im Agglomerationsprogramm vorgesehen ist. Mit dieser soll eine bessere Anbindung der Sportanlagen Buechenwald erreicht und unter Umständen eine Verlegung des kantonalen Radweges ermöglicht werden.

3.5 Gewässer

Eindolung Oberdorfbach

Die Eindolung Oberdorfbach verläuft im Bereich des Bushof. Auf Grund des rechtsgültigen Sondernutzungsplans Gewässerraum Oberdorfbach, Bädlibach und Buechbach, vom Stadtrat erlassen am 19. Juni 2019, wird auf die Ausscheidung eines Gewässerraums verzichtet. Bei Verzicht auf Ausscheidung eines Gewässerraums gilt nach Planungs- und Baugesetz Art. 90 Abs.2 ein Gewässerabstand von beidseitig 5.0 m.

Nach Abs.3 ist die Unterschreitung des Abstandes zulässig, wenn:

- die Hochwassersicherheit gewährleistet ist;
- der Zugang und die ungehinderte Zufahrt zum Gewässer für den Unterhalt sichergestellt oder nicht erforderlich sind;
- keine ökologischen Interessen entgegenstehen.

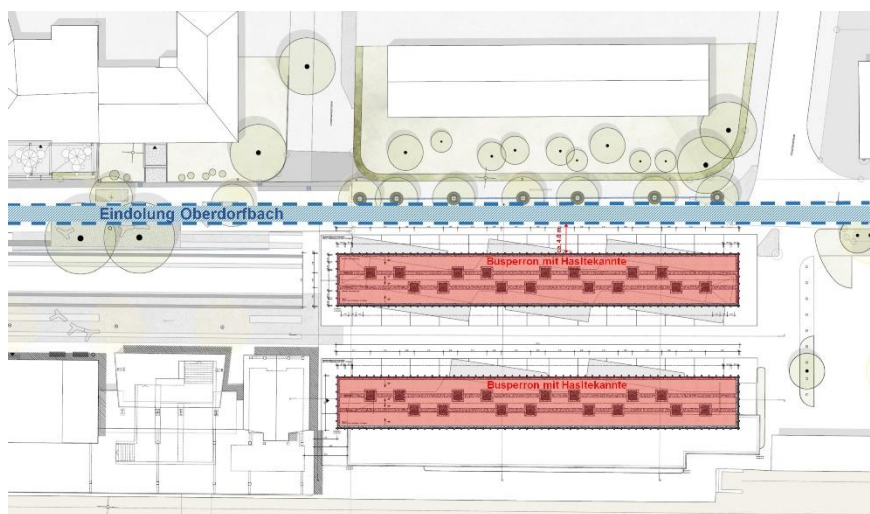


Abbildung 10 Situation Bushof mit eingezeichneter Eindolung Dorfbach

Das Perrondach und die Haltekannte haben vom eingedolten Oberdorfbach einen Abstand von ca. 4.0 m. Der nach Baugesetz festgelegte Gewässerabstand von 5.0 m wird unterschritten. Da der Bushof standortgebunden ist und im öffentlichen Interesse steht, kann die Unterschreitung von ca. 1.0 m akzeptiert werden. Die Zugänglichkeit nach dem Bau des Bushofs bleibt wie bisher gewährleistet. Die Hochwassersicherheit ist gemäss Sondernutzungsplan Gewässerraum Oberdorfbach, Bädlibach und Buechbach vorhanden.

4 Planungsrechtliche Umsetzung

4.1 Bestand

Gemäss der bestehenden Strassenklassierung ist im Planungssperimeter der Bahnhofplatzweg am nördlichen Bahnhofplatzrand als ein Gemeindeweg 1. Klasse definiert. Die südliche Fläche, welche zukünftig zum Bahnhofplatz und Bushof zugehört, ist im Eigentum der SBB AG und heute nicht klassiert.

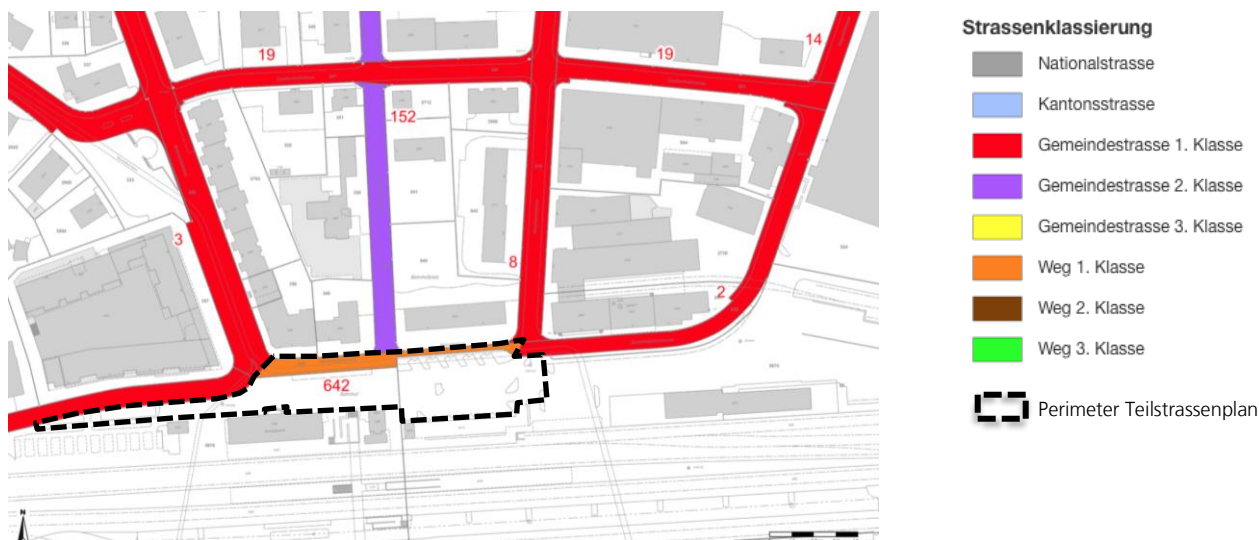


Abbildung 11 Strassenklassierung bestehend

4.2 Teilstrassenplan und Signalisation

4.2.1 Betrachtungsperimeter

Das Gestaltungskonzept fordert einen einheitlichen Umgang mit Projektperimeter Bahnhofplatz und Bushof. Gemäss Bauprojekt gelten über dem ganzen Planungsgebiet dieselben Nutzer- und Zufahrtsregeln.

Aus diesem Grund umfasst der Perimeter des Teilstrassenplans das ganze Planungsgebiet, mit dem Ziel, eine einheitliche planungsrechtliche Lösung sicherzustellen.

4.2.2 Neuklassierung

Der Grossteil der Fläche Bahnhofplatzes / Bushof werden als Gemeindestrasse 2. Klasse eingeteilt. Eine kleine Fläche bei den westlichen Velounterständen wird der Stadtbühlstrasse Gemeindestrasse 1. Klasse zugewiesen. Der Bahnhofplatzweg wird als Gemeindeweg 2. Klasse aufgehoben und in die Gemeindestrasse 2. Klasse integriert. Somit wird der Bahnhofplatz mit Bushof in das bestehende Klassierungsnetz eingebunden.



Abbildung 12 Teilstrassenplan

4.2.3 Signalisation

Für den neuklassierten Teilbereich besteht ein Fahrverbot für den motorisierten Individualverkehr. Bahnhofplatz und Bushof dürfen nur vom öffentlichen Verkehr und zum Zwecke der Anlieferung befahren werden. Die auf der Stadtbühl- und Bahnhofstrasse signalisierte Begegnungszone wird auf den Bahnhofplatz und den Bushof erweitert. Die Eigentumsverhältnisse werden nicht tangiert.

5 Umweltverträglichkeit

5.1 Umweltverträglichkeitsprüfung

Beim zuständigen kantonalen Amt für Umweltschutz, Abt. Recht und UVP, wurde zur Sicherheit abgeklärt, ob für den Bushof eine Umweltverträglichkeitsprüfung notwendig ist. Es wurde folgende verbindliche Auskunft erteilt.

- a) Das Umweltschutzgesetz (SR 814.01) nennt die UVP-pflichtigen Vorhaben nicht selbst, sondern überträgt diese Aufgabe dem Bundesrat. Dieser ist seiner Verpflichtung zur Bezeichnung der UVP-pflichtigen Anlagen im Anhang zur Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (SR 814. 011; abgekürzt UVPV) nachgekommen, indem er rund 70 Anlagen aufgeführt hat. Die Aufzählung in der UVPV ist abschliessend.
- b) Der Bau eines Bushofes ist in der UVPV nicht enthalten. Somit kann für einen Bushof keine UVP verlangt werden.

5.2 Lärmimmission

Um Angaben über die verschiedenen Lärmbelastungen, deren Auswirkungen und für die Berücksichtigung in den Projekten zu erhalten, wurden Spezialbüros für diese Abklärungen beauftragt.

Die zulässigen Lärmbelastungen sind in der Lärmschutzverordnung festgelegt. Die zulässigen Belastungswerte hängen einerseits von der Empfindlichkeitsstufe und andererseits von Gewerbe- (Standortlärm) und Verkehrslärm (Fahrlärm) ab. Im Weiteren sind die Lärmbelastungen auf die angrenzenden Wohnhäuser zu beurteilen.

5.2.1 Lärmgutachten Gewerbelärm (Standbetrieb)

Der Standort der Anlage befindet sich gemäss Zonenplan in der Empfindlichkeitsstufe ES III. Die Planungswerte nach LSV betragen für den Tag ≤ 60 dB und die Nacht ≤ 50 dB.

Mit den errechneten Planungswerten von Tag ≤ 62 dB und Nacht ≤ 57 dB liegen diese leicht über den geforderten Grenzwerten.

Die Standzeiten der Buse beträgt je nach Linie zwei bis fünf Minuten. Bei längerer Standzeit wird der Motor abgestellt.

5.2.2 Lärmgutachten Strassenverkehrslärm (Fahrbetrieb)

Für den Strassenverkehrslärm gelten die Planungswerte nach LSV bei Tag ≤ 65 dB und bei Nacht ≤ 55 dB. Die berechneten Werte für den Bushof sind bei Tag ≤ 55 dB und bei Nacht ≤ 49 dB. Die gemäss LSV gestellten Anforderungen an den Schallschutz sind somit erfüllt.

5.2.3 Lärmbelastung nächstgelegener Wohnhäuser

Für die Überprüfung des Lärmschutzes nach der Lärmschutzverordnung (LSV) sind anhand der Emissionsangaben der Hersteller die Lärmbelastung bei den nächstgelegenen Wohngebäuden zu überprüfen und mit den Grenzwerten aus der Lärmschutzverordnung zu vergleichen und zu beurteilen.

Geprüft wurde die Lärmimmission bei den Liegenschaften Bahnhofplatz 5 und 7. Die errechneten Pegel im Standbetrieb ergaben Werte bei Tag 46 dB und bei Nacht 47 dB. Durch die kurzen Einwirkzeiten der Hin- und Wegfahrten (1 min/Bus) sind die berechneten Pegel mit 31 dB am Tag und 32 dB in der Nacht jedoch mehr als 12 dB leiser als die berechneten Pegel der Busse im Standbetrieb. Lärmpegel, welche mehr als 12 dB leiser sind als andere, sind akustisch nicht mehr wahrnehmbar. Das heisst, auch wenn die Lärmbeurteilungspegel des Standbetriebs und diejenigen der Fahrten akustisch addiert werden, bleibt der Gesamtbeurteilungspegel bei 46 dB am Tag und 47 dB in der Nacht.

Die Pegel liegen demnach tagsüber und nachts unter den Planungswerten (PW) von 60 resp. 50 dB. Die Vorgaben der LSV, die PW an den lärmexponiertesten Fenstern der Fassade einzuhalten, sind erfüllt. Somit sind für die Planung keine weiteren Massnahmen zum Schutz gegen den Industrie- und Gewerbelärm des Bushofs erforderlich.

5.3 Luftschadstoffe

Die Berechnung und Beurteilung der Luftbelastung erfolgte durch ein Spezialbüro. Nachfolgend die Zusammenfassung des Berichts:

Die Immissionsprognose für die Neugestaltung des Bushofs ergibt – auf Grundlage ausserordentlich konservativer Annahmen – im zentralen Bereich des Bahnhofplatzes unmittelbar hinter dem Trottoir eine NO₂ Zusatzbelastung von µg/m³.

Bereits ab 10 m Strassenabstand sinkt die Zusatzbelastung auf unter 1 µg/m³ ab. Die Gesamtbelastung beträgt – bei einer sehr konservativ angesetzten Hintergrundbelastung von 20 µg/m³ – am Trottoirrand maximal 21.5 µg/m³. Der massgebende NO₂-Immissionsgrenzwert der Luftreinhalteverordnung von 30 µg/m³ wird damit bei sehr konservativer Betrachtung deutlich unterschritten. Der Einfluss des Vorhabens auf die Ozonbelastung ist im für die Ozonbildung massgebenden regionalen bzw. überregionalen Massstab völlig vernachlässigbar.

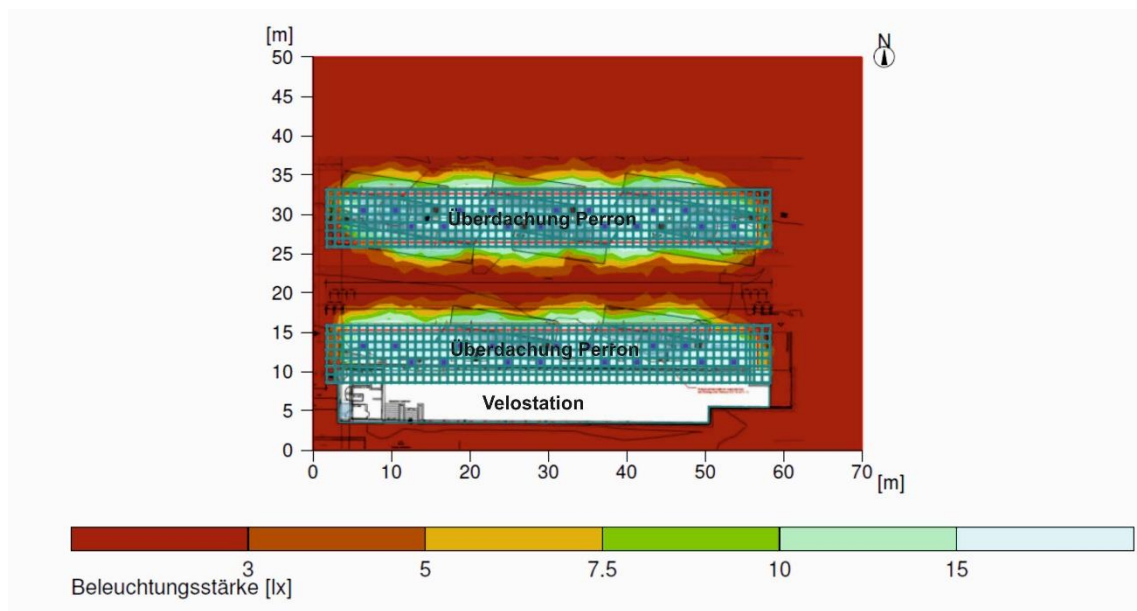
Die Zunahme beim PM₁₀ (Feinstaub) bleiben – infolge der noch ausgeprägten Charakteristik als weiträumig beeinflusstem Sekundär-Schadstoff - wesentlich unter den bei den NO₂-Immissionen ausgewiesenen Zunahmen.

Das Vorhaben steht damit in Übereinstimmung mit den Vorschriften der Luftreinhalte-Verordnung. Diese Schlussfolgerung ergibt sich ohne Berücksichtigung der Tatsache, dass die erwartete maximale NO₂-Mehrbelastung deutlich unter dem konservativ betrachteten Maximalwert liegt und zukünftig noch abnehmen wird.

5.4 Lichtimmission

Für die Beleuchtung des Bushofs und die Beurteilung der Lichtimmission wurde eine Firma der Beleuchtungsmittelherstellung herangezogen.

Die vorgesehenen Leuchtmittel und deren Anordnung zeigen folgendes Lichtbild:



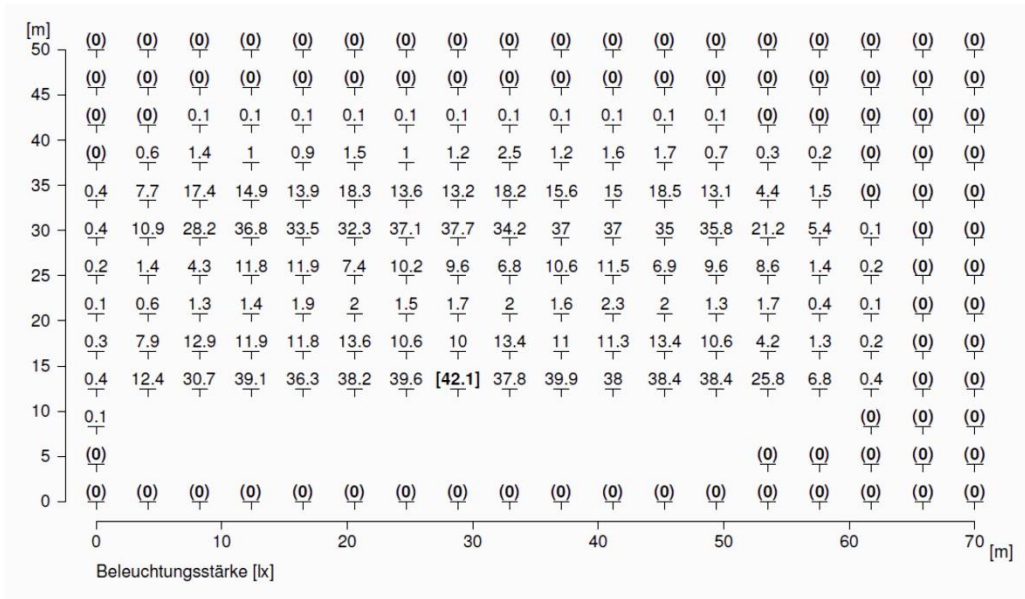


Abb. 13 Beleuchtung und deren Lichtausbreitung

Auf Grund des ermittelten Leuchtbereichs hält sich die Beleuchtung bzw. die belichtete Fläche innerhalb des Bereichs Bushof. Nachbargrundstücke werden nicht betroffen.

6. Verfahren

Die Verfahren für das Projekt, den Teilstrassenplan und die Verkehrsanordnung müssen zeitgleich eingeleitet werden, da sie untereinander abhängig sind.

6.1 Projekt

Das Projekt Bushof erfolgt nach dem Planverfahren des Strassengesetzes Art. 39 ff. Da die Kosten des Bushofs durch die Öffentlichkeit (Stadt Gossau) finanziert wird, erfolgt kein Kostenverlegungsverfahren. Wer private Rechte abtreten muss, wird mit persönlicher Anzeige von der öffentlichen Auflage und vom Enteignungsbegehren in Kenntnis gesetzt.

6.2 Teilstrassenplan

Nach Strassengesetz Art. 13 wird für Erlass und Änderung des Gemeindestrassenplans das Planverfahren nach Strassengesetz Art. 39 ff sachgemäss durchgeführt. Der Teilstrassenplan bedarf der Genehmigung des zuständigen kantonalen Departementes.

6.3 Verkehrsanordnung

Nach Einführungsverordnung zum eidgenössischen Strassenverkehrsgesetz Art. 19 ist das Polizeikommando zuständig für die Verfügung der Signalisation auf dem Bahnhofplatz. Nach Art. 23 ist die Verfügung im kantonalen Amtsblatt und im Publikationsorgan der Stadt Gossau unter Angabe einer Rekursfrist bekannt zu geben.