

Kanton St. Gallen
Gemeinde Gossau

Erdabtrag Areal Langfeld

Baugesuch

Bericht

Projekt Nr.	3105-0296-01
Datum	14. Oktober 2016
Änderung	
Erstellt	Mhö

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	3
2	Auftrag	4
3	Ausgangslage	5
3.1	Lage des Bauvorhaben	5
3.2	Topografie	6
4	Projektbeschrieb	7
4.1	Geometrie/Volumen	7
4.2	Geologie/Baugrund	8
4.2.1	Geologie	8
4.2.2	Aushub / Verwertungsmöglichkeit	8
4.2.3	Rekultivierung	9
4.3	Bauablauf	9
5	Auswirkungen auf die Umwelt	10
5.1	Verkehr	10
5.1.1	Ausgangszustand	10
5.1.2	Betrieb Erdabtrag	10
5.1.3	Besondere Massnahmen	10
5.2	Lärm	10
5.2.1	Betriebslärm	11
5.2.2	Strassenlärm	11
5.3	Erschütterungen	12
5.4	Luft	12
5.5	Staub und Abgase	12
5.5.1	Ausgangszustand	12
5.5.2	Betrieb Erdabbau	12
5.5.3	Besondere Massnahmen	13
5.6	Gewässerschutz	14
5.7	Flora / Fauna	14

Beilagen: Situation 1:500
 Schnitte 1:500

1 Zusammenfassung

Die Stadt Gossau beabsichtigt das freie Bauland im Gebiet Langfeld zu erschliessen und zu veräussern. Nebst dem eigentlichen Erschliessungsprojekt werden die Rahmenbedingungen in einem Sondernutzungsplan, welcher u.a. auch den Abtrag der heutigen Geländeerhebung vorsieht, geregelt. Dieser Abtrag ist notwendig, um ein für Gewerbebauten nutzbares Gelände zu erhalten. Der Abtrag soll, koordiniert mit dem Sondernutzungsplan- und Strassenplanverfahren, im Baubewilligungsverfahren genehmigt werden.

Das Volumen des Abtrages beträgt rund 20'000 m³ und ist somit gemäss UVPV (814.011, Anhang Nr. 80.3) nicht UVP-pflichtig. Trotzdem wurden im Projekt des Erdabtrages die umweltrelevanten Kriterien im Bereich Verkehr, Lärm, Luft, Gewässerschutz, Flora und Fauna abgeklärt und wie folgt beurteilt:

- **Verkehr**
Die Verkehrszunahme des Strassenverkehrs infolge der Abfahren beträgt lediglich 1.3%. Der Anteil der zusätzlichen Fahrten befindet sich innerhalb der üblichen Schwankungen im Tages- und Wochenverlauf und hat daher keinen relevanten Einfluss auf den Verkehrsablauf.
- **Lärm und Erschütterung**
Die gesetzlichen Forderungen der Bereiche Betriebs-, Verkehrslärm und Erschütterungen können eingehalten werden
- **Luft**
Die Mehrbelastung durch Staub und Abgase sind gering. Auch hier sind die gesetzlichen Forderungen eingehalten.
- **Gewässerschutz**
In den vom Erdabtrag betroffenen Bodenschichten ist kein Grundwasser vorhanden. Das Bauvorhaben befindet sich weder in einer Grundwasserschutzzone noch in einem Gewässerschutzbereich (übriger Bereich)
- **Flora und Fauna**
Mit dem Abtrag werden keine negativen Auswirkungen auf Flora und Fauna erwartet.

Das vorliegende Vorhaben wird als umweltverträglich aus Sicht Verkehr, Lärm, Luft und Gewässerschutz eingestuft.

2 Auftrag

Im Gebiet Langfeld wird eine Fläche von 17'400 m² für Industrie und Gewerbe erschlossen. Das Baugebiet begrenzt sich im Süden durch das Areal der Stadtwerke Gossau, im Norden durch bestehende Gewerbebauten, im Westen durch die Bischofszellerstrasse und im Osten durch den Fenngaben resp. angrenzende Landwirtschaftszone. Um die Erschliessung und die Rahmenbedingungen der künftigen Bebauung festzulegen wird durch die Strittmatter Partner AG ein Überbauungsplan erstellt, der auch den Abtrag der Geländeerhebung regelt.

Der Abtrag der Geländeerhebung weist ein Volumen von ca. 20'000 m³ auf. Das Tiefbauamt der Stadt Gossau hat die Wälli AG Ingenieure beauftragt, den für die Überbauung notwendigen Erdabtrag in den Bereichen Verkehr, Lärm und Luft zu beurteilen und die Baugesuchunterlagen zu erarbeiten..

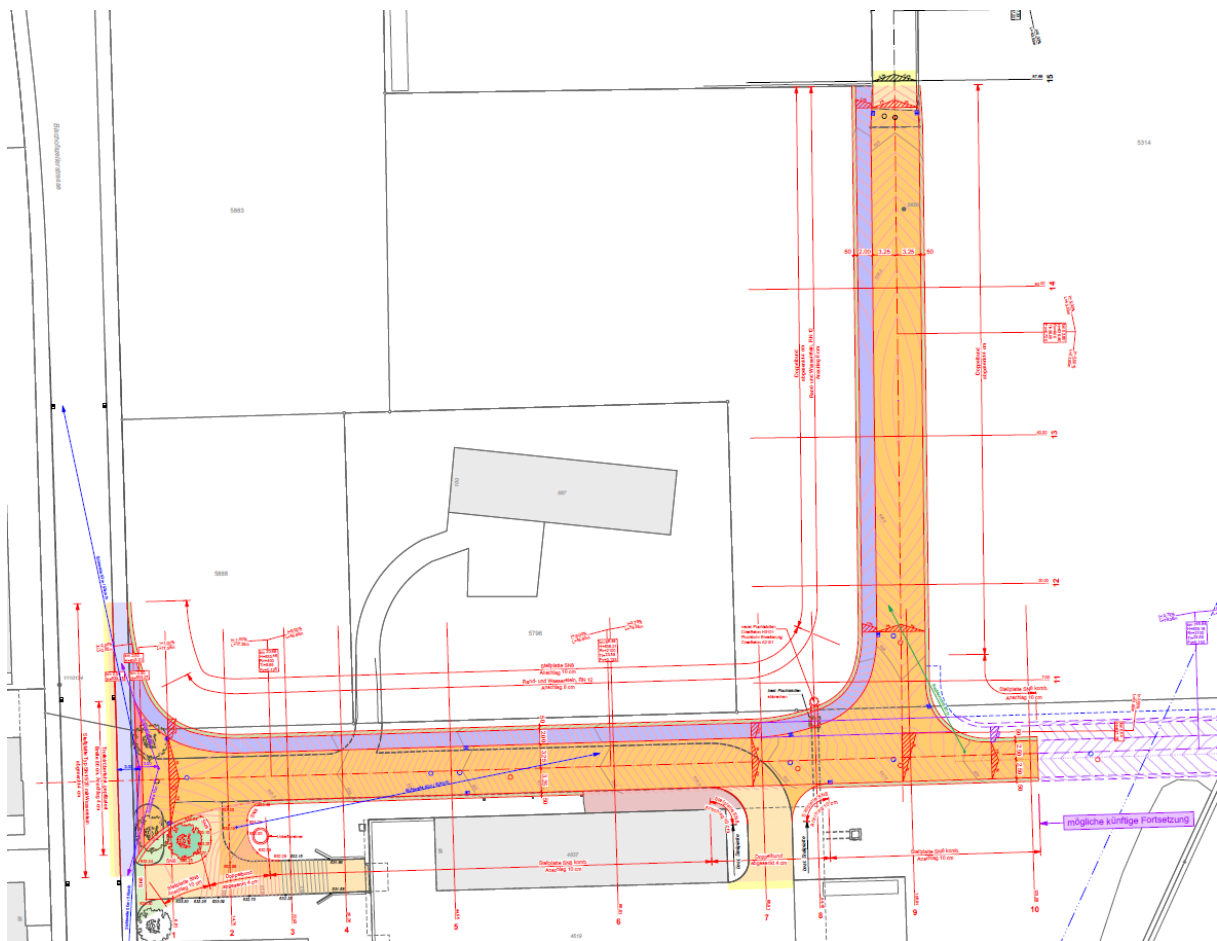


Abb 1: Bereich Abtrag (braun eingefärbt)

3 Ausgangslage

3.1 Lage des Bauvorhaben

Das Vorhaben befindet sich auf den Parzellen 5314 und 5796 und liegen in der Gewerbe-/Industriezone GI A.

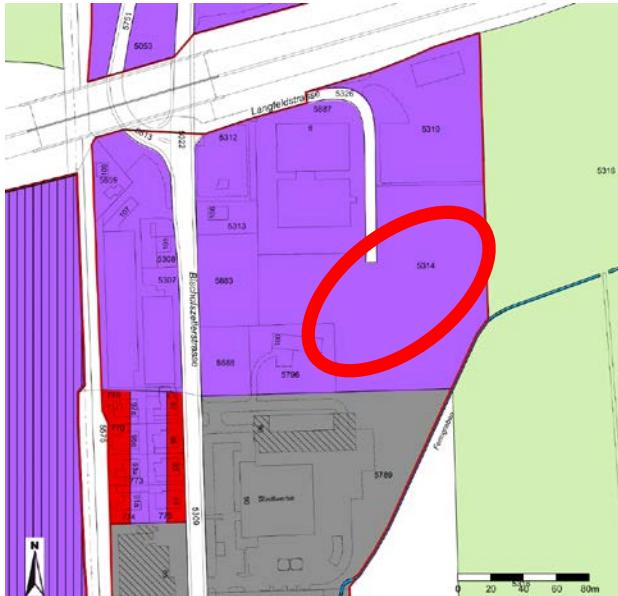


Abb. 2: kommunaler Zonenplan; www.geoportal.ch

Bezüglich Gewässerschutz liegt das betreffende Gebiet im übrigen Bereich (üB). Das westlich des geplanten Erdabtrages liegende Gelände befindet sich im Gewässerschutzbereich Au, wobei der Grundwasserträger geringmächtig und tiefliegend ist.



Abb. 3: Gewässerschutzkarte; www.geoportal.ch

3.2 Topografie

Der heutige Geländeverlauf weist eine markante Erhebung südöstlich der heutigen Bebauung resp. der bestehenden Langfeldstrasse auf. Die Höhenlage der heutigen Langfeldstrasse sowie der privaten Areale der MEGA und der Toni Alder AG liegen heute rund 5 m unter dem Hochpunkt der Erhebung. Die vertikale Linienführung der Langfeldstrasse liegt an deren Ende ebenfalls rund 5 m tiefer. Um die Erschliessung der freien Bauflächen mit der vorgesehenen Verlängerung der Langfeldstrasse zu einer Ringstrasse realisieren zu können und um ein für Gewerbebetriebe bebaubares Terrain zu erhalten, ist die Erhebung abzutragen.

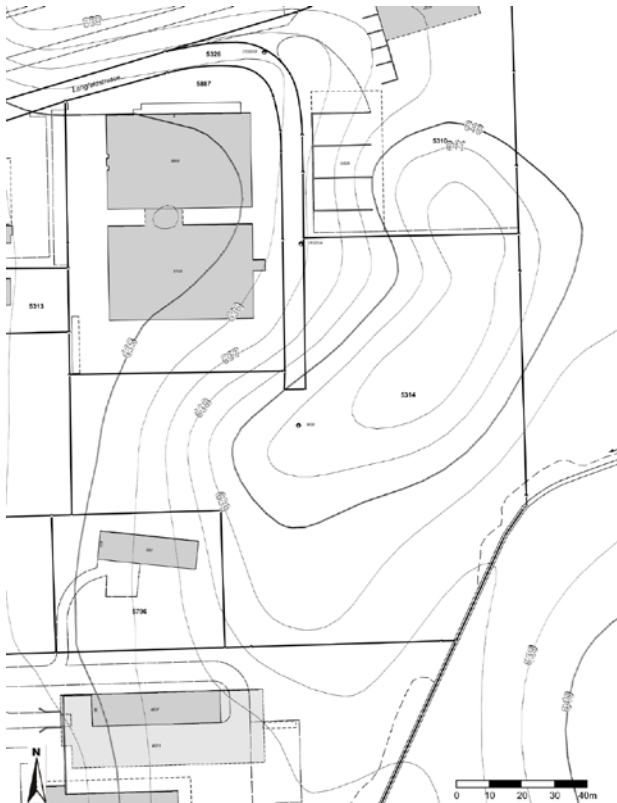


Abb. 4: Höhenkurven; www.geoportal.ch



Foto 1: Erhebung mit Blick nach Westen



Foto 2: Blick nach Süden ab best. Langfeldstrasse

4 Projektbeschreibung

Die heutige Erhebung soll soweit abgetragen werden, dass die bestehende Langfeldstrasse zu einer Ringstrasse verlängert werden kann und dass die Baufelder einen möglichst gleichmässigen Geländeverlauf aufweisen.

4.1 Geometrie/Volumen

Das vorliegende Projekt sieht vor, den bestehenden Hügel abzutragen. Das abzutragende Volumen beträgt ca. 20'000 m³, wobei ca. 2'700 m³ vor Ort als Grabenauffüllungsmaterial wiederverwendet werden könnten. Da die Qualität des restlichen Aushubmaterials nicht ohne weitere Aufbereitung wiederverwendet werden kann und die Aufbereitung als wirtschaftlich uninteressant beurteilt wurde, ist die Abfuhr und Deponierung des Materials vorgesehen.



Abb. 5: Übersichtsplan

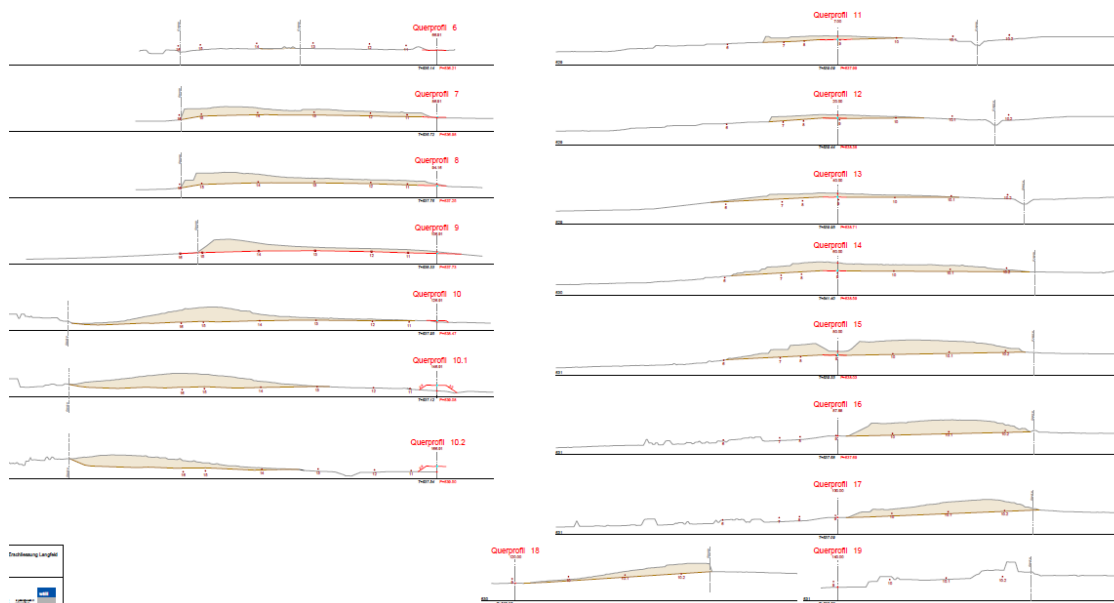


Abb. 6: Schnitte

4.2 Geologie/Baugrund

4.2.1 Geologie

Die geologischen Verhältnisse im Projektareal sind geprägt durch späteiszeitliche Gletscherablagerungen bzw. Moräne, welche häufig in verschwemmter Form auftritt, ansonsten aber kompakt ist. Unter der Moräne folgt der Molassefels, womit sich zusammen mit der grossflächig vorhandenen und an der Oberfläche auftretenden Deckschicht sowie der im Bereich bestehender Strassen eingebrachten Aufschüttung der folgende Schichtaufbau ergibt:

A: Aufschüttung / Deckschicht

B: Verschwemmte Moräne

B₁: Feinkörnig

B₂: sandig – kiesig

C: Kompakte Moräne

D: Molassefels

Der Hügelabtrag befindet sich ausschliesslich in der Aufschüttung A sowie in der Verschwemmten Moräne B₁ und B₂.

Die **Aufschüttung A** setzt sich vorwiegend aus tonig – sandigem Silt mit wenig Kies zusammen. Die Schichtstärke beträgt im Mittel ca. 1.40 m.

Die verschwemmte Moräne B setzt sich einerseits aus tonig – sandigem Silt mit reichlich Kies, tonig – siltigem Sand mit viel Kies und stark siltigem bis tonig – siltigem Kies. Diese Schichten weisen einen verhältnismässig hohen Feinkornanteil auf und wird als **feinkörnige Schicht B₁** bezeichnet. Die **sandig – kiesigen Schichten B₂** bestehen aus sauberem bis siltigem Sand mit viel Kies und sauberem Kies mit viel Sand. Die Übergänge zur feinkörnigen Schicht sind teils fließend. Die genaue Schichtstärke bleibt meist unklar, da die Schichtunterkante mit den Sondierschlitzten nicht erreicht wurde.

Der belastete Standort, nördlich des Erdabtrages, ist nicht betroffen (ausserhalb Perimeter). Wird im Zuge der Abtragarbeiten, belasteter Boden oder Aushubmaterial angetroffen, werden die notwendigen Massnahmen eingeleitet.

4.2.2 Aushub / Verwertungsmöglichkeit

Mit Ausnahme der Deckschicht kann das anfallende Lockermaterial als minderwertiges Schüttmaterial wieder verwendet werden (verhältnismässig gut verdichtbar, aber keine Frostsicherheit). Für die sandig – kiesigen Lagen B₂ innerhalb der verschwemmten Moräne ist nach vorgängiger Aussortierung grosskalibriger Steine und Blöcke > 63 mm auch eine Verwendung als ungebundenes Gemisch möglich.

Der Ober- und Unterboden (A- und B-Horizont) werden in separaten Arbeitsgängen abgetragen und ausserhalb des Abtrags getrennt deponiert. Während dem Abtrag der Bodenschichten darf ausschliesslich der C-Horizont befahren werden.

4.2.3 Rekultivierung

Grundsätzlich sollen die Neubauten möglichst direkt nach der Erschliessung erstellt werden, weshalb sich ein grossflächiges wiederanlegen von Landwirtschaftlichem Boden erübrigt. Im Falle einer Verzögerung der privaten Bauvorhaben um mehrere Jahre, werden die Bodenschichten (A- und B-Horizont) wieder separat angelegt.

Der Erdabtrag wird durch eine von der Bauherrschaft beauftragte Person begleitet und überwacht werden. Grundsätzlich wird nach der Richtlinie „Bodenschutz beim Bauen“ gearbeitet.

4.3 Bauablauf

Die Baustelleninstallation (z.B Mannschaftsbaracke, Toilettenanlage, Betankung, Parkplatz usw.) soll auf der befestigten Fläche des bestehenden Wohnhauses installiert werden. Es wird davon ausgegangen, dass das Wohnhaus zu diesem Zeitpunkt bereits Rückgebaut wurde.

Es ist vorgesehen den Abtrag von der bestehenden Langfeldstrasse her zu beginnen. So können die Fahrwege auf dem Gelände für einen grossen Teil des Aushubmaterials kurz gehalten und soweit möglich über die befestigte Langfeldstrasse erfolgen. Ausserdem dürfte die Abtragskante gegenüber den südlich liegenden Nachbarliegenschaften als Schutzwall gegenüber Lärm- und Staubemissionen wirken.

Aufgrund der Beschaffenheit des Bodens kann der Abtrag weitgehendst mit normalen Baggern erfolgen. Es wird davon ausgegangen, dass höchstens ein kleiner Teil im westlichen Bereich verfestigt sein könnte und allenfalls mit einem Abbauhammer gelockert werden muss.

Da die Wiederverwendung des Aushubmaterials für die Erschliessungsarbeiten eine aufwendige und kostenintensive Aufbereitung bedürfte, wird dieses weitgehendst abgeführt. Es wird davon ausgegangen, dass lediglich ein Volumen von rund 2'700 m³ für die Auffüllung von Gräben geeignet ist.

5 Auswirkungen auf die Umwelt

5.1 Verkehr

5.1.1 Ausgangszustand

Die Bischofszellerstrasse weist an der kantonalen Zählstelle Langfeld im Jahr 2015 einen DTV von 6'769 Fz/d auf. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei 4.5% resp. rund 305 LW/d.

5.1.2 Betrieb Erdabtrag

Mit der Annahme dass die Tagesleistung des Erdabtrages bei 500 m³ (Volumen fest) liegt, ergibt dies eine zusätzliche Belastung von 46 Abfuhrtransporte resp. 92 LW-Fahrten (inkl. Leerfahrten) pro Tag. Dies bedeutet eine Zunahme des durchschnittlich täglichen Verkehrs von 1.3% auf 6'861 Fz/d und eine Erhöhung des Lastwagenanteils auf rund 5.8%. Bei einem Volumen von rund 20'000 m³ dauert diese Erhöhung des Verkehrsaufkommens über einen Zeitraum von rund 8 Wochen.

Es kann davon ausgegangen werden, dass mindestens 80% der Fahrten von/in Richtung Autobahnzubringer resp. Arnegg/Waldkirch erfolgen. Die Verkehrszunahme von/in Richtung Zentrum Gossau (Gröblikreisel) beträgt unter dieser Annahme rund 18 Fahrten pro Tag (inkl. Leerfahrten). Diese Anzahl Fahrten befinden sich innerhalb der üblichen Schwankungen im Tages- und Wochenverlauf und können von der örtlichen Strasseninfrastruktur problemlos aufgenommen werden.

5.1.3 Besondere Massnahmen

Die zusätzlichen Fahrten auf dem Strassennetz, welche über einen Zeitraum von rund 8 Wochen verteilt sind, haben keinen massgebenden Einfluss auf den Verkehrsablauf der Bischofszellerstrasse. Deshalb sind keine besonderen Massnahmen erforderlich. Allenfalls könnte mit der Bewilligung verlangt werden, dass die Lastwagen über den Autobahnzubringer weggefahren müssen resp. die Wegfahrt über den Gröblikreisel untersagt wird.

5.2 Lärm

Gemäss der Baulärmrichtlinie des BAFU (2006) wurde der zu erwartende Baulärm für den Abbau des Aushubmaterials Langfeld beurteilt.

Zur Bestimmung der Massnahmen werden für Bauarbeiten, lärmintensive Bauarbeiten und Bautransporte unterschiedliche Kriterien angewendet. Den Massnahmen werden Massnahmenstufen zugeordnet. Diese Stufen sind in A, B und C gegliedert, wobei C die höchsten Anforderungen enthält.

Für Bautransporte gibt es nur die Massnahmenstufe A und B.

Tab. 1 > Generelle Anforderungen der Massnahmenstufen

Stufe	Bauarbeiten, lärmintensive Bauarbeiten und Bautransporte sind durch Massnahmen:	Maschinen, Geräte und Transportfahrzeuge entsprechen:	Stufe
A	nicht beeinflusst	der Normalausrüstung	A
B	beschränkt beeinflusst	dem anerkannten Stand der Technik ¹⁰	B
C	erheblich beeinflusst	dem neuesten Stand der Technik ¹¹	C

Tabelle 1: Baulärmrichtlinien BAFU

5.2.1 Betriebslärm

Bauarbeiten und lärmintensive Bauarbeiten

Das Bauvorhaben befindet sich im Bereich der Lärmempfindlichkeitsstufe ES II und III.

Die Bauarbeiten für den Erdabtrag dauern rund 8 Wochen. Es werden keine Arbeiten während Zeiten mit erhöhtem Ruheanspruch, zwischen 12 bis 13 Uhr, zwischen 19 bis 07 Uhr oder an Sonn- und allg. Feiertagen, durchgeführt. Die vorgesehenen Arbeiten können grösstenteils in die lärmige Bauphase eingeteilt werden. Es wird damit gerechnet, dass die lärmintensiven Bauarbeiten (Aushub von verfestigten Schichten, etc.) wenige Tage (max. 1 Woche) in Anspruch nehmen.

Deshalb kommt gemäss der Baulärmrichtlinie die **Massnahmenstufe B** für die lärmige und lärmintensive Bauphase zum Tragen. Die Massnahmenstufe B definiert die Arbeitszeiten von 7.00 Uhr bis 12.00 Uhr und von 14.00 Uhr bis 17.00 Uhr. Diese Arbeitszeiten werden verbindlich eingehalten. Die Massnahmenstufe B gilt auch für den Fall, dass in einigen Bereichen, infolge verzögertem Baubeginn der Neubauten, der Ober- und Unterboden wieder angelegt werden soll.

5.2.2 Strassenlärm

Bautransporte

Bautransporte verursachen entlang der gesamten Transportroute Lärmbelastungen. Gesamt werden 20'000 m³ fest Aushubmaterial abgeführt. Es wird mit ca. 3'700 Bautransporten über die gesamte Bauzeit von ca. 8 Wochen gerechnet. Das heisst, dass ca. 460 Lastwagenfahrten pro Woche zu erwarten sind.

Die Tagesleistung beträgt ca. 500 m³ fest.

Damit ist mit einem stündlichen Mehrverkehr von 9.4 LKW-Fahrten zu rechnen.

$20'000 \text{ m}^3 \times 1.30 / 14 \text{ m}^3 \text{ Ladevolumen} \times 2 = 3'700 \text{ LKW-Fahrten}$ über die gesamte Bauzeit

$500 \text{ m}^3 \times 1.30 = 650 \text{ m}^3 \text{ lose (Abfuhr pro Tag)}$

$650 \text{ m}^3 / 14 \text{ m}^3 \text{ Ladevolumen} = 47 \text{ Ladungen/Tag}$

$47 \text{ Ladungen} \times 2 = 94 \text{ LKW-Fahrten/Tag}$

$94 \text{ LKW-Fahrten} / 10\text{h} = 9.4 \text{ LKW-Fahrten/h}$

Es sind keine Nacharbeiten vorgesehen.

Daraus ergibt sich für die ES II und III einen zusätzlichen Verkehr durch die Bautransporte:
Tags, Ft = 460 < 770 (Erschliessungsstrasse)

Damit wird der Grenzwert von zusätzlichem Transportverkehr gemäss Baulärmrichtlinie über die gesamte Bauzeit eingehalten. Für die Bautransporte gilt die **Massnahmenstufe A** was der Normalausrüstung entspricht.

Die gestellten Anforderungen an die Geräte, Maschinen und Transportfahrzeuge muss dem anerkannten Stand der Technik genügen (Massnahmenstufe B).

Berechnung Pegelveränderung infolge Mehrverkehr

Der Schwerverkehrsanteil infolge der Transporte des Aushubmaterials nimmt während der Bauzeit von 4.5% auf 5.9% auf der Hauptverkehrsstrasse zu. Das entspricht einer Erhöhung des Pegels um ca. 0.5 dB(A).

Dieser Wert ist zu vernachlässigen, da eine Pegeländerung erst ab ca. 1 bis 1.5 dB(A) wahrnehmbar ist. Die Beurteilung der Lärmimmission geschieht durch die Gegenüberstellung der ermittelten Beurteilungspegeln L_{r,e}.

5.3 Erschütterungen

Innerhalb der Lockergesteinsabdeckung kann der Aushub ohne nennenswerten Schwierigkeiten mit den herkömmlichen Baumaschinen vorgenommen werden (normal baggerfähiges Material). Lediglich vereinzelt können sich geringe Erschwerisse aufgrund von grosskalibrigen Blöcken innerhalb der verschwemmten und kompakten Moräne ergeben.

5.4 Luft

5.5 Staub und Abgase

5.5.1 Ausgangszustand

Zur Beurteilung des Ausgangszustandes im Perimetergebiet stehen keine Immissionsmessungen des Kantons St.Gallen zur Verfügung. Beschwerden der umliegenden Bewohner zum heutigen Zustand sind keine bekannt.

5.5.2 Betrieb Erdabbau

Beim Erdabtrag handelt es sich um loses Material. Die Staubentwicklung kann während des Abtrages mittels Bewässerung möglichst gering gehalten werden.

Beim Transport von Material entstehen hauptsächlich Staubemissionen durch Schmutz- und Staubablagerungen auf der Fahrbahn. Diese Emissionen werden durch den periodischen Einsatz von Strassenreinigungsfahrzeugen und dem nassen Reinigen von Fahrzeuigräder reduziert werden (Bestandteil der Submission). Maschinen und Geräte werden gemäss Luftreinhalteverordnung vollumfänglich mit Partikelfilter ausgerüstet sein (Bestandteil der Submission).

Die rund 2`700 m³ wiederverwendbares Material müssen nicht aufbereitet werden und erzeugen somit keine aussergewöhnliche Staubentwicklung.

Aufgrund dieser Erkenntnisse sind keine übermässigen Staubimmissionen zu erwarten.

Die durch den zusätzlichen Strassenverkehr erzeugte Erhöhung der Abgas-Emissionen können über die prozentuale Zunahme des Lastwagenanteils abgeschätzt werden. Im Kapitel 5.1 wurde der heutige DTV der Bischofszellerstrasse mit 6`769 (Jahr 2015) Fahrzeugen pro Tag angegeben. Bei einem Lastwagenanteil von 4.5% am Tag ergibt dies ca. 305 Lastwagenfahrten pro Tag.

Die gemäss Kapitel 3.2 zusätzlichen 92 LW-Fahrten (inkl. Leerfahrten) pro Tag bedeuten eine Zunahme des durchschnittlich täglichen Verkehrs von 1.3% auf 6`861 Fz/d und eine Erhöhung des Lastwagenanteils auf rund 5.8% während rund 8 Wochen.

Die Beim Erdabtrag anfallenden Arbeiten können mit folgenden Maschinen erfolgen:

Maschine	Baujahr	Leistung in kW	Schallschutz LpA/LwA	Partikelfiltersystem	Bodendruck Kg/cm ²
Hydraulikbagger LB R 946	2015	200	71/101	Stufe III B	0.6
Hydraulikbagger LB R 936	2015	160	71/101	Stufe III B	0.49
Hydraulikbagger LB R 923	2015	129	71/101	Stufe III B	0.47

Tabelle 2: Maschinendaten

Die oben aufgelisteten Maschinen ist eine Annahme und kann je nach Unternehmer im Typ und Baujahr abweichen. Von den aufgelisteten Maschinen sind in der Regel nicht alle gleichzeitig im Einsatz. Es kann davon ausgegangen werden, dass ein bis zwei Hydraulikbagger für den Erdabtrag eingesetzt werden.

5.5.3 Besondere Massnahmen

Durch Einsatz von Baumaschinen mit Partikelfiltern gemäss BAFU-Filterliste lassen sich die Russ-Emissionen reduzieren. Die Nox Emissionen lassen sich dadurch nicht reduzieren. Der Einsatz von weiteren Filtern ist nicht vorgesehen.

Unzulässige Immissionen auf die umliegenden Gewerbe- und Wohnliegenschaften können aufgrund der geringen Erhöhung des Lastwagenverkehrs ausgeschlossen werden. Auch der Einsatz von ein bis zwei Hydraulikbaggern hat im Vergleich zu den Emmissionen der Bischofszellerstrasse nur einen sehr untergeordneten Einfluss.

Aufgrund dieser Erkenntnisse sind keine übermässigen Abgasimmissionen zu erwarten.

5.6 Gewässerschutz

Das betroffene Gebiet befindet sich in der Gewässerschutzkarte im übrigen Bereich. Gemäss den geologischen Baugrundsondierungen ist in den abzutragenden Bodenschichten grundsätzlich kein Grundwasser vorhanden. Lokal können in den sandig – siltigen Schichten Wassereintritte auftreten. Das austretende Wasser wird, wenn möglich, an Ort und Stelle grossflächig zur Versickerung gebracht. Im Falle eines grösseren Wasseraustritts werden die Massnahmen mit dem Geologen besprochen.

Zum angrenzenden Gewässer „Fenngraben“ wird ein Abstand von mindestens 10 m eingehalten. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass keine negative Beeinträchtigung des Gewässers erfolgt.

Nordwestlich der Bischofszellerstrasse sind vier Quelfassungen angeordnet. Der Abstand (Luftlinie) zum Erdabtrag beträgt zwischen 250 m und 315 m.



Abb. 7: Ausschnitt Gewässerschutzkarte (www.geoportal.ch)

5.7 Flora / Fauna

Die Landschaft im Bereich des Hügelabtrags befindet sich in der Gewerbe-/Industriezone und wird heute landwirtschaftlich genutzt. Der östliche Bereich bleibt auch in Zukunft Landwirtschaftszone und soll nach der Erstellung der Gewerbebauten mit einer Wildhecke optisch abgetrennt werden.

Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass keine negative Beeinträchtigung auf die Flora und Fauna erfolgt.

St.Gallen, 21. September 2016

Wälli AG Ingenieure

Matthias Hörler

Patrick Brunswiler