

**Hinweis:**

**Der vorliegende Kurzbericht basiert auf dem Projektstand 2021 (vor allem Planabbildungen und -anhang).**

**Die Deponieprojekte „Radmoos“ und „Nutzenbuecherwald“ sind zwischenzeitlich weiterentwickelt worden. Insbesondere wurden die Endhöhen des Projektes „Nutzenbuecherwald“ reduziert.**

**Die aktuellen Pläne sind den jeweiligen Projektunterlagen zu entnehmen.**

# Deponieprojekte «Radmoos» und «Nutzenbuecherwald» Stadt Gossau

Kurzbericht zur Abwägung möglicher Synergien

**Stand:**

**Mitwirkungsverfahren (Deponie Nutzenbuecherwald)**



# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b> .....	<b>1</b>
1.1	Ausgangslage .....	1
1.2	Zielsetzung.....	1
1.3	Vorgaben Kanton SG und Stadt Gossau.....	1
<b>2</b>	<b>Projektdaten und Kurzbeschreibung der beiden Deponien</b> .....	<b>2</b>
2.1	Deponie Nutzenbuecherwald.....	2
2.1.1	Projektdaten.....	2
2.1.2	Kurzbeschreibung Deponieprojekt.....	3
2.2	Deponie Radmoos .....	3
2.2.1	Projektdaten.....	3
2.2.3	Kurzbeschreibung Deponieprojekt.....	4
<b>3</b>	<b>Verfahren</b> .....	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Synergie: Gemeinsame Zufahrt und Infrastrukturanlagen</b> .....	<b>5</b>
4.1	Varianten Zufahrt .....	6
4.1.1	Variante 0: Geplante Zufahrten separat .....	6
4.1.2	Variante 1: Zufahrt Radmoos nach Westen .....	6
4.1.3	Variante 2: Zufahrt Nutzenbuecherwald nach Osten.....	6
4.1.4	Variante 3: Zufahrt Radmoos nach Norden.....	6
4.1.5	Variante 4: Zufahrt Nutzenbuecherwald nach Norden .....	6
4.1.6	Variante 5: Neue Zufahrt zwischen Zufahrten Radmoos und Nutzenbuecherwald .....	6
4.2	Beurteilung Zufahrt .....	7
4.3	Beurteilung Infrastrukturanlagen.....	9
4.4	Fazit Gemeinsame Zufahrt und Infrastrukturanlagen .....	10
<b>5</b>	<b>Synergie: Geländeanpassung Übergangsbereich</b> .....	<b>10</b>
5.1	Landschaftsanalyse und Anpassungsmöglichkeiten .....	10
5.2	Beurteilung Geländeanpassung Übergangsbereich.....	11
5.3	Fazit Geländeanpassung Übergangsbereich .....	12
<b>6</b>	<b>Gesamtfazit</b> .....	<b>13</b>
<b>7</b>	<b>Impressum</b> .....	<b>14</b>

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 4.1: Übersicht Varianten für eine gemeinsame Zufahrt (siehe auch Anhang A) .....	7
Abbildung 5.1: Die Deponieprojekte Nutzenbuecherwald und Radmoos im landschaftlichen Kontext .....	11

# Anhangsverzeichnis

Anhang A	Plan Synergie: Gemeinsame Zufahrt
Anhang B	Beurteilungsmatrix der Zufahrtsvarianten
Anhang C	Pläne Geländegestaltung Übergangsbereich
Anhang D	Gesamtübersicht Deponieprojekte Nutzenbuecherwald und Radmoos (ohne Geländeanpassung)

---

# 1 Einleitung

---

## 1.1 Ausgangslage

Auf dem Gebiet der Stadt Gossau und zu Teilen der Gemeinde Oberbüren sind die beiden getrennt geplanten und zu betrachtenden Deponievorhaben «Nutzenbuecherwald (Deponie Typ A für unverschmutzten Aushub)» und «Radmoos (Deponie Typ B für Inertstoffe)» der beiden Unternehmen Koch AG – Appenzell / St. Gallen und der Brunner Umweltservice AG - Flawil in Planung. Der Bedarf für Deponien der Typen A und B im Kanton St. Gallen ist klar nachgewiesen. Beide Deponiestandorte wurden mit dem jeweiligen Eintrag im Richtplan SG festgesetzt, so dass die Voraussetzungen für die weitere Planung gegeben sind. Die Sondernutzungspläne der beiden Vorhaben wurden erarbeitet und seitens Kanton, Stadt und Gemeinde vorgeprüft.

Sofern beide Deponieprojekte durch den Kanton St. Gallen, die Stadt Gossau, sowie für die Deponie Nutzenbuecherwald zusätzlich durch die Gemeinde Oberbüren, das Auflageverfahren durchlaufen, ist zu prüfen, ob ein parallel laufender Betrieb der geplanten Deponie Typ A «Nutzenbuecherwald» und Typ B «Radmoos» mögliches Synergiepotential aufweist. Zu prüfen sind dabei Synergien hinsichtlich landschaftlicher Gesamteinpassung, häuslicher Bodennutzung, gemeinsamer Nutzung gewisser Infrastrukturanlagen und konzentrierter Erschliessung ab Hauptstrasse (gemeinsame Zufahrt).

Gemäss des jeweiligen Austausches beim «Runden Tisch» zwischen Betreibern, dem Kanton St. Gallen, der Stadt Gossau und der Gemeinde Oberbüren vom 03. März 2021 (Radmoos) und 19. Mai 2021 (Nutzenbuecherwald) soll die Abstimmung der beiden Deponievorhaben Radmoos und Nutzenbuecherwald und die Nutzung von Synergien zwischen beiden Deponien im Rahmen eines Kurzberichts zusammengefasst werden. Der Kurzbericht soll die Synergien der beiden Projekte aufzeigen, diese bewerten und für mögliche Optimierungsmöglichkeiten ein nachvollziehbares Argumentarium (pro/contra) liefern.

Mithilfe des Kurzberichts soll ersichtlich werden, dass sich die Gesuchsteller beider Deponievorhaben mit der Thematik der Synergien (und somit auch mit möglichen Optimierungen bezüglich der Umweltauswirkungen) vertieft auseinandergesetzt haben.

Ungeachtet der räumlichen Nähe und möglicher Synergien der beiden Deponievorhaben, sind die beiden Projekte getrennt geplant, baulich und betrieblich völlig unabhängig voneinander und ohne funktionalen Zusammenhang.

## 1.2 Zielsetzung

Das Ziel dieses Kurzberichts liegt darin, die möglichen Synergien zwischen den beiden Deponievorhaben zu identifizieren und objektiv zu betrachten. Die beiden Synergien die im Rahmen dieses Berichts untersucht werden sind zum einen die Synergie der Geländeanpassung im Übergangsbereich der beiden Deponien und zum anderen die Synergie einer gemeinsamen Zufahrt. Der Kurzbericht wurde gemeinsam von den Planern der beiden Deponien (Brunner Landschaftsarchitekten und CSD Ingenieure AG) erstellt. Dabei lag der Schwerpunkt der Brunner Landschaftsarchitekten als Planer der Deponie Nutzenbuecherwald bei der Untersuchung einer möglichen Geländeanpassung im Übergangsbereich und die CSD Ingenieure AG als Planungsbüro der Deponie Radmoos widmete sich verstärkt den Varianten einer allfälligen gemeinsamen Zufahrt zu den beiden Deponien.

## 1.3 Vorgaben Kanton SG und Stadt Gossau

Runder Tisch 03.03.2021 zu Deponie Radmoos

### **Punkt 7. Nutzung Synergien zwischen den beiden Deponien**

«Ein paralleler Betrieb der beiden Deponieprojekte Typ A «Nutzenbuecherwald» und Typ B «Radmoos» würde nicht nur zu kumulierten Einwirkungen gewisser Umweltauswirkungen führen, sondern könnte übergeordnet auch Synergiepotential (z.B. hinsichtlich landschaftlicher Gesamteinpassung, häuslicher Bodennutzung, gemeinsame Nutzung gewisser Infrastrukturanlagen, konzentrierte Erschliessung ab

Hauptstrasse etc.) aufweisen. Die Gesuchstellerin soll in einem Kurzbericht aufzeigen, welche Synergien die beiden Projekte aufweisen, diese bewerten und für mögliche Optimierungsmöglichkeiten ein nachvollziehbares Argumentarium (pro/contra) liefern. Für die Öffentlichkeit muss ersichtlich sein, dass sich die Gesuchstellerin mit der Thematik der Synergien zwischen den beiden Deponieprojekten (und somit auch möglichen Optimierungen bez. Umweltauswirkungen) vertieft auseinandergesetzt hat. Allen Beteiligten ist klar, dass die beiden Projekte weder gemeinsam geplant sind noch die Absicht besteht, sie gemeinsam zu betreiben; die Projekte sind baulich und betrieblich völlig unabhängig voneinander».

## Stellungnahme Stadt Gossau 11.02.2021 zu Deponie Radmoos und Deponie Nutzenbuecherwald

### Kapitel 3.2 Projektsynergien

«Ein paralleler Betrieb der beiden Deponieprojekte Typ A «Nutzenbuecherwald» und Typ B inkl. Kompartiment Typ A «Radmoos» führt nicht nur zu kumulierten Einwirkungen gewisser Umweltbereiche, sondern birgt übergeordnet auch Synergiepotential (z.B. hinsichtlich landschaftlicher Gesamteinpassung, haushälterischer Bodennutzung, gemeinsame Nutzung gewisser Infrastrukturanlagen, konzentrierte Erschliessung ab Hauptstrasse etc.) Die Gesuchstellerin soll in einem Kurzbericht aufzeigen, welche Synergien die beiden Projekte aufweisen, diese bewerten und für mögliche Optimierungsmöglichkeiten ein nachvollziehbares Argumentarium (pro/contra) liefern. Für die Öffentlichkeit muss ersichtlich sein, dass sich die Gesuchstellerin mit der Thematik der Synergien zwischen den beiden Deponieprojekten (und somit auch möglichen Optimierungen bez. Umweltauswirkungen) vertieft auseinandergesetzt hat.

Der Gemeinderat Oberbüren hat mit dem Protokoll vom 24.03.2021 zur Deponie Nutzenbuecherwald unter Punkt j) *Koordination Deponieprojekte «Nutzenbuecherwald» und «Radmoos»* eine gleichlautende Stellungnahme verfasst.

## 2 Projektdaten und Kurzbeschreibung der beiden Deponien

### 2.1 Deponie Nutzenbuecherwald

#### 2.1.1 Projektdaten

<b>Stadt / Gemeinde</b>	Gossau / Oberbüren
<b>Lokalname</b>	Nutzenbuecherwald
<b>Objekttyp</b>	Deponie Typ A (unverschmutztes Aushub- und Ausbruchmaterial)
<b>Koordinaten</b>	2'734'100 / 1'254'900
<b>Höhenlage</b>	Ca. 620 – 625 m. ü. M.
<b>Parzellen-Nr., Grundeigentümer</b>	Diverse Grundstücke (gem. Perimeter Bauprojekt)
<b>Abfallplanungsregion</b>	Wil – Toggenburg / St. Gallen - Wil
<b>Zonenplan Gossau / Oberbüren</b>	Hinweis Wald
<b>Nutzung</b>	Forst, Jagd, Erholung
<b>Gewässerschutzbereich</b>	üB – übriger Bereich
<b>Grundwasser</b>	Kein nutzbares Grundwasser

## 2.1.2 Kurzbeschreibung Deponieprojekt

---

<b>Deponiebetreiber</b>	Koch AG – Appenzell / St. Gallen
<b>Deponieperimeter</b>	24 ha
<b>Deponievolumen</b>	3.4 Mio. m <sup>3</sup> (Festvolumen)
<b>Mittlere Auffüllhöhe</b>	Ca. 14 m
<b>Betriebsdauer</b>	30 - 40 Jahre
<b>Etapplierung</b>	2 Hauptetappen (Ost und West), die jeweils in 3 bzw. 4 Teiletappen unterteilt sind
<b>Auffüllung</b>	Abfälle des Typ A gemäss VVEA (unverschmutztes Aushubmaterial)
<b>Erschliessung</b>	Über Autobahn A1 (prioritär Autobahnanschluss Gossau) und Wilerstrasse (Kantonsstrasse Niederwil – Gossau)
<b>Rodungsfläche</b>	28.7 ha
<b>Rekultivierung</b>	Aufforstung

## 2.2 Deponie Radmoos

---

### 2.2.1 Projektdaten

---

<b>Stadt</b>	<b>Gossau</b>
<b>Lokalname</b>	Radmoos
<b>Objekttyp</b>	Deponie Typ B (Inertstoffe)
<b>Koordinaten</b>	2`734`895 / 1`254`690
<b>Höhenlage</b>	Ca. 600 – 630 m. ü. M.
<b>Parzellen-Nr.</b>	5003, 5004, 5016
<b>Abfallplanungsregion</b>	Wil – Toggenburg
<b>Zonenplan Gossau</b>	Landwirtschaftszone
<b>Nutzung</b>	Landwirtschaft: Wiese / Weide / Obstbäume
<b>Gewässerschutzbereich</b>	üb – übriger Bereich
<b>Grundwasser</b>	Kein nutzbares Grundwasser

## 2.2.3 Kurzbeschreibung Deponieprojekt

---

<b>Deponiebetreiber</b>	Brunner Umweltservice AG - Flawil
<b>Deponieperimeter</b>	Rund 19 ha
<b>Deponievolumen</b>	1.0 Mio. m <sup>3</sup> fest (Typ B) 0.5 Mio. m <sup>3</sup> fest Geländeanpassungen und Oberflächenabschluss aus unverschmutztem Aushubmaterial (zum Teil benötigt für intern umgelagerten Aushub)
<b>Mittlere Auffüllhöhe</b>	Ca. 7.7 m (Typ B Kompartiment ca. 9.5 m)
<b>Betriebsdauer</b>	Ca. 20 – 25 Jahre
<b>Etap pierung</b>	4 Etappen mit je ca. 5 – 7 Jahren Betriebsdauer
<b>Auffüllung</b>	Abfälle des Typ B (Inertstoffe) gemäss VVEA Unverschmutzter Aushub für Geländeanpassungen und Oberflächenabschluss gemäss VVEA
<b>Erschliessung</b>	Über Autobahn A1 (prioritär Autobahnanschluss Gossau) und Wilerstrasse (Kantonsstrasse Niederwil – Gossau)
<b>Rodungsfläche</b>	Keine Rodungen
<b>Rekultivierung</b>	Ausgangszustand mit Ziel einer landwirtschaftlichen Nutzung wird wiederhergestellt. Hinzu kommt ein offenes Gewässer.

## 3 Verfahren

---

Gemäss Art. 8 USG werden Umwelteinwirkungen sowohl einzeln als auch gesamthaft und nach ihrem Zusammenwirken beurteilt. Das Prinzip der gesamtheitlichen Betrachtungsweise verlangt unter anderem, dass sämtliche Umweltbelastungen, die mit einem UVP-pflichtigen Vorhaben verbunden sind, in der UVP berücksichtigt werden. Unterliegt bloss ein Teil der Gesamtanlage der UVP, so sind die anderen Teile in die UVP miteinzubeziehen.

Obwohl die beiden Deponien Nutzenbuecherwald und Radmoos benachbart sind, besteht kein funktionaler Zusammenhang nachdem die Anlagen weder dem gleichen Eigentümer gehören noch sonst wie betrieblich oder auf andere Weise eine Einheit bilden. Der Begriff der Anlage wird in Art. 7 Abs. 7 USG definiert und den zahlreichen Bestimmungen des Umweltrechtes vorausgesetzt. Darunter kann - je nach Regelungszusammenhang - eine Einzelanlage, eine Gesamtanlage oder eine räumlich und funktional zusammenhängende Mehrzahl von Anlagen zu verstehen sein (vgl. Griffel / Rausch, Kommentar zum Umweltschutzgesetz, Ergänzungsband zur 2. Auflage 2011, Note 27 zu Art. 7 USG). Art. 8 USG und das darin zugrundeliegende Prinzip der ganzheitlichen Betrachtungsweise verlangen - insbesondere für den Bereich der Emissionsbegrenzung - eine gesamthafte Beurteilung aller Anlagen, die aufgrund ihres räumlichen, zeitlichen und funktionalen Zusammenhanges als Gesamtanlage erscheinen. Eine betriebliche Einheit verschiedener Anlagen setzt neben der räumlichen Nähe einen engen funktionalen Zusammenhang voraus: Die einzelnen Teile müssen sich derart ergänzen, dass sie gemeinsam eine betriebliche Einheit bilden oder bilden könnten (vgl. Bundesgerichtsurteil 1 A 129 / 2005). Der Einheitscharakter von verschiedenen Vorhaben, die von unterschiedlichen Bauherrschaften errichtet werden, wird gemäss Bundesgericht nicht leichthin angenommen werden, weil das USG keine planerische, sondern nur eine projektbezogene UVP kennt. Gemeinsame umwelt- und planungsrechtliche Vorgaben der Behörden genügen nicht. Erforderlich ist bei ungleichen Bauherrschaften zumindest eine gemeinsame Organisation oder Zwecksetzung der verschiedenen Bauherrschaften.



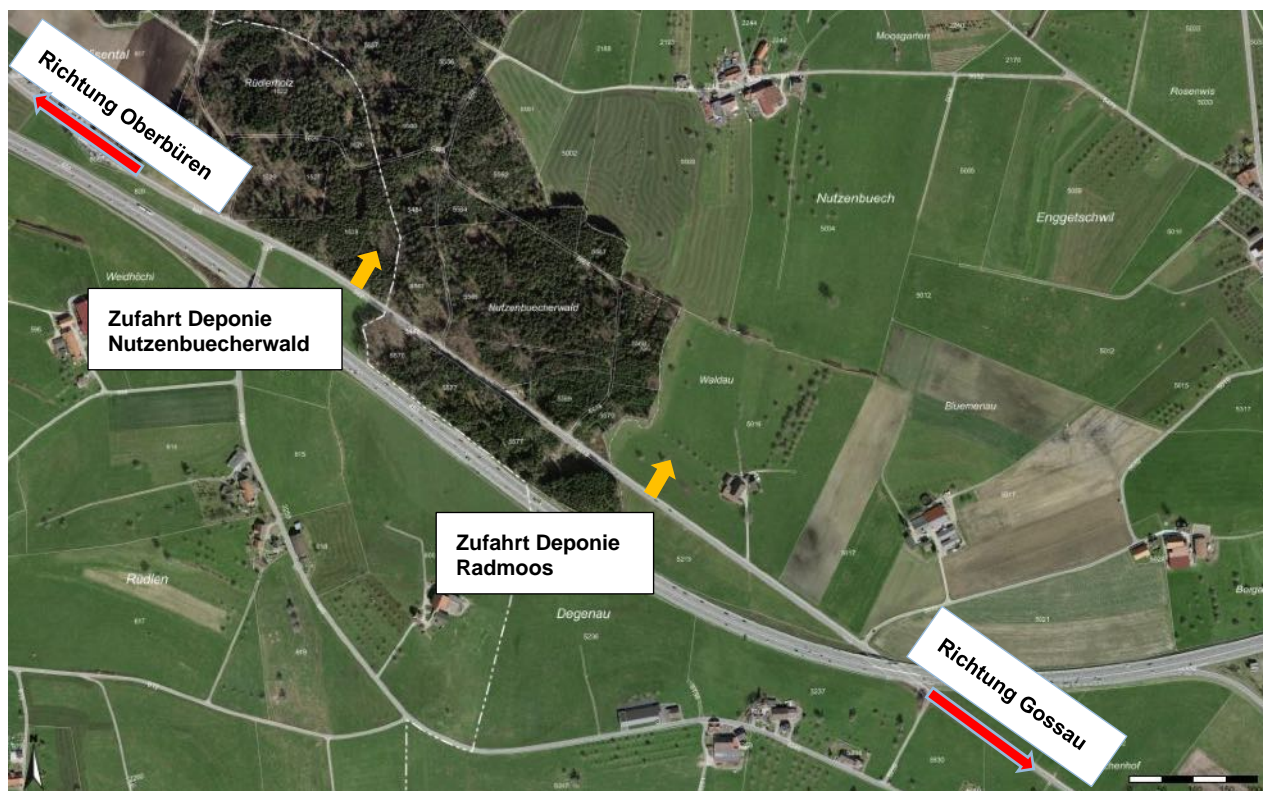
Damit sind die beiden Vorhaben getrennt zu betrachten. Hinweise im Bereich Landschaft / Verkehrslärm und Luftreinhaltung können in beiden UVPs trotzdem gemacht werden, z.B. dahingehend, dass diejenige Anlage, die als zweite realisiert wird, die bereits realisierte Anlage in ihrer UVP berücksichtigt.

Denkbar ist weiter, dass gewisse Synergien zwischen den beiden Projekten aufgezeigt werden.

Eine dritte Sondernutzungsplanung ist aber weder vorgesehen noch vorgeschrieben. Vielmehr kann wie erwähnt in der jeweiligen UVP bei einzelnen Emissionsbereichen (z.B. Lärm oder Luftreinhaltung) je ein Kapitel "Realisierung als erste Anlage (z.B. Realisierung vor Nutzenbuecherwald)" bzw. eine Untersuchung als "zweite Anlage (Nutzenbuecherwald bereits in Betrieb)" im Bericht Radmoos bzw. umgekehrt im Bericht Nutzenbuecherwald gemacht werden.

## 4 Synergie: Gemeinsame Zufahrt und Infrastrukturanlagen

Die beiden Deponien Nutzenbuecherwald und Radmoos haben für sich eigenständige funktionierende und bewilligungsfähige Zufahrten für die Erschließung ab der Wilerstrasse und Betriebsflächen mit Infrastrukturanlagen (z.B. Waage, Abstellplätze, Bau-Container, WC) entworfen und geplant. Dabei liegen die geplanten Zufahrten der beiden Deponieprojekte Radmoos und Nutzenbuecherwald ca. 550 m voneinander entfernt. Die nachfolgende Abbildung zeigt die ungefähre Lage der geplanten Zufahrten im Luftbild.



Die Zufahrten und Betriebsflächen sind so geplant, dass sie für das jeweilige Projekt optimiert platziert und dimensioniert sind. Dabei sind verkehrs- und bautechnische Aspekte sowie betriebliche Rahmenbedingungen und umweltrelevante Auswirkungen berücksichtigt worden. Im Zuge dieses Kurzberichts wird geprüft ob und inwieweit die Zufahrten und allfällige Infrastrukturanlagen der beiden Deponien zusammengelegt werden könnten (sofern sie zeitgleich bewilligt und betrieben werden) und welche Vor- und Nachteile sich aus einer gemeinsamen Zufahrt bzw. gemeinsamen Infrastrukturanlagen ergeben würden.

## 4.1 Varianten Zufahrt

Bei der Untersuchung einer gemeinsamen Zufahrt als mögliche Synergie der beiden Deponieprojekte wurden folgende fünf Varianten betrachtet und der Variante 0 (zwei separate Zufahrten) gegenübergestellt. Eine Übersicht der Varianten ist in Abbildung 4.1 bzw. Anhang A ersichtlich.

### 4.1.1 Variante 0: Geplante Zufahrten separat

Bei der Variante 0 würden die separaten Zufahrten mit Installationsplatz beider Deponieprojekte wie geplant eigenständig umgesetzt werden.

### 4.1.2 Variante 1: Zufahrt Radmoos nach Westen

Bei der Variante 1 würde die Erschliessung ausschliesslich über die geplante Zufahrt Radmoos und deren Installationsplatz erfolgen. Durch eine neue Strasse parallel zur Wilerstrasse nach Westen könnte eine Verbindung zwischen den Deponien Radmoos und Nutzenbuecherwald realisiert werden. Die Strasse würde durch den Wald führen und zusätzlich die Parzellen 5571, 5570 und 5569 tangieren.

### 4.1.3 Variante 2: Zufahrt Nutzenbuecherwald nach Osten

Bei der Variante 2 würde die Erschliessung über die geplante Zufahrt Nutzenbuecherwald und deren Installationsplatz erfolgen. Durch eine neue Strasse parallel zur Wilerstrasse nach Osten könnte eine Verbindung zwischen den Deponien Nutzenbuecherwald und Radmoos realisiert werden. Die Strasse würde analog zu Variante 1 durch den Wald führen und zusätzlich die Parzellen 5571, 5570 und 5569 einschliessen.

### 4.1.4 Variante 3: Zufahrt Radmoos nach Norden

Bei der Variante 3 würde die gemeinsame Erschliessung via Zufahrt Radmoos und über die geplante interne Erschliessung entlang des Nutzenbuecherwalds in Richtung Norden und dann nach Westen erfolgen. Durch eine Abzweigung nach Nordosten könnte die Zufahrt zum nördlichen Bereich der Deponie Radmoos führen. Die Anlieferung zur Deponie Nutzenbuecherwald würde schliesslich weiter nach Westen durch den Wald zum entsprechenden Bereich der Etappe 1 erfolgen. Für die Erschliessung der Etappe 2 (westlicher Hügel) der Deponie Nutzenbuecherwald würde eine separate neue Erschliessung erforderlich werden.

### 4.1.5 Variante 4: Zufahrt Nutzenbuecherwald nach Norden

Bei der Variante 4 würde die gemeinsame Erschliessung über die geplante Zufahrt der Deponie Nutzenbuecherwald und anschliessend in nördliche Richtung bis zur Parzelle 5562 erfolgen. Anschliessend würde die Strasse im Wald entlang des nördlichen Böschungsfusses der Deponie nach Osten führen, um so die Deponie Radmoos erschliessen zu können.

### 4.1.6 Variante 5: Neue Zufahrt zwischen Zufahrten Radmoos und Nutzenbuecherwald

Bei der Variante 5 würde eine neue Zufahrt zwischen den beiden geplanten Zufahrtsstrassen erstellt werden. Die Einfahrt würde sich zwischen den beiden Parzellen 5570 und 5569 befinden. Die Zufahrtsstrasse verlief in den Nutzenbuecherwald hinein und würde sich schliesslich nach Osten und Westen verzweigen, um die jeweiligen Installationsplätze erschliessen zu können.

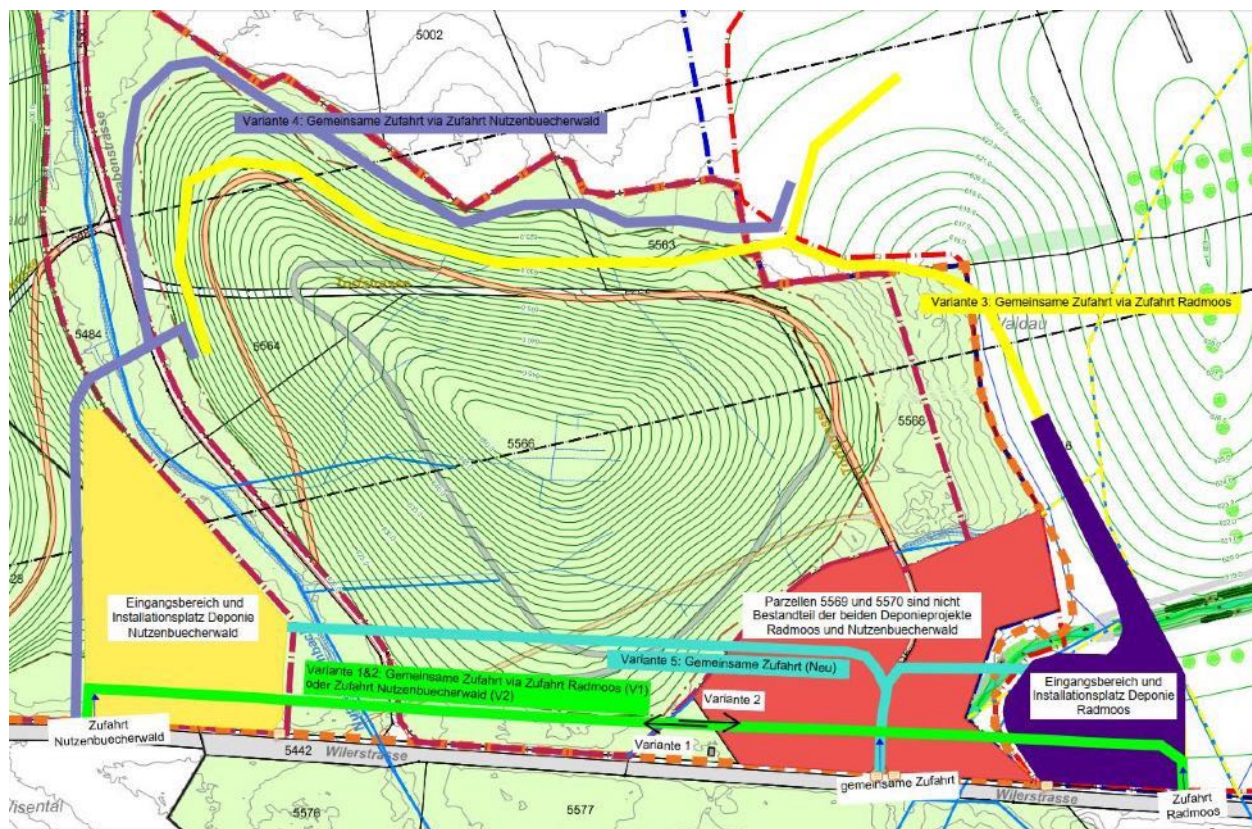


Abbildung 4.1: Übersicht Varianten für eine gemeinsame Zufahrt (siehe auch Anhang A)

## 4.2 Beurteilung Zufahrt

Die Beurteilung der Varianten V0-V5 erfolgte tabellarisch mit einer Bewertungsskala von 1 bis 5, wobei 5 die beste und 1 die schlechteste Punktzahl ist. Bei der Beurteilung der Varianten haben folgende Aspekte eine Rolle gespielt, die Tabelle ist in:

### Erschliessung

#### Verkehrssicherheit:

Die Ein- und Ausfahrten von der Kantonstrasse haben ein Kreuzen des angrenzenden Rad- und Fussgängerstreifens zur Folge. Je nach Variante entstünden durch das Kreuzen des Langsamverkehrs und der Beeinflussung des fliessenden Verkehrs zwei Gefährdungsstellen (zwei Zufahrten, V0), die jedoch 550 m auseinanderliegen. Bei nur einer gemeinsamen Zufahrt (V1-5) ergäbe es nur eine Gefährdungsstelle, die jedoch durch die kumulierten Fahrten beider Deponien stärker frequentiert wäre. Da die Kantonsstrasse in dem Abschnitt jedoch sehr übersichtlich ist und die Belastung der Ein- und Ausfahrt generell auf tiefem Niveau liegt, werden die Varianten als gleichwertig angesehen.

#### Leistungsfähigkeit Ein-/ Ausfahrt:

Bei einer gemeinsamen Zufahrt wäre die Frequentierung des Ein- und Ausfahrens höher, da sich die Anlieferungen und Wegfahrten der beiden Deponien kumulieren könnten (V1-V5). Die Beeinflussung des fliessenden Verkehrs ist aus verkehrsplanerischer Sicht in etwa gleich, ob man eine gemeinsame oder zwei Zufahrten hat. Die «Behinderung» des Verkehrs auf der Kantonsstrasse würde sich entweder an einem oder an zwei Orten befinden, aber dadurch nicht zunehmen. Grundsätzlich kann aber gesagt werden, dass die Belastung auf tiefem Niveau liegt. Beim Ausfahren aus den Deponien wären zwei Ausfahrten (V0) tendenziell leistungsfähiger, da z.B. gleiche Verkehrslücken zum Ausfahren auf die Kantonsstrasse genutzt werden könnten.

### **Erschliessungswege:**

Je nach Variante würden die gemeinsamen Zufahrten zusätzliche Distanzen und Fahrtwege verglichen mit V0 erzeugen. So hätten vor allem die Varianten V2 und V4 eine erhebliche Zunahme der Länge der Erschliessungswege der Deponie Radmoos zur Folge. Bei V3 würde zur Erschliessung des westlichen Hügels (Etappe 2) der Deponie Nutzenbuecherwald eine neue separate Erschliessungsstrasse erforderlich. Bei V5 wären die Auswirkungen vernachlässigbar. Mit den längeren Erschliessungswegen würde sich zu dem die damit verbundene Flächenbeanspruchung erhöhen.

## Umwelt

### **Umweltauswirkungen (Verkehr und Lärm):**

Durch eine gemeinsame Zufahrt käme es zu zusätzlichen und kumulierten Umweltauswirkungen im Bereich der Infrastrukturanlagen und Zufahrtswege. Die Auswirkungen wären vorwiegend bei den Zufahrtsvarianten spürbar, bei denen die Wege und Infrastrukturanlagen näher an bewohnten Gebäuden lägen oder gut eingesehen werden könnten. Dies betrifft vor allem die Zufahrtsvarianten V1, V3 und V4.

### **Deponietyp A und B:**

Bei einer gemeinsamen Zufahrt wäre die Gefahr durch versehentlich falsches Ablagern von Typ B Material im Typ A der benachbarten Deponie erhöht. Die Gefahr könnte mit einer klaren Beschilderung zwar verringert werden, wäre aber bei zwei getrennten Zufahrten am geringsten.

### **Rodung:**

Varianten einer gemeinsamen Zufahrt würden grösstenteils zusätzliche Rodungen gegenüber den bereits in V0 erforderlichen Rodungen mit sich bringen (V1-V5). Mit den zusätzlichen Rodungen würde zum Teil der geplante Sichtschutz auf den Betrieb der Deponie Nutzenbuecherwald nicht mehr vollumfänglich bestehen. Bei den Varianten 1-5 könnten gewisse Bereiche im Vergleich zu V0 erst zu einem späteren Zeitpunkt aufgeforstet werden. V3 und V4 würden eine komplette Änderung des bisherigen Rodungsgesuchs bedeuten.

### **Zeitpunkt Ökologische Ausgleichsflächen:**

Je nach Zufahrtsvariante und aufgrund der unterschiedlichen Etappierungen der beiden Deponieprojekte, könnte es bei der Rekultivierung und bei der Herstellung ökologischer Ausgleichsflächen zu einem ökologischen Nachteil kommen. Bei der V0 (zwei getrennte Zufahrten) wären die Deponieprojekte in ihrem Abschluss, Rekultivierung und Herstellung von ökologischen Ausgleichsflächen voneinander zeitlich und örtlich unabhängig. Bei V1-V5 würde es je nach Zufahrtsvariante zu einem mehr oder weniger grossen ökologischen Nachteil (verspäteter Abschluss der ökologischen Massnahmen) oder zu Abhängigkeiten kommen. Bei der Betrachtung der möglichen unterschiedlichen Start- und Betriebszeiten (Nutzenbuecherwald 30-40 Jahre und Radmoos 20-25 Jahre) wird ersichtlich, dass zwei getrennte Zufahrten (V0) den ökologischen Vorteil hätten, dass die beiden Projekte getrennt voneinander abgeschlossen werden könnten.

### **Gewässerquerung:**

Zusätzliche Gewässerquerungen kämen bei V1, V2 und V5 hinzu. V0, V3 und V4 würden nichts dergleichen mit sich tragen.

## Projektperimeter

### **Parzellen / Grundeigentümer:**

V1, V2 und V5 würden Parzellen queren, die zum heutigen Zeitpunkt nicht Teil des einen oder anderen Deponieprojekts sind. Für die Realisierung einer dieser Zufahrten bräuchte es die Zustimmung der Grundeigentümer der Parzellen 5569, 5570 und 5571. V3 und V4 wären ohne zusätzliche Parzellen aber nur mit Zustimmung der Grundeigentümer realisierbar.

## Verantwortlichkeiten

### **Umweltauswirkungen:**

Gemeinsame Zufahrten (V1-V4) und eine allfällige gemeinsame Nutzung von Infrastrukturanlagen würde die klare Zuordnung von allfälligen Überschreitungen von Richtwerten oder die Verursachung

von möglichen Umweltschäden nicht erlauben. Bei V0 und V5 wären entstehende Umweltauswirkungen den entsprechenden Deponien eindeutig zuordenbar.

#### Betriebsablauf

##### **Etap pierung:**

Die getrennten Zufahrten V0 und V5 wären in Bezug auf die Etappierung der beiden Deponieprojekte unabdingbar, da sie unabhängig des anderen Betriebsablaufs wären. Vor allem V3 und V4 schneiden in der Punktvergabe schlecht ab, da sie hinsichtlich der unterschiedlichen Etappierung der beiden Projekte nicht sinnvoll sind. Wenn der Betrieb der Deponie Radmoos abgeschlossen ist, würden die Zufahrten zur Deponie nach wie vor über die Zufahrt Radmoos erfolgen und umgekehrt. Bei V1 und V2 wären die Auswirkungen ähnlich, allerdings in einem kleineren Rahmen (Keine Durchquerung des Projektperimeters der einen oder anderen Deponie). Für die Auffüllung des westlichen Hügels der Deponie Nutzenbuecherwald, käme eine Zufahrt über die Deponie Radmoos (V1, V3) nicht in Frage und würde eine zusätzliche neue Zufahrt benötigen. Auch V5 wäre suboptimal mit Blick auf den Abschluss des östlichen Hügels.

##### **Abhängigkeiten:**

Je nach Startzeitpunkt der beiden Deponien und Auffüllungsfortschritt könnte es sein, dass die Zufahrten von V1-V4 den Abschluss einer Etappe oder einer gesamten Deponie verhindern, obwohl diese nicht mit einander verbunden sind. Bei V5 wären die Deponien weitestgehend unabhängig voneinander jedoch könnte die Zufahrt V5 den kompletten Abschluss des östlichen Hügels der Deponie Nutzenbuecherwald verzögern (da der westliche Hügel noch über V5 erschlossen würde).

### 4.3 Beurteilung Infrastrukturanlagen

Bei den Varianten 1-4 kann man grundsätzlich allfällige Synergien durch gemeinsame Installationsplätze und Infrastrukturanlagen betrachten und beurteilen. Bei Varianten V0 und V5 erscheinen gemeinsame Infrastrukturanlagen als wenig sinnvoll, da die Erschliessung separat bzw. nicht über den jeweils anderen Installationsplatz erfolgt.

Zur Beurteilung sind im Folgenden die Vor- und Nachteile gemeinsamer Infrastrukturanlagen kurz aufgelistet:

#### Vorteile

- Kostenreduktion durch gemeinsame Nutzung (nur bedingt, siehe Nachteile)
- Eine zentrale Anlage

#### Nachteile

- Bei nur einer Waage gibt es starke Einschränkung der Leistungsfähigkeit -> Zwei Waagen erforderlich -> keine Kostenersparnis.
- Grosser Platzbedarf für Warteraum, wenn alle Lastwagen über die gleiche Waage müssten bzw. eine zweite Waage erstellt wird.
- Gefahr, dass Typ B Material versehentlich in Typ A Deponie geführt wird, erhöht sich.
- Konfliktpotential bei Zuständig- und Verantwortlichkeiten zwischen den Betreibern (Wartung, Reinigung, Schäden)
- Separates Erfassungssystem erforderlich, da Betriebe voneinander getrennt geführt werden.
- Allenfalls erhöhte Umweltauswirkungen durch Zusammenlegen der Anlagen an einem Ort (Luft, Lärm, etc..)

## 4.4 Fazit Gemeinsame Zufahrt und Infrastrukturanlagen

Die Betrachtung der Zufahrtsvarianten V0 - V5 zeigt, dass die Variante V0 (getrennte Zufahrten) sowohl umwelttechnisch, verkehrsplanerisch und betrieblich die Bestvariante ist. Wie im Anhang B ersichtlich, weist sie klare Vorteile gegenüber den anderen Varianten auf bei gleichzeitig nicht zu erkennenden Nachteilen.

Die Planungsunsicherheiten und Abhängigkeiten im Zusammenhang mit den Betriebszeiten und unterschiedlichen Etappen der beiden Deponieprojekte überwiegen bei V1-V4. Diese gibt es bei Variante V0 nicht.

Ähnlich ist die Situation einer gemeinsamen Infrastrukturanlage zu bewerten. Diese ist nicht nur mit einem grösseren Platzbedarf für zusätzliche Anlagen verbunden, sondern hat ausserdem eine grössere Auswirkung auf verschiedene Bereiche der Umwelt. Hinzu kommt, dass aufgrund der erforderlichen Leistungsfähigkeit jede Deponie ihre eigenen Infrastrukturanlagen benötigt, so dass daraus keine Kostensparnisse erzielt werden könnten.

Es wird klar empfohlen zwei separate Zufahrten und Infrastrukturanlagen für die beiden Deponieprojekte zu erstellen. Dies wird auch aus der Beurteilungsmatrix im Anhang B ersichtlich.

---

## 5 Synergie: Geländeanpassung Übergangsbereich

### 5.1 Landschaftsanalyse und Anpassungsmöglichkeiten

Die umgebende Landschaft weist einen starken glazialen Einfluss auf. In nördlicher Richtung wird sie - zur Thur hin - von den Drumlins dominiert, die meist streng von Südwest nach Nordost ausgerichtet sind. Nach Süden und Osten schliessen Moränenwälle an. Hier weist das Relief grössere, aber weniger markant ausgebildete und zum Teil bewaldete Erhebungen auf (Höfrig, ca. 660 m ü.M. / Sommersbüel, ca. 669 m ü.M.).

Die landschaftliche Endgestaltung der Deponieprojekte Radmoos und Nutzenbuecherwald wurde eigenständig geplant und bildet unabhängig voneinander entwickelte Landschaftsformen, die jeweils auf der heute bestehenden Topographie des landschaftlichen Umfelds basieren. Der Perimeter der Deponie Nutzenbuecherwald liegt vollumfänglich innerhalb des Waldes. Die Waldgrenze bildet eine Zäsur zum östlich gelegenen, durch die landwirtschaftliche Nutzung geprägten Standort Radmoos. Diese unterschiedliche landschaftliche Ausgangslage führt zur differenzierten Ansätzen in der Reliefgestaltung.

Beim Projekt Radmoos orientiert sich die Gestaltung der vorgesehenen Schüttung an den Geländeneigungen und -formen der nördlichen und östlichen Umgebung. Die Ausrichtung erfolgt wie beim benachbarten Drumlin in Süd - Nord Richtung. Der höchste Punkt ist südlich der Mitte des Deponiekörpers platziert und liegt mit einer Höhe von 630 m ü.M. ca. 18 m über dem gewachsenen Terrain. Die Neigungen bewegen sich bis auf wenige Ausnahmen im Bereich zwischen 5 und 15%.

Die geplante Endgestaltung der Deponie Nutzenbuecherwald sieht die Ausbildung von zwei Hügeln vor, die in ihrer Ausrichtung zwischen den mehrheitlich Ost-West orientierten Erhebungen südlich der Autobahn und den nach Nordwest-Südost ausgerichteten Drumlins im Norden vermitteln. Mit einer durchschnittlichen Böschungsneigung von ca. 20 % bis 33 % (Neigungsverhältnis von ca. 1:5 bis 1:3) erreicht der westliche, grössere Hügel eine Endhöhe von ca. 662 m ü.M. und der östliche eine Endhöhe von gut 650 m ü.M. Das entspricht einer Erhöhung gegenüber dem heutigen Terrain von ca. 42 m bzw. 28 m.

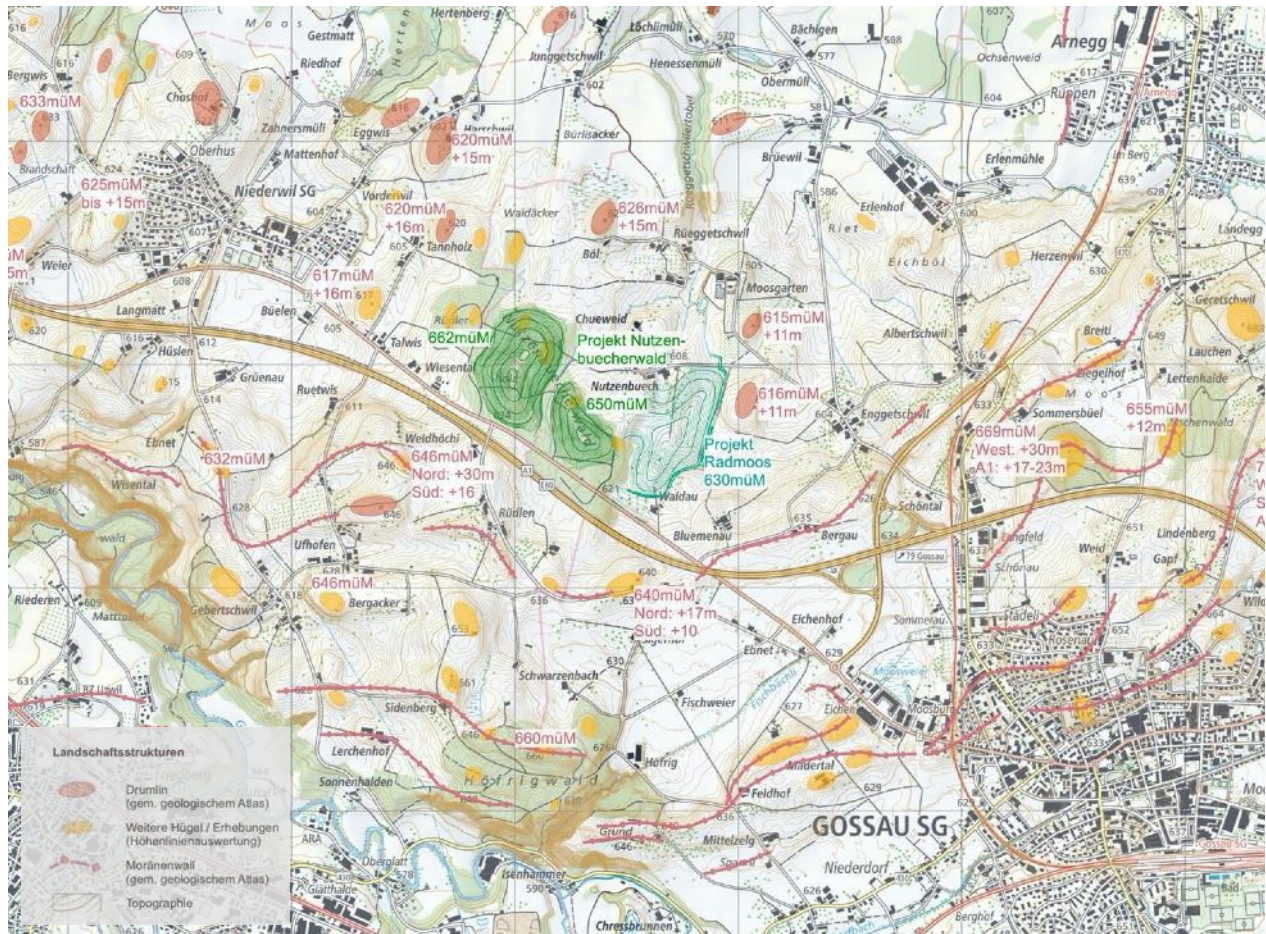


Abbildung 5.1: Die Deponieprojekte Nutzenbuecherwald und Radmoos im landschaftlichen Kontext

Die Gestaltung der Deponie Nutzenbuecherwald orientiert sich hinsichtlich Hangneigung und Höhen somit primär an der Übergangszone zu den Moränenwallzügen, wobei das Projekt Radmoos stärker Bezug zu den im Norden folgenden Drumlins nimmt (vgl. Abbildung 5.1).

Von einer vollständigen Verschmelzung der beiden unterschiedlich ausgeprägten Geländeformen wird aus landschaftlicher Sicht daher abgeraten. Zur Reduktion der im Übergangsbereich entstehenden Mulde wurde ein Gestaltungsvorschlag erarbeitet, der dies berücksichtigt (vgl. Anhang C). Die Geländeform des Projekts Radmoos wird dabei bis zu einer Höhe von ca. 624 m ü.M. an den östlichen Ausläufer der Deponie Nutzenbuecherwald angegliedert und tritt daher aus westlicher Sicht weniger stark in Erscheinung. Die Hügelkuppe und die Ostflanke des Projekts Radmoos bleiben unverändert. Die maximale Auffüllung der Mulde beträgt ca. 8 m. Die Projektanpassung bedingt eine Vergrößerung der Waldrodung um ca. 5'000 m<sup>2</sup> und generiert ein zusätzliches Deponievolumen von ca. 110'000 m<sup>3</sup> (Festvolumen).

## 5.2 Beurteilung Geländeanpassung Übergangsbereich

Zur Beurteilung sind im Folgenden die Vor- und Nachteile der Geländeanpassung im Übergangsbereich kurz aufgelistet:

### Vorteile

- "Sanftere" Gestaltung des Übergangsbereichs.
- Erhöhung des nutzbaren Deponievolumens um ca. 110'000 m<sup>3</sup>.

## Nachteile

- Zusätzliche Beanspruchung von Waldareal und Waldrodung erforderlich.
- Sichtschutzgürtel östlich der Deponie Nutzenbuecherwald kann nicht erhalten werden, die Einsehbarkeit in das Deponieareal wird vergrössert.
- Komplexe Verfahrensabläufe und schwierige Abgrenzung zu erwarten (z.B. Kompartimentsabtrennung)

## 5.3 Fazit Geländeanpassung Übergangsbereich

Wie im vorherigen Kapitel aufgezeigt, wäre aus landschaftlichen Überlegungen eine Geländeanpassung zwischen den beiden Deponien «Radmoos» und «Nutzenbuecherwald» möglich.

Verfahrensmässig ist es nicht möglich, diese Verbindung gemeinsam fachlich richtig zu projektieren und zu planen. Die beiden Deponien «Radmoos» und «Nutzenbuecherwald» sind zwei eigenständige Deponieplanungen mit unterschiedlicher Eigentümerschaft und voneinander unabhängigen Betrieben. Die beiden Deponien werden als unterschiedliche Deponien («Radmoos» als Typ B, «Nutzenbuecherwald» als Typ A) geplant und betrieben. Beide Deponien haben unterschiedliche verfahrensmässige, örtliche und betriebliche Herausforderungen. So ist zum Beispiel die Deponie «Nutzenbuecherwald» vollständig im Wald geplant und hat eine zentrale Schnittstelle zum Bundesamt für Umwelt BAFU betreffend der temporären Rodungsbewilligung. Zurzeit ist geplant, einen Teil des Waldes gegen die Deponie «Radmoos» als Sichtschutz stehen zu lassen.

Eine spätere Geländeanpassung im Übergangsbereich erfordert zum gegebenen Zeitpunkt unter anderem auch die Beantwortung der Frage, mit welchem Deponiematerial und mit welchen Kubaturen die Anpassung ausgeführt werden sollte (Sauberer Aushub Typ A oder Interstoff Typ B)?

Im Weiteren stellt sich die Frage nach der zeitlichen Abfolge. Es müsste jetzt sichergestellt sein, dass beide Deponien zeitnah eine Bewilligung erhalten und die Auffüllungen zeitlich abgestimmt so ablaufen, dass die Geländeanpassung im Übergangsbereich auch abgestimmt erfolgen kann. Dies ist aufgrund der unterschiedlichen Verfahren, Etappierungen und Deponieabschlüssen in keiner Art und Weise möglich.

Richtigerweise und rechtlich vorgeschrieben werden die beiden Deponien separat weiter geplant, ins Mitwirkungs- und Auflageverfahren geführt und dann, nach erfolgter Bewilligung, mit dem Deponiebetrieb gestartet.

Wenn dann zu einem späteren Zeitpunkt, nach erfolgter Betriebsaufnahme der Teil Ost der Deponie «Nutzenbuecherwald» und die Deponie «Radmoos» in ihrem Westteil abgeschlossen ist, muss (Standortgemeinde, Kanton und die beiden Deponiebetreiber) festgelegt werden, ob eine Geländeanpassung überhaupt notwendig ist. Wenn dann zu mal die Schlussfolgerung gezogen werden könnte, müsste ein neuer Deponieplan nach Art. 27 PBG ausgearbeitet und aufgelegt werden. Es muss auch dann festgelegt werden, welcher Deponietyp überhaupt geplant und realisiert werden soll.

Nur mit einem dritten Sondernutzungsplan nach Art. 27 könnte der Übergangsbereich im dannzumaligen Zeitpunkt rechtlich korrekt geplant werden. Für einen Sondernutzungsplan im Übergangsbereich der Deponien fehlen heute die massgebenden Grundlagen wie beispielsweise das für die Planung zentrale und massgebende Terrain, der mögliche Deponietyp, die Deponiemengen usw.

Abschliessend ist festzuhalten, dass die Problematik in der zeitlichen Abfolge der Bewilligungserteilung und Realisierung liegt. Eine allfällige Geländeanpassung im Übergangsbereich muss dann mit einem dritten SNP gelöst werden und würde dann noch zusätzlich ein weiteres Rodungsgesuch auslösen.



---

## 6 Gesamtfazit

---

Aus der oben aufgeführten Betrachtung der möglichen Synergien bezüglich Zufahrt, Infrastrukturen und Geländeanpassungen sind folgende Punkte festzuhalten:

- Es wird klar empfohlen zwei separate Zufahrten und Infrastrukturanlagen für die beiden Deponieprojekte zu erstellen.
- Eine allfällige Geländeanpassung im Übergangsbereich sollte zu einem späteren Zeitpunkt genauer betrachtet werden, wenn die Verfahren zur Bewilligung der beiden Deponien abgeschlossen sind und die Deponien in Betrieb stehen. Für die Geländeanpassung bedürfte es dann eines dritten Sondernutzungsplanverfahrens.

---

## 7 Impressum

---

St. Gallen, 27. September 2021

### Projektbeteiligte

#### **Locher Kobler Stadelmann**

Dr. Walter Locher

#### **CSD INGENIEURE AG**

Michael Langenberg

Gillea Parizzi

#### **strauss raumentwicklung**

Ueli Strauss-Gallmann

#### **Brunner Landschaftsarchitekten GmbH BSLA**

Martin Brunner

Michael Langenberg

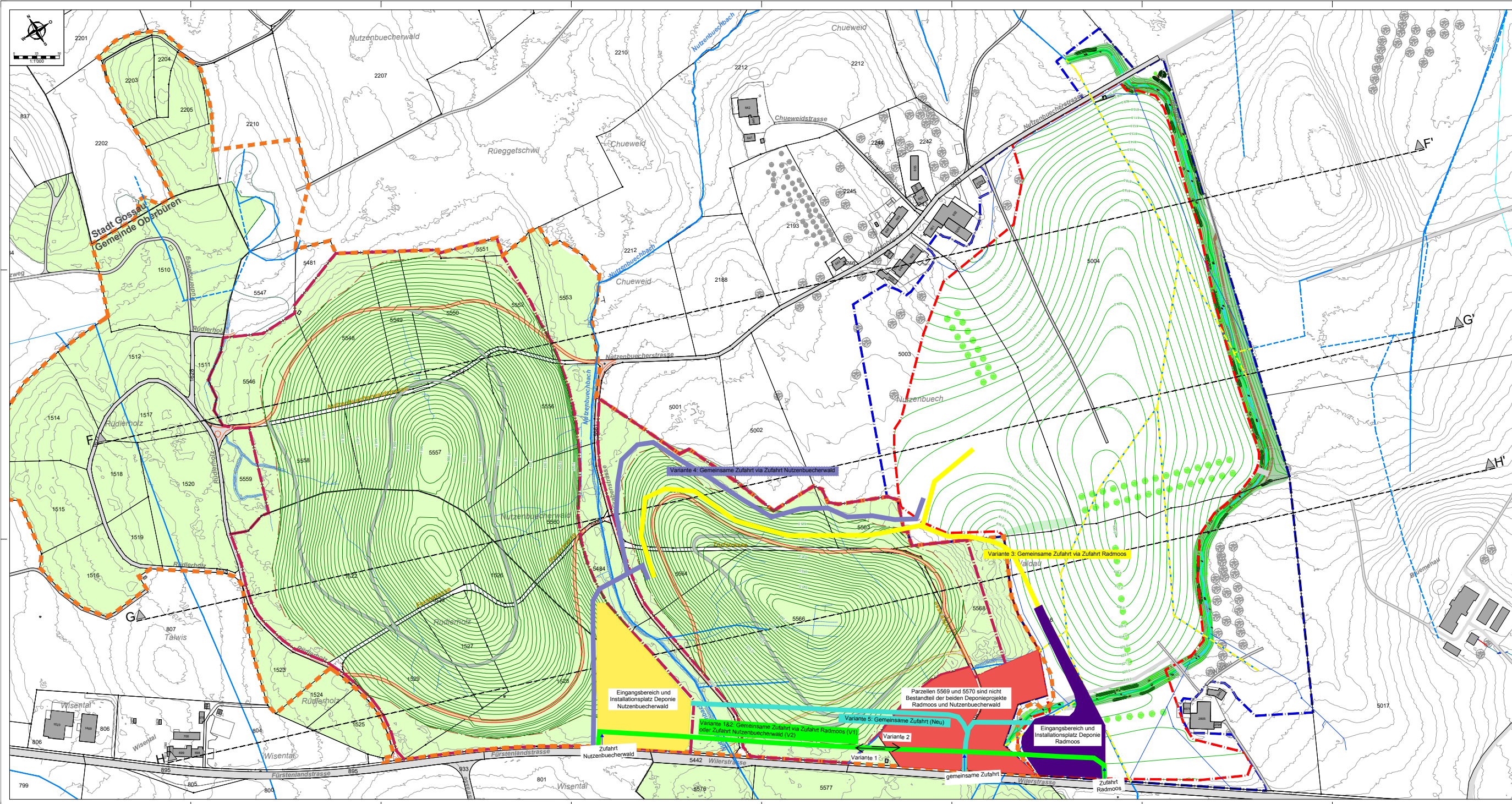
Martin Brunner

## Anhang A Plan Synergie: Gemeinsame Zufahrt

- Gesamtübersichtsplan Zufahrtsvarianten
- Detail Zufahrtsvarianten

**Hinweise:**

- Plan ohne Masstab (Verkleinerung auf Format A3)
- Projektstand: Januar 2021
- => Die Projekte „Radmoos“ und „Nutzenbuecherwald“ wurden zwischenzeitlich weiterentwickelt. Insbesondere wurden die Endhöhen des Projektes „Nutzenbuecherwald“ reduziert.



**LEGENDE**

Festlegung	Hinweise
Deponie Typ A - Nutzenbuecherwald	Einbau von technischen Tennen
Deponie Typ B - Radmoos	Stromertrag
Planerische Einplanung	Staub
Planerische Einplanung	Geräusch
Planerische Einplanung	Luftqualität
Planerische Einplanung	Wasser
Planerische Einplanung	Wald
Planerische Einplanung	Entwurfliche Gestaltung (DIN), wobei Lage im Hinblick auf Lärmschutz zu prüfen
Planerische Einplanung	Offener Graben (DIN 11)
Planerische Einplanung	Neue Drainage-Einbaueinrichtung mit Schutz
Planerische Einplanung	Reinigungs- und Abflusssystem

**Hinweis:**  
 Details zu den Deponieprojekten sind den jeweiligen Unterlagen zu entnehmen.

**ÄNDERUNGSINDEX**

Nr.	Gezeichnet	Datum	Prüfung	Änderungsbeschreibung
1				
2				
3				
4				



**Gesamtübersicht Deponieprojekte Nutzenbuecherwald und Radmoos**  
 Stadt Gossau und Gemeinde Oberbüren

**Zufahrtsvarianten**  
 Situation 1:1000

Datengrundlage:  
 Deponie Typ A - Nutzenbuecherwald  
 Deponie Typ B - Radmoos

**Brunner** Umwelttechnik AG  
 Brunnerstrasse 14  
 8600 Gossau SG  
 Telefon: +41 71 888 1111  
 Fax: +41 71 888 1112  
 E-Mail: info@brunner.ch  
 www.brunner.ch

Stand Vorprüfung  
 SG05228.310 L01



**Anhang B Beurteilungsmatrix der Zufahrtsvarianten**

## Beurteilungsmatrix Zufahrtsvarianten Deponie Nutzenbuecherwald und Radmoos

Themen	Auswirkung	Zufahrtsvarianten (V0-V5)					
		V0 Geplante Zufahrten separat	V1 Zufahrt Radmoos nach Westen	V2 Zufahrt Nutzenbuecherwald nach Osten	V3 Zufahrt Radmoos nach Norden	V4 Zufahrt Nutzenbuecherwald nach Norden	V5 Neue Zufahrt zwischen Zufahrten Radmoos und Nutzenbuecherwald
<b>Erschliessung</b>							
Verkehrssicherheit	Beeinträchtigung Verkehr und Langsamverkehr	4	5	5	5	5	5
Leistungsfähigkeit Ein- /Ausfahrt		5	4	4	4	4	4
Erschliessungswege	Zusätzliche Distanzen und Fahrwege Zusätzliche Flächenbeanspruchung	5	3	2	3	1	3
<b>Umwelt</b>							
Umweltauswirkungen (Verkehr und Lärm)	Zusätzliche/kumulierte Umweltauswirkungen (z.B. erhöhter Lärm und Staub durch kumulierten Verkehr und gemeinsame Infrastrukturanlagen)	5	2	4	2	2	4
Deponietyp A und B	Gefahr der Vermischung bzw. falschen Ablagerung von Material Typ A und B	5	3	2	3	2	4
Rodung	Zusätzliche Rodungen	5	2	2	4	3	2
Zeitpunkt Ökologische Ausgleichsflächen	Abschluss von Rekultivierung und Ökologischen Ausgleichsflächen je nach Etappierung	5	3	3	1	2	3
Gewässerquerung	Zusätzliche Gewässerquerungen	5	3	3	5	5	3
<b>Projektperimeter</b>							
Parzellen / Grundeigentümer	Zusätzliche Parzellen 5569, 5570 und 5571 und Grundeigentümer zu involvieren	5	2	2	5	5	2
<b>Verantwortlichkeiten</b>							
Umweltauswirkungen	Klare Zuordnung von allfälligen Überschreitungen von Richtwerten oder Verursachung von Umweltschäden	5	3	3	3	3	4
<b>Betriebsablauf</b>							
Etappierung	Zufahrt kann genutzt werden bzw. ist sinnvoll unabhängig vom Start bzw. Fortschritt der verschiedenen Etappen beider Deponien	5	2	2	1	1	4
Abhängigkeiten	Die Zufahrt schränkt den Abschluss einer Deponie ein	5	2	2	1	1	3
<b>Total</b>		<b>59</b>	<b>34</b>	<b>34</b>	<b>37</b>	<b>34</b>	<b>41</b>

Bewertung
1 schlecht
2
3
4
5 gut

## Anhang C Pläne Geländegestaltung Übergangsbereich

- Geländegestaltung Übergangsbereich. Situation M 1:3'000
- Geländegestaltung Übergangsbereich, Schnitte schematisch M 1:1'000



# Geländegestaltung Übergangsbereich

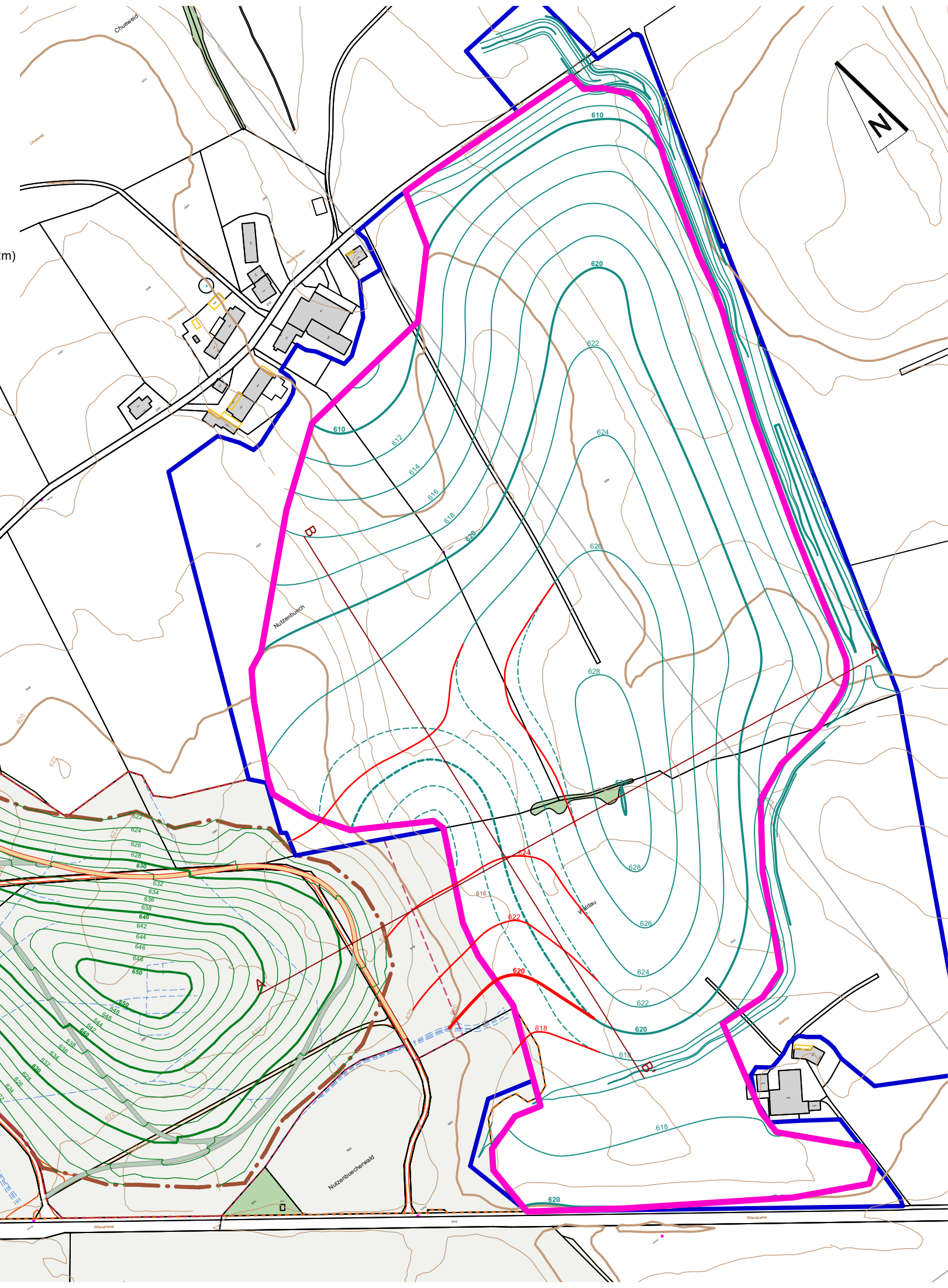
Situation M 1:3'000

*Entwurf*

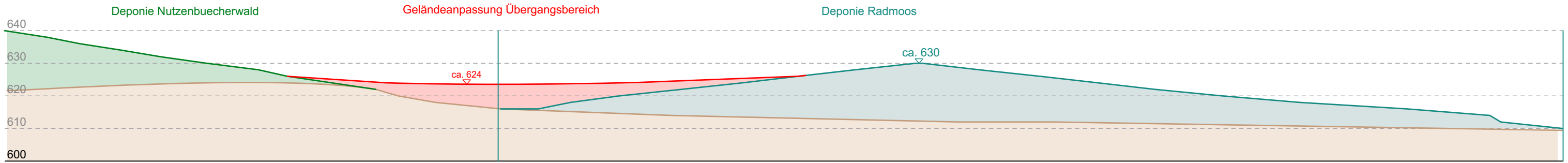
**Hinweis:**  
**- Projektstand 2021:**  
**=> Die Projekte „Radmoos“ und Nutzenbuecherwald“ wurden zwischenzeitlich weiterentwickelt. Insbesondere wurden die Endhöhen des Projektes „Nutzenbuecherwald“ reduziert.**

## Legende

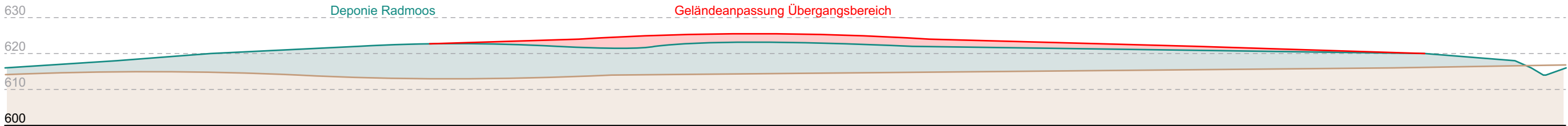
-  Deponieperimeter Radmoos
-  Planungsperimeter Radmoos
-  Perimeter Planungsgebiet Nutzenbuecherwald
-  Perimeter Betriebsareal Nutzenbuecherwald
-  Deponiefuss Nutzenbuecherwald
-  Wald
-  Höhenlinien Bestand (10m / 2m)
-  Höhenlinien Projekt Nutzenbuecherwald (10m / 2m)
-  Höhenlinien Projekt Radmoos (10m / 2m)
-  Höhenlinien Geländeanpassung (10m / 2m)



Schnitt A-A'



Schnitt B-B'



Legende

- Gelände Bestand
- Reliefgestaltung Deponie Nutzenbuch
- Reliefgestaltung Deponie Radmoos
- Geländeanpassung Übergangsbereich

**Hinweis:**  
- Projektstand 2021:  
=> Die Projekte „Radmoos“ und Nutzenbuecherwald“ wurden zwischenzeitlich weiterentwickelt. Insbesondere wurden die Endhöhen des Projektes „Nutzenbuecherwald“ reduziert.

Stadt Gossau / Gemeinde Oberbüren  
Deponieprojekte Nutzenbuecherwald & Radmoos

**Geländegestaltung Übergangsbereich**

Schnitte schematisch M 1:1'200 *Entwurf*

## **Anhang D Gesamtübersicht Deponieprojekte Nutzenbuecherwald und Radmoos (ohne Geländeanpassung)**

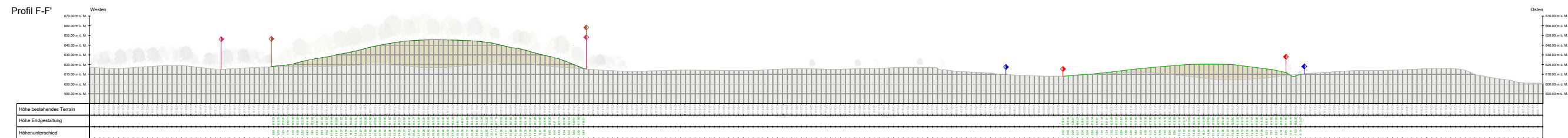
- Situation
- Profil F-F
- Profil G-G
- Profil H-H



**Hinweise:**

- Plan ohne Masstab (Verkleinerung auf Format A3)
- Projektstand: Januar 2021
- => Die Projekte „Radmoos“ und „Nutzenbuecherwald“ wurden zwischenzeitlich weiterentwickelt. Insbesondere wurden die Endhöhen des Projektes „Nutzenbuecherwald“ reduziert.

Profil F-F'



**LEGENDE**

Festlegung  
 Deponie Typ A - Nutzenbuecherwald  
 Deponie Typ B - Radmoos

Hinweise  
 Bestehendes Terrain

Deponie Endgestaltung  
 Planmässige Betriebsform  
 Deponiekante  
 Deponie Endgestaltung  
 Deponieunternehmer  
 Planungsgrenze

**ÄNDERUNGSINDEX**

Index	Gesamt	Geprüft	Freigegeben	Änderungsbereich
1				
2				
3				
4				
5				
6				

Skala: 1:1000

Kanton St. Gallen  
 Gemeinde Oberbüren  
 Stadt Gossau SG

**Gesamtübersicht  
 Deponieprojekte Nutzenbuecherwald  
 und Radmoos**

Stadt Gossau und Gemeinde Oberbüren

**Endgestaltung  
 Profil F-F'**

Datengrundlage:  
 Deponie Typ A - Nutzenbuecherwald Stand Vorprüfung

Brunner Umwelttechnik AG  
 Brunnerstrasse 11  
 CH-8600 Olten  
 Telefon: +41 78 320 11 11  
 Fax: +41 78 320 11 12  
 www.brunner.ch

SG0528.310 **L02**

**Hinweise:**

- Plan ohne Masstab (Verkleinerung auf Format A3)

- Projektstand: Januar 2021

=> Die Projekte „Radmoos“ und „Nutzenbuecherwald“ wurden zwischenzeitlich weiterentwickelt. Insbesondere wurden die Endhöhen des Projektes „Nutzenbuecherwald“ reduziert.

