

HakaGerodur AG, 8717 Benken SG
Versandplatz Buechen

Verkehrsgutachten

Ergänzung zur Baueingabe



Rapperswil-Jona, 30. Januar 2025
asa AG 2344 / jj/fe



Arbeitsgruppe für
Siedlungsplanung und
Architektur AG

Spinnereistrasse 31
8640 Rapperswil-Jona
Tel. 055 220 10 60
Fax 055 220 10 61

www.asaag.ch
info@asaag.ch

Bearbeitung:
Jonas Jost
Florian Egli

Abbildung Titelseite: Orthofoto Geoportal
Schällibaum Ingenieure und Architekten

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	4
1.1	Situation und Anlass	4
1.2	Auftrag und Betrachtungsperimeter	5
2	Verkehrssituation	6
2.1	Verkehrsbelastung Giessenstrasse	6
2.2	Fahrwege Betriebe mit bestehendem induziertem Verkehr	8
2.3	Fahrwege und induzierter Verkehr von geplantem Versandplatz	9
2.4	Gegenüberstellung Verkehrsaufkommen Betrachtungsperimeter	10
3	Einordnung des Verkehrsaufkommens	11
3.1	Beurteilung der Verkehrsqualität Strasse	11
3.2	Beurteilung der verkehrlichen Wirkung des Vorhabens	12
3.3	Einschätzung und weiteres Vorgehen	13
4	Zusammenfassung und Fazit	14
	Anhänge	15

1 Ausgangslage

1.1 Situation und Anlass

Im Gebiet „Neubuch/Buechen“ südlich von Benken SG haben sich im Verlauf der Jahre mehrere Unternehmungen beidseits der Giessenstrasse (Kantonsstrasse) angesiedelt. Diese Strassenachse verbindet die Ortschaften Gommiswald, Kaltbrunn und Benken im Norden mit Reichenburg im Süden und ist der Zubringer zur Autobahn. Neben einigen kleineren Betrieben befinden sich in diesem Gebiet die Produktionen der Firmen „HakaGerodur“ (Kunststoffprodukte) im Norden sowie „Romer's Hausbäckerei“ (Tiefkühlbackwaren) im Süden.

Um den Verlade- und Versandprozess zu optimieren, beabsichtigt die Firma HakaGerodur AG einen neuen Versandplatz zu erstellen (vgl. Abb. 1, rote Fläche). Beim bestehenden Verladeplatz, südlich der westlichen Produktionshalle (vgl. Abb. 1, gelbe Fläche links unten), kommt es heute zum Konflikt mit dem Materiallager und der internen Produktion. Mit einem separaten Versandplatz gegen die Mönchhofstrasse, können diverse logistische Konflikte behoben und die freigespielten Bereiche beim aktuellen Verladeplatz als Lagerfläche für die produzierten Waren genutzt werden.



Abb. 1: Übersichtsplan Gebiet Neubuch/Buechen, Quelle: Geoportal (eigene Darstellung)

1.2 Auftrag und Betrachtungsperimeter

Die asa AG wurde von der HakaGerodur AG damit beauftragt, für das Baubewilligungsverfahren die verkehrliche Wirkung des geplanten Versandplatzes abzuschätzen und die Auswirkung des zusätzlich induzierten Verkehrs auf die Giessenstrasse zu beurteilen. Der Fokus dieses Verkehrsgutachtens liegt dabei auf dem Knoten Mönchhof-/Giessen-/Tobelrötenstrasse, über welchen der geplante Versandplatz und der bereits bewilligte Lagerplatz erschlossen wird (vgl. Abb. 2, rot gestrichelter Kreis (Betrachtungsperimeter)).

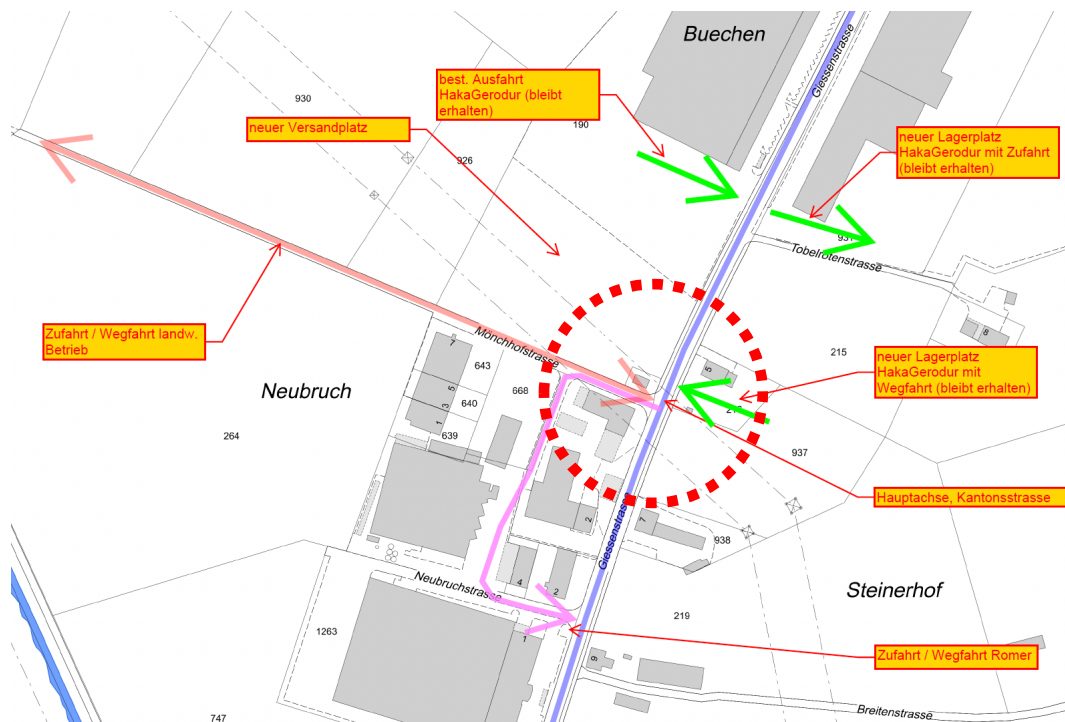


Abb. 2: Fahrwege Schwerverkehr von geplantem Versandplatz (links) und neuem Lagerplatz (bewilligt, aktuell im Bau befindlich) (rechts) (Quelle: Schällibaum Ingenieure und Architekten)

2 Verkehrssituation

2.1 Verkehrsbelastung Giessenstrasse

Gemäss Angabe von Daniel Hosig, Leiter Verkehrsmanagement und -daten, TBA SG, sind die vorhandenen Verkehrsdaten aus dem kantonalen Lärmkataster zur Beurteilung dieses Vorhabens ausreichend und können als repräsentativ beurteilt werden (Telefongespräch zwischen Jonas Jost (asa AG) und Daniel Hosig (TBA SG) vom 12.12.2024). Der kantonale Lärmkataster weist für die Giessenstrasse im betroffenen Abschnitt einen DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr) von 5'400 Fahrzeugen (Fz./d) aus.

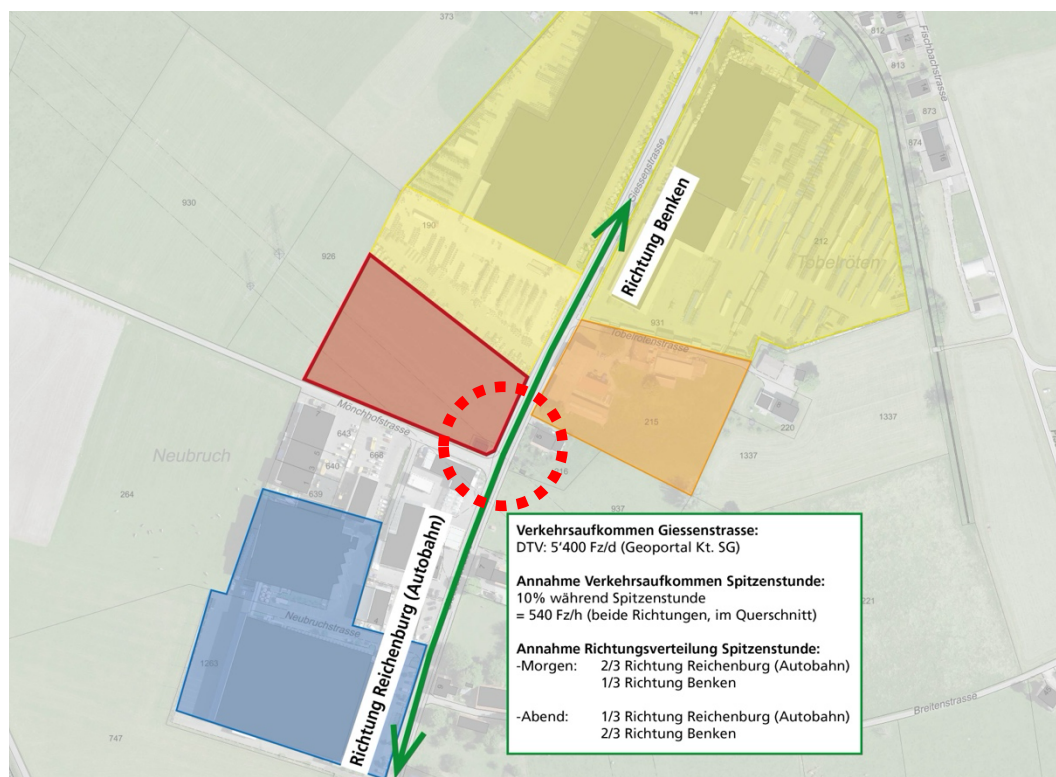


Abb. 3: Verkehrsaufkommen Giessenstrasse, Quelle: Geoportal (eigene Darstellung)

Um das Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde abschätzen zu können, wurde die REGnorm VSS 40 005 (Verkehrserhebungen, Ganglinien und durchschnittlicher werktäglicher Verkehr) herangezogen. In dieser werden die Ganglinien (typischer Verlauf des täglichen Verkehrsaufkommens in Abhängigkeit zur Uhrzeit) von stationären Verkehrszählstellen im Schweizer Strassennetz miteinander verglichen und zu Gruppen zusammengefasst. An der Giessenstrasse selbst befindet sich keine Verkehrszählstelle, sie kann aber anhand ihrer Lage nahe einer Autobahneinfahrt/-ausfahrt der Gruppe 3 oder 4 zugeordnet werden. Diese beiden Gruppen treten im Flachland und den Voralpen häufig in der Nähe von Autobahnen auf. Die Ganglinie dieser

Gruppen weisen eine deutliche Morgen- und Abendspitze (MSP/ASP) im Werktagsverkehr auf. Die Spitzenstunde macht dabei einen Anteil von maximal 10% des Gesamtverkehrs aus. **Daraus kann für den zu beurteilenden Strassenabschnitt eine durchschnittliche Verkehrsbelastung von rund 540 Fahrzeugen zur Hauptverkehrszeit im Strassenquerschnitt abgeleitet werden.**

Anhand der Lage der Giessenstrasse in der Nähe einer Autobahneinfahrt/-ausfahrt kann davon ausgegangen werden, dass es sich beim Verkehrsaufkommen zu einem grossen Teil um Pendelverkehr handelt. Daher wird bei der Richtungsverteilung in den beiden Spitzenstunden von folgenden Annahmen ausgegangen:

- Morgen: $\frac{2}{3}$ Richtung Reichenburg (Autobahn) und $\frac{1}{3}$ Richtung Benken
- Abend: $\frac{1}{3}$ Richtung Reichenburg (Autobahn) und $\frac{2}{3}$ Richtung Benken

Für die Zufahrt zu den Betrieben wird davon ausgegangen, dass die Morgenspitze als kritischer zu betrachten ist. Dies hängt mit der mutmasslichen Anfahrt des Schwerverkehrs zu diesen Firmen zusammen, welche eher aus Richtung Reichenburg (Autobahn) erfolgen wird. Damit verbunden sind Linksabbiegemanöver von der Giessenstrasse in die Betriebsareale oder die Mönchhofstrasse, bei welchen eine Zeitlücke im stärker belasteten Strom abgewartet werden muss. **Dieser Sachverhalt ist für den geplanten Versandplatz jedoch nicht massgebend, da dieser (zusätzliche) Verkehr üblicherweise in Nebenverkehrszeiten auftreten wird** (vgl. Kap. 2.3 Fahrwege und induzierter Verkehr von geplantem Versandplatz).

2.2 Fahrwege Betriebe mit bestehendem induziertem Verkehr

Nachfolgend werden die bestehenden induzierten Verkehrsmengen und die massgebenden Zu-/Wegfahrtswege des aktuellen Schwerververkehrs ausgewiesen (vgl. Abb. 4).



Abb. 4: Bestehendes induziertes Verkehrsaufkommen, Quelle: Geoportal (eigene Darstellung)

HakaGerodur Nordwest (gelb, nicht relevant für Betrachtungsperimeter):

- Zufahrt nördlich der Produktionshalle und Wegfahrt südlich von dieser
- Einbahnregime auf dem Gelände
- Verkehrsaufkommen: unbekannt (nebst Schwerverkehr auch Mitarbeiter-PW)

HakaGerodur Nordost (gelb, nicht relevant für Betrachtungsperimeter):

- Zu- und Wegfahrt nördlich und südlich der Produktionshalle
- Verkehrsaufkommen: unbekannt (nebst Schwerverkehr auch Mitarbeiter-PW)
- PW-Parkierung bei nördlicher Zufahrt

Bewilligter und im Bau befindlicher Lagerplatz (Parzelle Nr. 215) (orange):

- Zufahrt über HakaGerodur Nordost und Wegfahrt an südlicher Parzellengrenze
- Einbahnregime auf dem Gelände
- Verkehrsaufkommen: ca. 10 Sattelzüge/Werktag
- Keine Parkierung

Romer's Hausbäckerei (blau):

- Zufahrt über Mönchhofstrasse und Wegfahrt über Neubuchstrasse
- Verkehrsaufkommen: ca. 4-6 Sattelzüge/Werktag und zusätzlich wenige Kleinfahrzeuge sowie Mitarbeiter-PW

2.3 Fahrwege und induzierter Verkehr von geplantem Versandplatz

Nachfolgend werden die künftig induzierten Verkehrsmengen im Gebiet und die massgebenden Zu-/Wegfahrtswege für den Schwerverkehr des geplanten Versandplatzes genauer betrachtet (vgl. Abb. 5).

Geplanter neuer Versandplatz (Parzelle Nr. 190) (rot):

- Zu- und Wegfahrt über Mönchhofstrasse
- Verkehrsaufkommen: ca. 10 Sattelzüge/Werktag (davon vereinzelt Anhängerzüge)
- 9 Aufstellplätze, um LKW (oder zukünftig reine Trailer) zu beladen
- 2 Aufstellplätze an der Mönchhofstrasse (ausserhalb Strassenraum auf Privatgrund), um Wartezeiten zu überbrücken
- Keine Parkierung

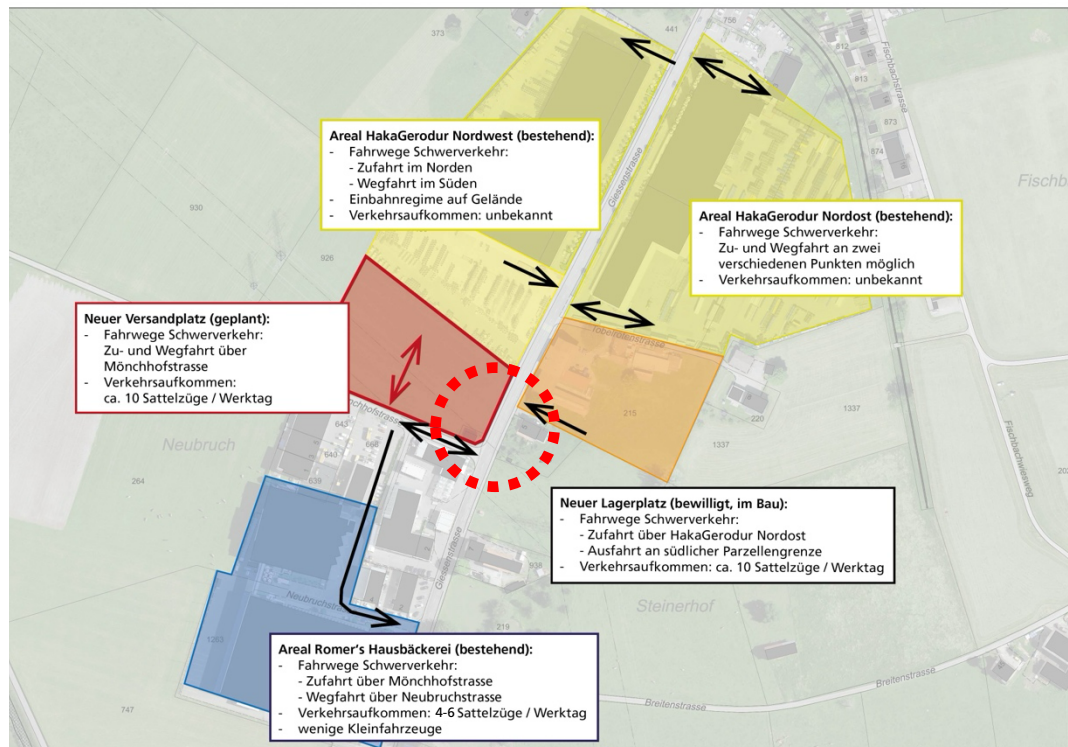


Abb. 5: Zukünftig induziertes Verkehrsaufkommen, Quelle: Geoportal (eigene Darstellung)

Die fertiggestellten Produkte werden in der Regel von externen Spediteuren abgeholt. Diese befinden sich während der Hauptverkehrszeit erst auf dem Weg zum Versandplatz. **Daher ist zu erwarten, dass der induzierte Verkehr des Versandplatzes über den Tag verteilt, anfallen wird – jedoch nicht während der Hauptverkehrszeit** (gem. Aussage Stefan Diez, Schällibaum Ingenieure und Architekten, E-Mail vom 11.12.2024).

2.4 Gegenüberstellung Verkehrsaufkommen Betrachtungsperimeter

2.4.1 Schwerverkehrsfahrzeuge durch Betriebe im Einflussbereich des Knotens

In nachfolgender Tabelle wird das aktuelle dem zukünftigen Verkehrsaufkommen von Schwerverkehrsfahrzeugen gegenübergestellt. Gesamthaft wird durch den bereits bewilligten und aktuell sich im Bau befindlichen Lagerplatz (Parzelle Nr. 215) sowie mit dem geplanten Versandplatz (Parzelle Nr. 190) mit einer Zunahme von 20 Schwerverkehrsfahrzeugen (LKW) pro Werktag gerechnet – allerdings ausserhalb der Morgen- und Abendspitze (d.h. in Nebenverkehrszeiten).

Areal	Schwerverkehrsfahrzeuge aktuell	Schwerverkehrsfahrzeuge künftig
Romer's Hausbäckerei	4-6 LKW	4-6 LKW
Übrige Kleinbetriebe Süd	1-2 LKW	1-2 LKW
Bewilligter Lagerplatz (Parzelle Nr. 215)	-	10 LKW
Geplanter Versandplatz (Parzelle Nr. 190)	-	10 LKW

2.4.2 Schwerverkehrsfahrten durch Betriebe im Einflussbereich des Knotens

Diese 20 LKW lösen am Knoten 30 zusätzliche LKW-Fahrten (Zu- oder Wegfahrt) werktags aus, in den 9 Stunden der Nebenverkehrszeiten tagsüber (8-17 Uhr). Sie werden den Knoten Mönchhof-/Giessen-/Tobelrötenstrasse somit durchschnittlich mit weniger als zusätzlichen 4 LKW-Ein-/Ausfahrtsmanöver pro Stunde belasten, dies entspricht ca. jeder Viertelstunde einer zusätzlichen Ein- oder Ausfahrt zum/vom bewilligten neuen Lagerplatz oder zum/vom geplanten neuen Versandplatz.

Areal	Schwerverkehrsfahrten aktuell	Schwerverkehrsfahrten künftig
Romer's Hausbäckerei * ¹⁾	2-3 LKW-Fahrten * ¹⁾	2-3 LKW-Fahrten * ¹⁾
Übrige Kleinbetriebe Süd * ²⁾	2-4 LKW-Fahrten * ²⁾	2-4 LKW-Fahrten * ²⁾
Bewilligter Lagerplatz * ³⁾ (Parzelle Nr. 215)	-	10 LKW-Fahrten * ³⁾
Geplanter Versandplatz (Parzelle Nr. 190)	-	20 LKW- Fahrten

*¹⁾ Aussage Betrieb: Lediglich Zufahrt im Einflussbereich des Knotens, die Wegfahrt erfolgt südlich davon.

*²⁾ Annahme: Zu- und Wegfahrten im Einflussbereich des Knotens.

*³⁾ Hinweis: Lediglich Wegfahrt im Einflussbereich des Knotens, die Zufahrt erfolgt nördlich davon.

Dieser Zusatzverkehr ist aus Leistungsfähigkeitsüberlegungen unproblematisch, insbesondere bei diesem bis anhin kaum belasteten Verkehrsknoten, welcher im Zuge des geplanten Vorhabens noch ausgebaut werden soll (vgl. Anhang).

3 Einordnung des Verkehrsaufkommens

Gestützt auf das Merkblatt „Abstimmung Siedlungsentwicklung und Verkehr“ des Tiefbauamtes des Kantons St. Gallen kann eine zweckmässige Beurteilung der Verkehrsqualität der Giessenstrasse in Zusammenhang mit dem geplanten Versandplatz vorgenommen werden. Dazu wird der derzeitige Belastungszustand des übergeordneten Strassennetzes (Giessenstrasse) und der induzierte Zusatzverkehr des Vorhabens (geplanter Versandplatz) in einem Raster beurteilt, um die Auswirkungen abschätzen zu können. Anschliessend wird mithilfe einer Matrix das weitere Vorgehen festgelegt.

3.1 Beurteilung der Verkehrsqualität Strasse

Anhand der drei Parameter „Belastung übergeordnetes Verkehrsnetz“, „Belastung umliegendes Strassennetz“ und „Verkehrsfluss“ wird die Verkehrsqualität beurteilt.

Beurteilungsraster

Sehr kritisch	Kritisch	Unkritisch
Umliegendes Strassennetz ist an Belastungsgrenze bzw. weist eine sehr hohe Belastung auf (DTV > 20'000 FZ), keine Massnahmen zur Behebung der Überlastung geplant. Hohes Verspätungsrisiko beim strassengebundenen ÖV.	Umliegendes Strassennetz ist an Belastungsgrenze bzw. weist eine sehr hohe Belastung (DTV > 20'000 FZ) auf und Massnahmen zur Behebung der Überlastung sind geplant oder Umliegendes Strassennetz weist eine hohe Belastung (20'000 FZ > DTV > 10'000 FZ) auf und es sind keine Massnahmen zur Behebung der hohen Belastung geplant. Weiterhin Verspätungsrisiko beim strassengebundenen ÖV.	Das übergeordnete Strassennetz hat eine unkritische Belastung (DTV < 10'000 FZ) oder Umliegendes Strassennetz weist eine hohe Belastung (20'000 FZ > DTV > 10'000 FZ) auf und es sind Massnahmen zur Behebung der hohen Belastung geplant. Der Verkehrsfluss funktioniert problemlos.

Abb. 6: Tabelle Beurteilung Verkehrsqualität Strasse, Quelle: TBA SG (eigene Darstellung)

Die Giessenstrasse (übergeordnetes Strassennetz) weist mit einem DTV von 5'400 Fz /d) eine unkritische Belastung auf. Sie ist die am stärksten belastete Strasse im umliegenden Strassennetz – abgesehen von der Autobahn A3. Der stabile und sichere Verkehrsfluss und -ablauf ist gewährleistet.

Ausgehend von dieser ersten Beurteilung kann davon ausgegangen werden, dass der Belastungszustand der Giessenstrasse unkritisch ist.

3.2 Beurteilung der verkehrlichen Wirkung des Vorhabens

Anhand der Parameter in untenstehender Tabelle wird der induzierte Zusatzverkehr abgeschätzt und die verkehrliche Wirkung beurteilt.

Hoher Zusatzverkehr	Mittlerer Zusatzverkehr	Geringer Zusatzverkehr	„Geplanter Versandplatz“
> 30'000m ² Nutzungsfläche	5'000 – 30'000m ² Nutzungsfläche	< 5'000m ² Nutzungsfläche	ca. 8'000 m ² Nutzungsfläche
> 1'000 Einwohner	200 bis 1'000 Einwohner	< 200 Einwohner	0 Einwohner
> 500 Arbeitsplätze	100 bis 500 Arbeitsplätze	< 100 Arbeitsplätze	0 Arbeitsplätze
> 2'500 Wege Gesamtverkehr pro Tag	500 bis 2'500 Wege Gesamtverkehr pro Tag	< 500 Wege Gesamtverkehr pro Tag	ca. 20 Wege Gesamtverkehr pro Tag
> 500 Parkplätze (UVP-Pflicht bei Arealvorhaben)	50 – 500 Parkplätze	< 50 Parkplätze	Keine Parkplätze 9 Verladeplätze 2 Warteräume
> 1'200 MIV-Fahrten pro Tag	200 bis 1'200 MIV-Fahrten pro Tag	< 200 MIV-Fahrten pro Tag	ca. 20 MIV-Fahrten pro Tag
150 MIV-Fahrten pro Spitzenstunde (Abendspitze)	50 – 150 MIV-Fahrten pro Spitzenstunde	< 50 MIV-Fahrten pro Spitzenstunde	0 Fahrten pro Spitzenstunde

Abb. 7: Tabelle Beurteilung Verkehrliche Wirkung des Vorhabens, Quelle: TBA SG (eigene Darstellung)

Obschon die Nutzungsfläche im mittleren Bereich liegt, **kann von einer geringen verkehrlichen Wirkung des Vorhabens ausgegangen werden.**

Dies liegt daran, dass der geplante Versandplatz für das Beladen und Manövrieren von Sattelzügen und als zusätzliche Lagerfläche genutzt wird. Es werden keine neuen Arbeitsplätze geschaffen, eine Wohnnutzung wäre nicht zonenkonform und ist nicht vorgesehen. Die Anzahl Wege wird mit ca. 20 pro Tag angegeben, davon finden voraussichtlich kaum Fahrten in der Spitzenstunde statt.

3.3 Einschätzung und weiteres Vorgehen

Mit den Ergebnissen dieser beiden vorangegangenen Beurteilungen kann nun mit folgender Matrix das weitere Vorgehen abgeleitet werden.

4.1.4 Arealentwicklungen (Sondernutzungsplanung): Anforderungen an die Projekte

Je nach Beurteilung der Auswirkungen sind verschiedene Grundlagen zu erarbeiten bzw. Nachweise zu erbringen:

		Verkehrsqualität angrenzendes Strassennetz		
		Sehr kritisch	Kritisch	Unkritisch
Zusatzverkehr durch Vorhaben	Hoher Zusatzverkehr	• Arealerschliessungskonzept Verkehr mit Anforderungen an übergeordnete Massnahmen • Verkehrsgutachten und Konzept Mobilitätsmanagement «keine zusätzlichen MIV-Fahrten» vorlegen • Absprache mit kantonalem Tiefbauamt	• Arealerschliessungskonzept Verkehr mit Anforderungen an übergeordnete Massnahmen • Verkehrsgutachten und Konzept Mobilitätsmanagement vorlegen	• Verkehrsgutachten erstellen, allenfalls Konzept Mobilitätsmanagement anordnen
	Mittlerer Zusatzverkehr	• Verkehrsgutachten und Konzept Mobilitätsmanagement vorlegen • Rückwärtige Erschliessung, Abbiegespuren	• Rückwärtige Erschliessung • Verkehrsgutachten	Vorerst keine zusätzlichen Nachweise
	Geringer Zusatzverkehr	Vorerst keine zusätzlichen Nachweise	Vorerst keine zusätzlichen Nachweise	Vorerst keine zusätzlichen Nachweise

Abb. 8: Matrix Arealentwicklungen: Anforderungen an die Projekte, Quelle: TBA SG (eigene Darstellung)

Die Verkehrsqualität des angrenzenden Strassennetzes ist als unkritisch zu betrachten und der induzierte Zusatzverkehr ist am Knoten mit rund 30 Fahrten (geplanter Versandplatz sowie bereits bewilligter Lagerplatz) relativ gering.

Gemäss dem Merkblatt „Abstimmung Siedlungsentwicklung und Verkehr“, Kapitel 4.1.4 „Arealentwicklungen (Sondernutzungsplanung): Anforderungen an die Projekte“ kann daher davon ausgegangen werden, dass vorerst keine zusätzlichen Nachweise zu erbringen sind.

4 Zusammenfassung und Fazit

Der geplante Versandplatz wird pro Werktag ca. 20 LKW-Fahrten auslösen (Total aller Zu- und Wegfahrten), normalerweise in den Nebenverkehrszeiten tagsüber (8-17 Uhr). Zusammen mit dem bereits bewilligten und aktuell im Bau befindlichen Lagerplatz werden verglichen mit der heutigen Situation pro Werktag ca. 30 zusätzliche LKW-Fahrten den Knoten beeinflussen, durchschnittlich 1 LKW pro Viertelstunde. Das Vorhaben (geplanter Versandplatz) weist somit eine geringe verkehrliche Wirkung auf.

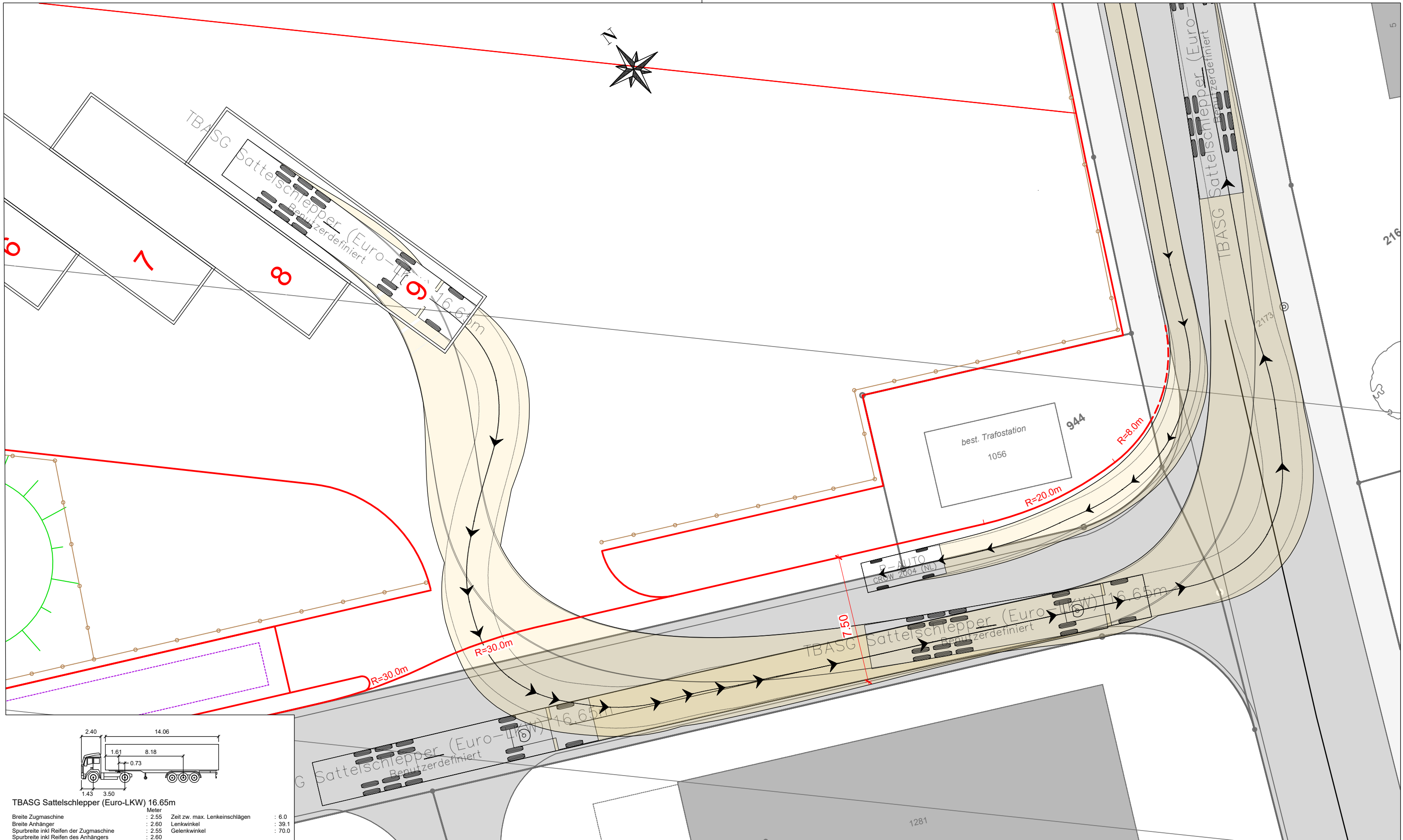
Der Belastungszustand der übergeordneten Kantonsstrasse (Giessenstrasse) ist aufgrund des Verkehrsaufkommens und des Verkehrsflusses als unkritisch zu betrachten. Die Leistungsfähigkeit des Knotens Mönchhof-/Giessen-/Tobelrötenstrasse ist auch mit dem zusätzlichen Schwerverkehr des bereits bewilligten Lagerplatzes und des geplanten Verladeplatzes vollumfänglich gewährleistet: Es wird im Normalbetrieb zu keinem verminderten Verkehrsfluss oder eingeschränktem Verkehrsablauf kommen.

Der geplante Ausbau der Knotengeometrie, sichere Haltepositionen auf dem untergeordneten Strassennetz (Mönchhofstrasse und (Neue) Tobelrötenstrasse) sowie ausgeschiedene Wartebereiche auf Privatgrund (beim geplanten Versandplatz) schaffen eine klare Verkehrssituation und gewährleisten die uneingeschränkte Befahrbarkeit für den Schwerverkehr. Alle relevanten Fahrmanöver mit Grossfahrzeugen können praxistauglich und sicher ausgeführt werden, ohne den reibungslosen und sicheren Verkehrsablauf im Knotenbereich und generell an der Giessenstrasse zu beeinträchtigen.

Dieses Verkehrsgutachten kommt zusammenfassend zum Schluss, dass aus verkehrlichen Leistungsfähigkeits- und Befahrbarkeitsüberlegungen nichts gegen den geplanten Versandplatz spricht und dieser mit der vorliegenden Planung so umgesetzt werden kann.

Anhänge

- 1: Plan „Schleppkurven Einlenker Mönchhofstrasse Ausfahrt Richtung Autobahn“ vom 19.12.2024 (Schällibaum Ingenieure und Architekten)
- 2: Plan „Schleppkurven Einlenker Mönchhofstrasse Ausfahrt Richtung Dorf“ vom 19.12.2024 (Schällibaum Ingenieure und Architekten)
- 3: Plan „Schleppkurven Einlenker Mönchhofstrasse Einfahrt Ausfahrt“ vom 19.12.2024 (Schällibaum Ingenieure und Architekten)
- 4: Plan „Schleppkurven Einlenker Mönchhofstrasse Einfahrt Parzelle Nr. 668“ vom 19.12.2024 (Schällibaum Ingenieure und Architekten)
- 5: Plan „Schleppkurven Einlenker Mönchhofstrasse Einfahrt von Autobahn“ vom 19.12.2024 (Schällibaum Ingenieure und Architekten)
- 6: Plan „Schleppkurven Einlenker Mönchhofstrasse Einfahrt von Dorf“ vom 19.12.2024 (Schällibaum Ingenieure und Architekten)



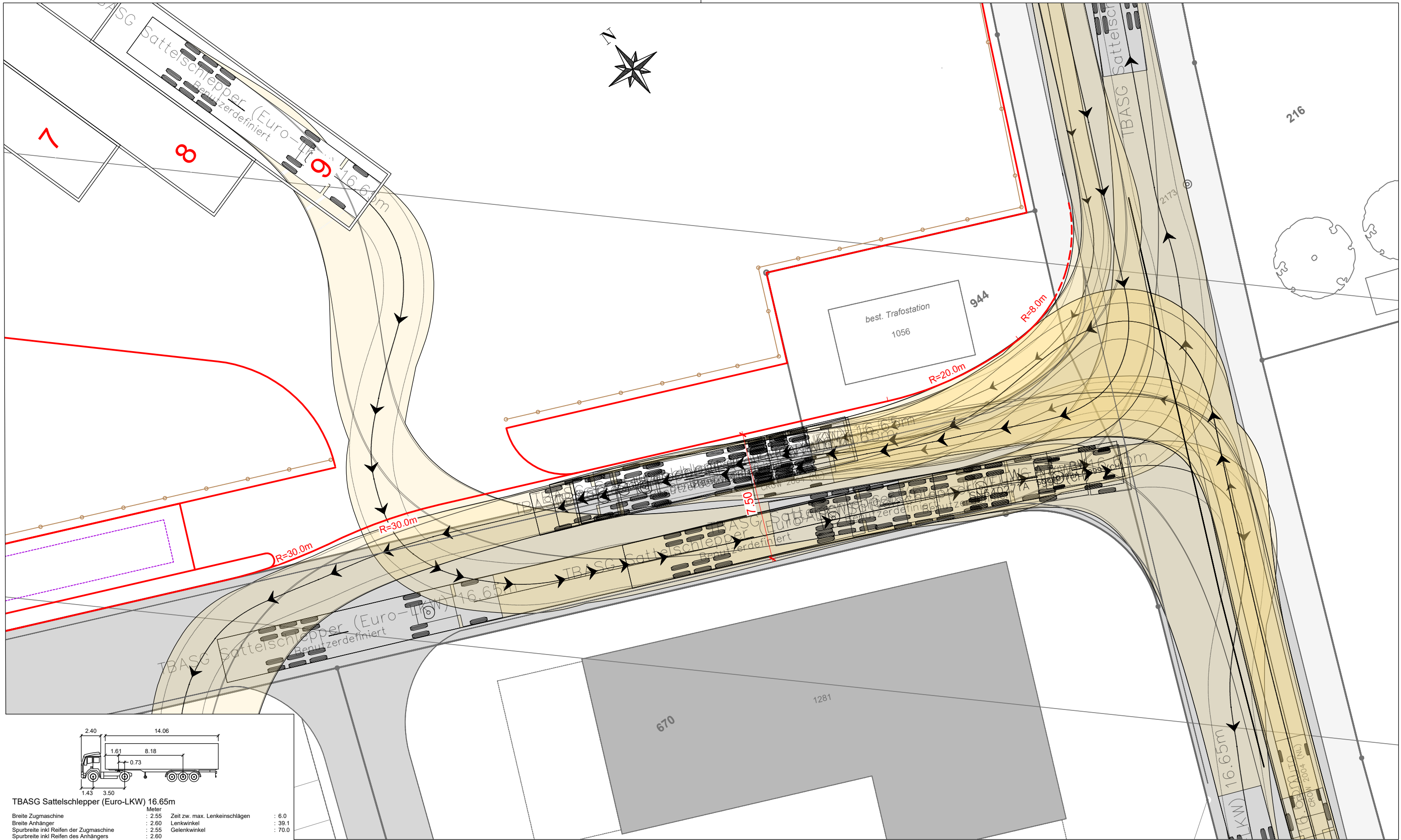
HakaGerodur AG
Bauprojekt
Versandplatz Buechen

Einlenker Mönchhofstrasse, Schleppkurven Ausfahren Rtg. Dorf, 1:500
19.12.2024 Di/msa/ro Format 30 x 42

Speerstrasse 34d
CH-8738 Uetliburg
Tel +41 71 987 60 90
Fax +41 71 987 60 91
www.schaellibaum.ch

Schällibaum
Ingenieure und Architekten





HakaGerodur AG
Bauprojekt
Versandplatz Buechen

Einlenker Mönchhofstrasse, Schleppkurven Ausfahren und Einfahren 1:500
19.12.2024 Di/msa/ro Format 30 x 42

Speerstrasse 34d
CH-8738 Uetliburg
Tel +41 71 987 60 90
Fax +41 71 987 60 91
www.schaellibaum.ch

