Kanton St.Gallen
Bau- und Umweltdepartement

Tiefbauamt

Kantonsstrasse	Nr. 117, Verbindungsstr. Wangs
RMS-Kilometer	0.000 – 0.190
Gemeinde	Vilters-Wangs/Mels

02

Bauobjekt	Fussgängerübergänge Bahnhofstrasse
Plan, Massstab	**Technischer Bericht**

Projektverfasser	Genehmigungsvermerke	vom TBA freigegeben
Kreis AG Sargans Ingenieur- und Vermessungsbüro Kantonsschulweg 12 7320 Sargans T 081 720 05 07 www.kreis-sargans.ch Auftragsnr Kreis AG: 906.10029		

Plan 02.02 Projekt B35.2.04.117.001 Mn/FGS FinV	Ausfertigung für	Format A4

	Entwurf	Gezeichnet	Geprüft	Datum
Vorstudie				
Vorprojekt	EKü	EKü	SBä	27.03.2026
Bauprojekt				
Genehmigungs-/Auflageprojekt				
Ausschreibung				
Ausführungsprojekt				
Dok. des ausgeführten Werks				

Inhalt

1	**Zusammenfassung**	**5**
2	**Ausgangslage**	**5**
3	**Projektbeschrieb**	**6**
3.1	Grundlagen	6
3.1.1	Zonenplan	6
3.1.2	Schutzverordnung	6
3.2	Projekt	7
3.2.1	Ist Zustand	7
3.2.2	Projekt	7
3.2.3	Geometrie	8
3.2.4	**Querschnitte**	8
3.2.5	Unter- und Oberbau	9
3.3	Öffentlicher Verkehr	9
3.3.1	Buslinien	9
3.4	Fuss- und Veloverkehr	10
3.4.1	Schulwege	10
3.4.2	Rad- und Wanderweg	10
3.5	Motorisierter Verkehr	10
3.5.1	Verkehrszahlen	10
3.6	Verkehrsregelungsanlage	10
3.7	Strassenraumgestaltung	10
3.8	Werke	10
3.8.1	Entwässerung	11
3.8.2	Beleuchtung	12
3.8.3	Wasserversorgung	12
4	**Umwelt**	**12**
4.1	Archäologie, historische Verkehrswege, Kulturgüterschutz	12
4.2	Landschaft / Ortsbild	12
4.3	Umweltbaubegleitung	13
4.4	Altlasten / Schadstoffe / Bauabfälle	13
4.4.1	Boden (inkl. Neophyten, Horizonte A und B)	13

4.4.2 Untergrund (Horizont C) 13
4.4.3 Ausbauasphalt 13
4.4.4 Unbelastete stofflich verwertbare Abfälle 13
4.4.5 Brennbare Abfälle 14
4.5 Wiederverwend- und verwertbare Stoffe (Konzept) 14
4.6 Entsorgungskonzept 14
4.7 Materialbilanz 14
4.8 Boden, Fruchtfolgeflächen 14
4.8.1 Bodenverschiebung 14
4.9 Wald, Rodungen 14
4.10 Grund- und Oberflächengewässer 14
4.10.1 Grundwasser 14
4.10.2 Oberflächengewässer 14
4.11 Luft 15
4.12 Lärm / Erschütterungen 15

5 Verkehrssicherheit, Unfallstatistik 15
5.1 Langsamverkehr 15
5.1.1 Fussgänger 15
5.1.2 Veloverkehr 15
5.2 MIV (motorisierter Individualverkehr) 15
5.2.1 Sichtlinien 16

6 Verfahrensablauf und Termine 16

7 Bauablauf 16

8 Kosten 16

9 Landerwerb 17

10 Unterschrift 17

1 Zusammenfassung

Ziel des vorliegenden Projektes ist es, sichere Querungshilfen für den Geh- und Veloverkehr zu erstellen und den Veloverkehr im Allgemeinen sicher zu führen. Westlich der Fahrbahn wird neu ein Geh- und Radweg erstellt und mithilfe von Banketten von der Fahrbahn getrennt. Die im Projekt geplante bauliche Mittelinsel erleichtert die Fahrbahnquerungen für den Fuss- und Radverkehr. Die Insel stört die ungehinderte Durchsicht in die Tiefe des Strassenraums für den Verkehrsteilnehmer. Dadurch verringert sich die Geschwindigkeit, was sich positiv auf die Sicherheit auswirkt. Die Ein- und Ausfahrten werden neu teilweise mit einer Trottoirüberfahrt ausgestattet.

2 Ausgangslage

Die Kantonsstrasse Nr. 117 führt von Vilters-Wangs nach Mels und bildet so die Verbindungsstrasse Wangs. Der Projektperimeter liegt zwischen dem Kreisel Wolfriet und dem Einlenker Lerchenstrasse. Auf dieser Strecke befindet sich auch die Gemeindegrenze zwischen Vilters-Wangs und Mels.

In unmittelbarer Nähe des Projektperimeters befinden sich etliche Einkaufsmöglichkeiten und Drive-in-Restaurants, wie zum Beispiel das Pizolcenter, McDonald's, Burger King oder auch ein Aligro Grosshandels Markt. Dadurch bildet sich zu den Öffnungszeiten ein erhöhtes Verkehrsaufkommen. Gleichzeitig ist die Wangser Bahnhofstrasse wichtiger Zubringer zu den Pizolbahnen von Sargans und ab dem übergeordneten Verkehrsnetz.

Der Strassenabschnitt ist mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60km/h signalisiert. Die Bahnhofstrasse weist heute eine Fahrbahnbreite von rund 6.20m auf, was nicht der aktuellen Norm entspricht.
In der heutigen Situation bestehen beim Knoten keine sinnvollen Querungsmöglichkeiten für die Fussgänger. Ebenso ist die Führung des Veloverkehrs sowie die Lage der Ein- resp. Ausfahrt zur Tankstelle unbefriedigend. Das sichere Ableiten der Fussgänger und Velofahrer ist nicht gegeben. Durch alle diese Faktoren ist die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer erheblich beeinträchtigt.

Das vorliegende Projekt Fussgängerübergänge Bahnhofstrasse ist Teil des 16. Strassenbauprogramms, Anhang A, 1. Priorität.



Bahnhofstrasse Richtung Sargans / Kreisel Wolfriet



Bahnhofstrasse Richtung Wangs

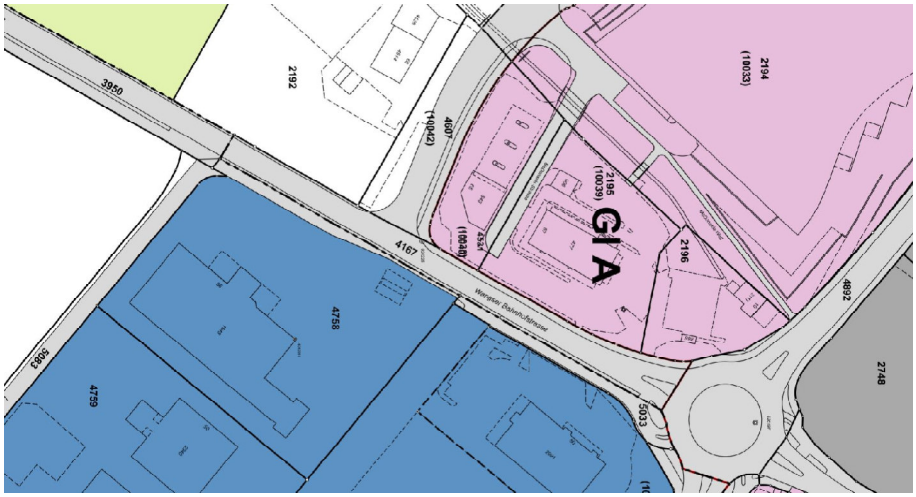
3 Projektbeschrieb

3.1 Grundlagen

- B35.2.117.002 01 Übersichtsplan VP
- B35.2.117.002 01.02 Technischer Bericht VP
- B35.2.117.002 01.04 Situation VP
- B35.2.117.002 01.06 Normalprofile VP
- B35.2.117.002 Zusammenfassung Stellungnahmen VP
- B35.2.117.002 Mitwirkungsbericht 20231109
- B35.2.117.002 Terminprogramm Vorgabe Bauherr
- B35.2.117.002 1407-16-1 Bericht Wangser Bahnhofstrasse Mels Consultest AG
- AV-Daten und Kataster Gemeinde Vilters-Wangs und Mels
- 5767 Kurzdokumentation Fussgängererhebung Mels_15.11.2024 SNZ Ingenieure und Planer AG
- P14808_1 Lichtpunktberechnung IBG Engineering AG, 29.01.2025
- Kanal-TV Dokumentation Strassenentwässerung, Kräuchi AG, 09.07.2025
- VSS-Normen
- VSA-Richtlinien

3.1.1 Zonenplan

Das östliche Gebiet des Projektperimeters liegt in der Arbeitszone (A) und Reservezone. Westlich finden sich die Gewerbe- und Industriezone (GI A) sowie übriges Gemeindegebiet (ueG). Am südwestliche Projektende wird die Landwirtschaftszone (L) leicht tangiert.



Zonenplan (Quelle: Geoportal SG, Januar 2020)

3.1.2 Schutzverordnung

Es befinden sich keine eingetragenen Schutzobjekte im Bereich des Projektperimeters.

3.2 Projekt

3.2.1 Ist Zustand

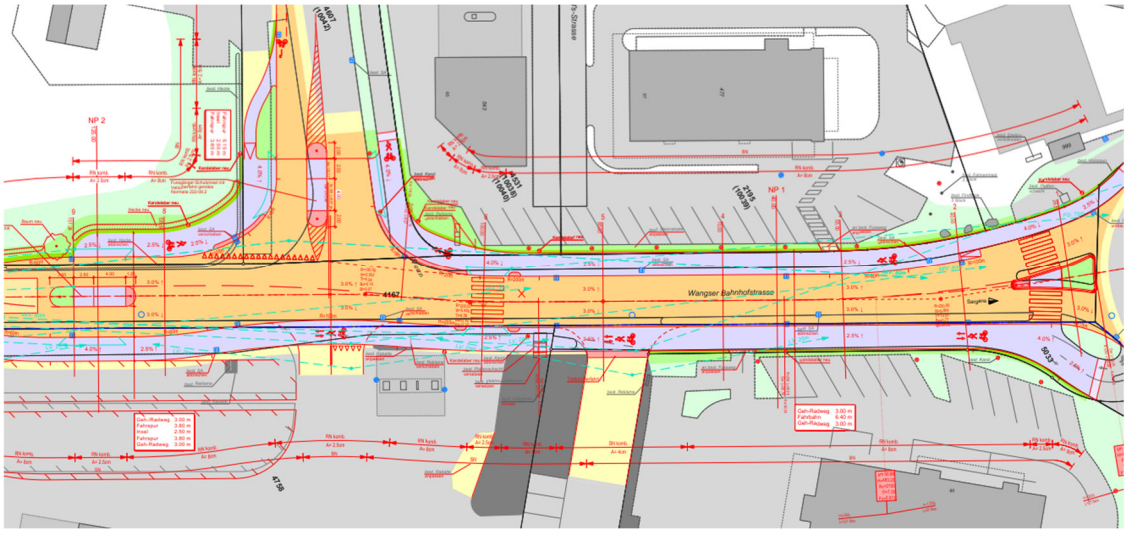
Auf der Verbindungsstrasse Wangs (Wangser Bahnhofstrasse) fehlen im Bereich der Einmündung der Grossfeldstrasse sichere Querungsmöglichkeiten für Fussgänger. Folglich kommt es im Knotenbereich Wangser Bahnhofstrasse/Grossfeldstrasse immer wieder zu heiklen Situationen und Querungskonflikten.
Beim südlich angrenzenden Radweg ist zudem die Vortrittsregelung bei den Ein-/Ausfahrten der rückwärtigen Betriebe nicht klar ersichtlich/geregelt.



Orthophoto 2022 (Quelle: Geoportal, Juli 2025)

3.2.2 Projekt

Mit Erstellung von 2 Mittelinseln und der Markierung eines FGS sollen entsprechende Querungshilfen für Fussgänger und Velofahrer deutlich verbessert werden. Mit den weiteren Massnahmen (Anpassung Einmündung Grossfeldstrasse, Ausbau nördlicher Gehweg zu kombiniertem Geh- und Radweg), soll die Verkehrssicherheit generell erhöht werden.



Situation Projekt (Quelle: Projektplan Kreis AG, Juli 2025)

3.2.3 Geometrie

Die Länge des Projekts beträgt rund 190 Meter. Ungefähr beim m 100 gegenüber der Tankstelle TERZOL mündet die Gemeindestrasse von Mels in einem spitzen Winkel in die Kantonsstrasse ein. Damit die Sichtverhältnisse der einmündenden Fahrzeuglenker verbessert werden, wird der Einlenker gemäss den Normen neu in einem rechten Winkel an die Kantonsstrasse angeschlossen.

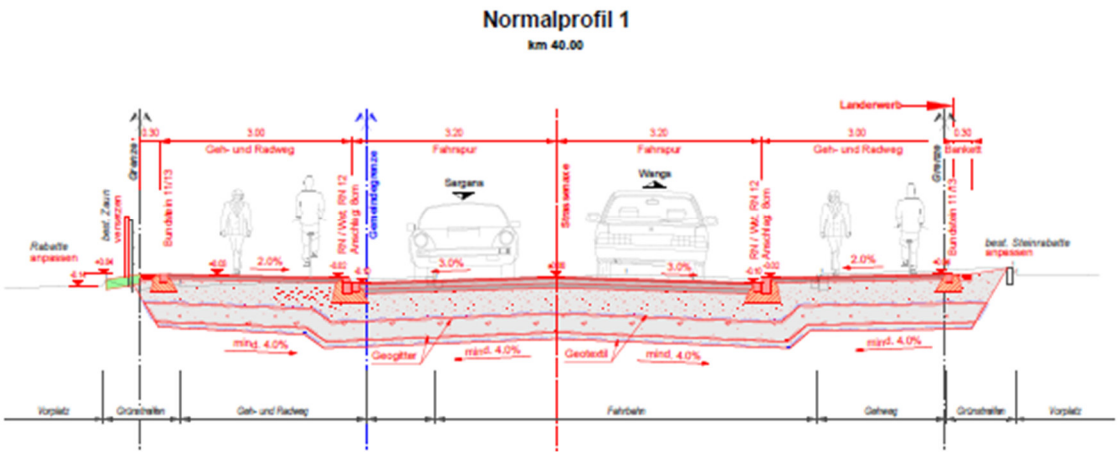
Im Bereich der Gemeinde Mels wird die Strasse leicht nach Südwesten gedrückt, da im nordöstlichen Bereich alles sehr eng ist und es keinen Platz für eine Aufweitung gibt (Coop Tankstelle). Mit den Grundeigentümern der Tankstelle TERZOL wurde die Situation der Ein- und Ausfahrten bereits vorgängig besprochen und die Anregungen und Einwände seitens der Grundeigentümer bestmöglich in das Projekt übernommen.

Im Bereich der Schutzinseln, sowohl in der Gemeinde- als auch in der Kantonsstrasse, findet eine Aufweitung statt, um so die geforderte Durchfahrtsbreite von mindestens 3.80m pro Fahrspur einzuhalten. Diese Fussgänger-Schutzinseln werden mit einer Veloüberfahrt (gem. TBA-Normalie 222-09.2) ausgestattet.

Die bestehenden Tiefen der Fussgängerquerung und der Velofahrer-Furt beim Kreisel Wolfriet entspricht nicht den Vorgaben der Norm. Dieser Sachverhalt wird jedoch von der KAPO akzeptiert (vgl. Protokoll Projektsitzung vom 05.04.2017 resp. Stellungnahme vom 25.09.2017).
Ansonsten beträgt die Breite der gesamten Fahrbahn durchgehend 6.40m und wird vom westlichen Rand aufgebaut. Im Bereich des Einlenkers wird die Axe etwas verwindet, da es bei der Tankstelle TERZOL aus Platzmangel nicht möglich ist, zu verbreitern. Mit Ausnahme der Ein-/Ausfahrt der TERZOL-Tankstelle (Hofzufahrt), werden sämtliche Ein- und Ausfahrten in die Kantonsstrasse mit einer Trottoirüberfahrt ausgestattet.

Zwischen der Einmündung Grossfeldstrasse und dem Kreisel Wolfriet ist neu ein gemeinsamer Geh- und Radweg geplant. Die Velofahrer werden vom Kreisel her nach dem Fussgängerstreifen auf diesen geleitet. Der östliche Geh- und Radweg bleibt bestehen.

3.2.4 Querschnitte



Normalprofil Bereich Kreisel - Grossfeldstrasse (Quelle: Projektplan Kreis AG, Juli 2025)

3.2.5 Unter- und Oberbau

Die Dimensionierung der Fahrbahn erfolgt auf Basis der Verkehrslastklasse T4. Bei der Tragfähigkeit wird die Klasse S1 angenommen.

Die Materialisierung erfolgt gemäss der Richtlinie des Kantons St.Gallen für Standardaufbauten bei Belägen:

Oberbau Fahrbahn

Deckschicht	AC	8 S	B50/70	3 cm
Tragschicht	ACT	22 S	B50/70	9 cm
Fundation	ACF	22	B50/70	9 cm
Fundationsschicht	UG 0/45		OC85	min. 40 cm
Geotextil				- cm
Geogewebe				- cm
Bergschotter			20/63	30 cm
Geogewebe				- cm
Ausgleichsschicht	Splitt		11/16	min. 10 cm
Geotextil				- cm
Total Oberbau				min. 101 cm

Oberbau Geh- Radweg

Deckschicht	AC	8N	B70/100	3 cm
Tragschicht	ACT	16N	B70/100	5 cm
bei Überfahrten	*ACT*	*22N*	*B70/100*	*7 cm*
Fundationsschicht	UG 0/45		OC85	min. 40 cm
Geotextil				- cm
Geogewebe				- cm
Bergschotter			20/63	30 cm
Geogewebe				- cm
Ausgleichsschicht	Splitt		11/16	min. 10 cm
Geotextil				- cm
Total Oberbau				min. 88 – 95 cm

3.3 Öffentlicher Verkehr

Der Projektperimeter wird durch Linienbusse der Bus Sarganserland Werdenberg AG befahren. Innerhalb des Projektperimeters befinden sich keine Haltestellen

3.3.1 Buslinien

Folgende Linien führen über den Projektperimeter:

- Linie 400 Buchs SG - Sargans Bahnhof – Pizolcenter - Buchs SG
- Linie 429 Sargans Bahnhof - Vilters - Wangs – Pizolcenter - Sargans Bahnhof
- Linie 430 Sargans Bahnhof - Pizolcenter - Wangs - Vilters - Sargans Bahnhof
- Linie 433 Sargans Bahnhof - Pizolcenter - Mels - Sargans Bahnhof

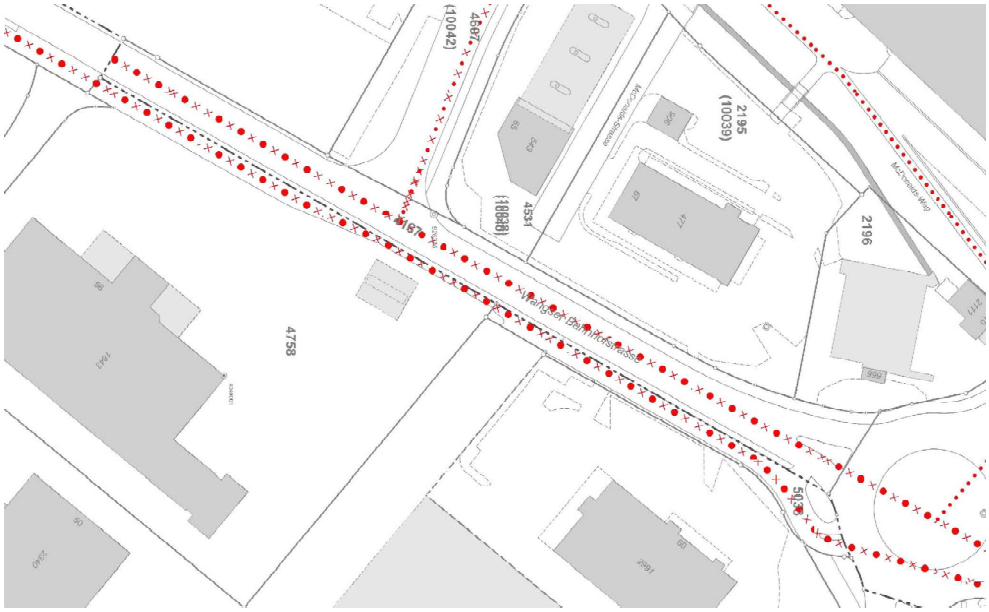
3.4 Fuss- und Veloverkehr

3.4.1 Schulwege

Der bestehende Radweg entlang der Kantonsstrasse (Bahnhofstrasse) wird als Schulweg zur Kantonsschule genutzt.

3.4.2 Rad- und Wanderweg

Der kantonale Rad- und Wanderweg führt entlang der Kantonsstrasse vom Kreisel Wolfriet in Richtung Wangs. Von dieser zweigt ein kantonaler Geh- und Radweg in Richtung Grossfeldstrasse ab.



Langsamverkehrsnetz (Quelle: Geoportal SG, Januar 2020)

3.5 Motorisierter Verkehr

3.5.1 Verkehrszahlen

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) auf der Bahnhofstrasse beläuft sich auf 4'600 Fahrzeuge (Stand 2021). Der LKW-Anteil beträgt 2.7 %.

3.6 Verkehrsregelungsanlage

Im Projektperimeter befinden sich keine Verkehrsregelungsanlagen.

3.7 Strassenraumgestaltung

Eine explizite Strassenraumgestaltung ist nicht vorgesehen.

3.8 Werke

Im Projektperimeter sind alle technischen Werke vorhanden. Sämtliche Werke wurde mit E-Mail vom 01.07.2024 betreffend möglicher Sanierungs- und/oder Ausbaubedürfnissen angefragt. Folgende Rückmeldungen sind eingegangen:

Betroffenes Werk	Ansprechperson / Datum Rückmeldung	Rückmeldung
Telefon (Swisscom)	Jan Feldmann / 08.07.2024	kein Bedarf
Erdgas (EVS AG)	Martin Zimmermann / 04.07.2024	kein Bedarf
Fernwärme (Pizol Energie AG)	Neubau 2024 tw innerhalb Projektbereich	kein Bedarf

Gemeinde Vilters-Wangs

Betroffenes Werk	Ansprechperson / Datum Rückmeldung	Rückmeldung
Abwasser	René Scherrer / 04.07.2024	Kein Bedarf
Beleuchtung	Samuel Good / 25.07.2024	Bedarf
Kabel-TV	Samuel Good / 25.07.2024	kein Bedarf
Strom	Samuel Good / 25.07.2024	Bedarf
Wasser	Christoph Wüst / 06.08.2024	Bedarf

Gemeinde Mels

Betroffenes Werk	Ansprechperson / Datum Rückmeldung	Rückmeldung
Abwasser	Peter Egli / 04.07.2024	Kein Bedarf
Beleuchtung	Thomas Wildhaber / 26.07.2024	Bedarf
Kabel-TV	Thomas Wildhaber / 26.07.2024	kein Bedarf
Strom	Thomas Wildhaber / 26.07.2024	kein Bedarf
Wasser	Kurt Ackermann / 25.07.2024	kein Bedarf

Die Ausbaubedürfnisse wurden ins Bauprojekt übernommen.

3.8.1 Entwässerung

Ist-Zustand

Im heutigen Zustand wird der gesamte Projektabschnitt via Einlaufschächte und Regenwasserleitungen in den Vorfluter (eingedolter Guttligraben) geleitet, wobei die bestehenden Leitungen aus der Südostseite auch durch die Politische Gemeinde Vilters-Wangs für die Entwässerung der rückwärtigen Areale genutzt werden.
Mittels Kanal-TV-Aufnahmen wurden die bestehenden Entwässerungselement untersucht, die bestehenden Leitungen weisen leichte bis mittlere Defizite auf, wobei sich insbesondere die Schachtbauten mehrheitlich in einem schlechten Zustand präsentieren. Aufgrund der Mischnutzung durch den Kanton St. Gallen (Entwässerung Kantonsstrasse), sowie die Gemeinden Mels und Vilters-Wangs (Entwässerung rückwärtige Gebiete) dürfte die Verantwortlichkeitsfrage die mangelhaften Zustände der Schachtbauten begünstigt haben.

Das Bauvorhaben befindet sich im Grundwasserschutzbereich «Au». Die Vulnerabilität des Grundwassers wird als Mittel angenommen.

Prüfung der Belastungsklasse

Täglicher Verkehr	5’600	5.6 Pkt.
Anteil Schwerverkehr	<= 4%	0.0 Pkt.
Ortsverkehr	Innerorts	1.0 Pkt.
Steigung	< 8%	0.0 Pkt.
Salzeinsatz	Nein	0.0 Pkt.
Regelmässige Reinigung	Ja	-2.0 Pkt.
Total Belastungspunkte		4.6 Pkt.

Die Belastung des Strassenabwassers wird mit 4.6 Pkt. als «gering» eingestuft. Eine Versickerung vor Ort ist aufgrund der Topografie und der bestehenden Überbauungen nicht möglich.

Konzept Strassenentwässerung

Aufgrund der teilweise mangelhaften Zustände der bestehenden Entwässerung, wird die Entwässerung der Kantonsstrasse im Projektabschnitt komplett neu und eigenständig erstellt. Damit liegt künftig auch die Verantwortlichkeit für die Strassenentwässerung klar beim Kanton St. Gallen. Im Gegenzug sind die Gemeinden für die Entwässerung der rückwärtigen Liegenschaften bzw. der jeweiligen Schächte und Leitungen verantwortlich.

Die Abklärungen beim GEP-Ingenieur haben folgendes ergeben (E-Mail-Antwort von Urs Haslebacher vom 15.01.2026):

- Eine an sich notwendige Retention ist an der geplanten Einleitung des Strassenabwassers nicht erforderlich, sie wird übergeordnet im Rahmen von Hochwasserschutz-Massnahmen am Guttligraben, bzw. im Rahmen des Hochwasserschutz-Konzepts Saarebene, behandelt.
- Die Einleitung in den Guttligraben ist entwässerungstechnisch richtig; der Guttligraben ist hier der Vorfluter.
- Vor der Einleitung in das «Gewässer» ist eine Vorreinigung einzubauen, aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und des damit verbundenen Havarie- und Störfall-Risikos.

Aufgrund dieser Rückmeldung wird vor der Einleitung in den eingedolten Guttligraben ein 3P-Schacht (friwa-*P Hydrosystem DN 1500) erstellt. Mit einer zugeleiteten Entwässerungsfläche von knapp 2’500m2 und einer Zuleitmenge von 67 l/s vermag dieser die erforderliche Vorklärung zu bewältigen.

3.8.2 Beleuchtung

Die Sandorte der Kandelaber entlang der Kantonsstrasse wurden auf Basis der Lichtpunktberechnung der IBG Engineering AG (Herr Simon Morger) festgelegt und deren Stromversorgung mit den lokalen Energielieferanten abgesprochen.

3.8.3 Wasserversorgung

Im Zuge des Strassenprojektes beabsichtigt die Wasserversrogung Vilters-Wangs die bestehende Hydrantenleitung GD 200 mit Baujahr 1972 zu erneuern.

4 Umwelt

4.1 Archäologie, historische Verkehrswege, Kulturgüterschutz

Im Bereich des Projektperimeters sind weder Archäologische Fundstellen noch wertvolle Kulturgegenstände verzeichnet. Gemäss IVS befinden sich im Perimeterbereich auch keine historischen Verkehrswege.

4.2 Landschaft / Ortsbild

Das Bauprojekt befindet sich ausserhalb der eigentlichen Siedlungsgebiete, sodass weder ein Ortsbild, noch Landschaften zu schützen sind.

4.3 Umweltbaubegleitung

Mit dem Projekt werden keine grösseren Mengen Kulturerde anfallen, sodass keine Umweltbaubegleitung benötigt wird.

4.4 Altlasten / Schadstoffe / Bauabfälle

Mit dem Projekt werden keine, im Altlasten-Kataster verzeichneten, Standorte tangiert.

4.4.1 Boden (inkl. Neophyten, Horizonte A und B)

Der Projektbereich befindet sich im urbanen Raum, wo nur vereinzelte, kleinere Grünflächen vorhanden sind, welche nicht von Neophyten befallen sind. Im Rahmen des Bauprojektes sind zudem keine grösseren Kulturerdverschiebungen geplant. Sämtliche Grabarbeiten (z.B. für Werkleitungen) finden im Bereich der bereits versiegelten Flächen statt, sodass weder der A noch der B-Horizont befahren wird.

4.4.2 Untergrund (Horizont C)

Grabarbeiten bis auf den C-Horizont dürften einzig im Zusammenhang mit der Strassenentwäserung und dem allgemeinen Werkleitungsbau erfolgen. Auch diese Arbeiten erfolgen innerhalb der bereits versiegelten, urbarisierten Flächen.

4.4.3 Ausbauasphalt

Im Jahr 2016 wurden im Bereich des Projektperimeters Belagsbohrungen durch die Firma Consultest AG durchgeführt. Die Untersuchungen ergaben unterschiedliche Resultate bezüglich der bituminösen Belagsstärken. Diese liegen gemäss Bohrung zwischen 175 und 254 mm. Beim Bohrkern S4 ist zusätzlich eine Schottertränkung von 80 mm vorhanden. Die PAK-Belastungen im Asphalt ergaben im Bereich der Fahrbahn Werte zwischen 16 und 278 mg/kg.
Anhand der Sondagen zeigen sich Fundationen von über 30 cm. Nur der Bohrkern S2 weist eine Schichtstärke von rund 20 cm auf.

Probenbezeichnung	Bindemittelgehalt [M-%]	PAK im Asphalt [mg/kg]	PAK im Bindemittel [mg/kg]
gesamter Belagsaufbau **Labor-Nr.: 10745/16** BK S1	4.77	**< 18**	< 370
gesamter Belagsaufbau **Labor-Nr.: 10746/16** BK S2AB	5.02	**85**	1'700
gesamter Belagsaufbau **Labor-Nr.: 10747/16** BK S3AB	5.35	**53**	990
gesamter Belagsaufbau **Labor-Nr.: 10748/16** BK S4	3.97	**278**	7'000
gesamter Belagsaufbau **Labor-Nr.: 10749/16** BK S5	5.57	**< 16**	< 280

Polyaromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) im Asphalt (Quelle: Bericht CONSULTEST AG, 23.11.2016)

4.4.4 Unbelastete stofflich verwertbare Abfälle

Sämtliche Arbeiten werden unter Berücksichtigung der Auflagen und Vorschriften gemäss AFU Merkblatt 002 (Umweltschutz auf Baustellen), sowie der VVEA ausgeführt.

4.4.5 Brennbare Abfälle

Brennbare Abfälle werden auf der Baustelle gesammelt und der ordentlichen Entsorgung (z.B. ECOHOF, KVA Buchs) zugeführt.

4.5 Wiederverwend- und verwertbare Stoffe (Konzept)

Das mit den Werkleitungsarbeiten anfallenden Aushubmaterial wird in Unternehmerdeponien zur Wiederverwendung abtransportiert. Das vorhandene Koffermaterial wird zur Verfüllung der Werkleitungsgräben und -gruben verwendet. Auch der Ausbauasphalt wird der Wiederverwendung (Recyclingasphalt) zugeführt.

4.6 Entsorgungskonzept

Aufgrund der relativ geringen Aushub- und Abtragskubaturen kann auf die Erarbeitung eines Entsorgungskonzeptes verzichtet werden.

4.7 Materialbilanz

Eine Wiederverwendung der vorhandenen Materialien wird, wenn möglich angestrebt. Massen und Kubaturen werden in den Submissionsunterlagen ermittelt und die entsprechende Recyclingquoten berechnet.

4.8 Boden, Fruchtfolgeflächen

In unmittelbarer Nähe des Projektperimeters befinden sich keine eingetragenen Fruchtfolgeflächen.

4.8.1 Bodenverschiebung

Die Bahnhofstrasse ist im Kataster der Prüfgebiete Bodenverschiebung eingetragen. In einem Streifen von rund 10 Meter ab Fahrbahnrand ist der Oberboden mit hoher Wahrscheinlichkeit durch Blei, polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK), Cadmium, Kupfer und Zink belastet. Der anstehende, belastet Oberboden wird seitlich deponiert (innerhalb des 10m Streifen's) und nach Fertigstellung der Strassenbauarbeiten ohne Lageverschiebung wieder eingebaut.

4.9 Wald, Rodungen

Mit dem Projekt werden keine Waldfächen tangiert.

4.10 Grund- und Oberflächengewässer

4.10.1 Grundwasser

Das Projekt befindet sich im Grundwasserschutzbereich «Au». Der Grundwasserpegel wird direkt durch den Rhein beeinflusst, der mittlere Sommerwasserstand liegt bei 481.85 M.ü.M. Für die Planung und Ausführung sind die Auflagen des Merkblatts «AFU 173, Bauen und Anlagen in Grundwassergebieten» zu befolgen.

4.10.2 Oberflächengewässer

Im Bereich des Kreisel Wolfriet verläuft die eingedolte Zuleitung zum Guttligraben. Die Ableitung des Oberflächenwassers wird, wie bisher, über diese Leitung dem Vorfluter (Guttligraben) zugeführt.

4.11 Luft

Das Bauvorhaben erfüllt die Anforderungen der Massnahmenstufe A gemäss Baurichtlinie Luft (BauRLL). Die Stufe A umfasst die Basisanforderungen und entspricht der «guten Baustellenpraxis», wonach *emmissionsarme Bauweisen* und *Bauverfahren* vorzusehen sind.

4.12 Lärm / Erschütterungen

Das vorliegende Projekt verändert die Lärmbelastung am betroffenen Standort nicht oder nur minimal. Aus diesem Grund besteht aus Sicht Strassenlärm kein Handlungsbedarf. Aufgrund des neuen Strassenaufbaus (Komplettersatz Kofferung), dürften die Erschütterungen tendenziell eher abnehmen, wobei der bestehende, flachgründige Untergrund weiterhin spürbare «Schwingungen» weitergeben dürfte.

5 Verkehrssicherheit, Unfallstatistik

5.1 Langsamverkehr

5.1.1 Fussgänger

Gemäss der Verkehrsunfallstatistik CH wurden in den Jahren 2015, 2018 und 2019 Verkehrsunfälle mit Personenbeteiligung durch Überqueren der Fahrbahn dokumentiert.

Gemäss der aktuell gültigen VSS-Norm 40'241 «Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr» dürfen Fussgängerstreifen nur angeordnet werden, wenn ein regelmässiger Querungsbedarf besteht. Dieser ist bei mindestens 100 querenden Zufussgehenden während 5 – nicht zwingend aufeinanderfolgenden – Stunden mit dem jeweils höchsten Fussgängeraufkommen eines Tages gegeben. Bei geringeren Frequenzen wird aus Sicherheitsüberlegungen eine Querung ohne Fussgängerstreifen empfohlen. Bei Querungen, die Teil einer qualifizierten Fusswegnetzplanung sind, oder beim Vorliegen besonderer Vortrittsbedürfnisse (z.B. Schulhäuser, Alters- oder Behindertenheime etc.), kann die Anordnung eines Fussgängerstreifens auch bei tieferen Frequenzen geprüft werden. Zusätzliche Fussgängerstreifen sollten nur bei einem DTV ab 3'000 Fahrzeugen angeordnet werden. Der DTV der Wangser Bahnhofstrasse ist deutlich höher (vgl. 3.5.1).
Der Fussgängerstreifen im Knotenbereich Wangser Bahnhofstrasse – Grossfeldstrasse wurde auf Basis der Erhebung der querenden Zufussgehenden durch die SNZD Ingenieure und Planer AG angeordnet.

5.1.2 Veloverkehr

Gemäss der Verkehrsunfallstatistik CH wurde 2024 1 Verkehrsunfall mit Velobeteiligung bei der Einmündung der Lerchenstrasse dokumentiert.

Mit den geplanten Massnahme (Trottoirüberfahrten, Sichtlinien) und den entsprechenden Markierungen kann die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr erhöht werden.

5.2 MIV (motorisierter Individualverkehr)

Gemäss der Verkehrsunfallstatistik CH wurden in den Jahren 2011 - 2024 insgesamt 7 Verkehrsunfälle mit Personenwagenbeteiligung dokumentiert.

Mit dem vorliegenden Projekt und den Verbesserungen für den querenden Fussgängerverkehr, sowie der optimierten Linienführung kann die Verkehrssicherheit auch für den MIV deutlich verbessert werden.

5.2.1 Sichtlinien

Bei sämtlichen Ein-/Ausfahrten wird auf die Einhaltung der Sichtweiten bzw. das Freihalten der Sichtzonen geachtet.

6 Verfahrensablauf und Termine

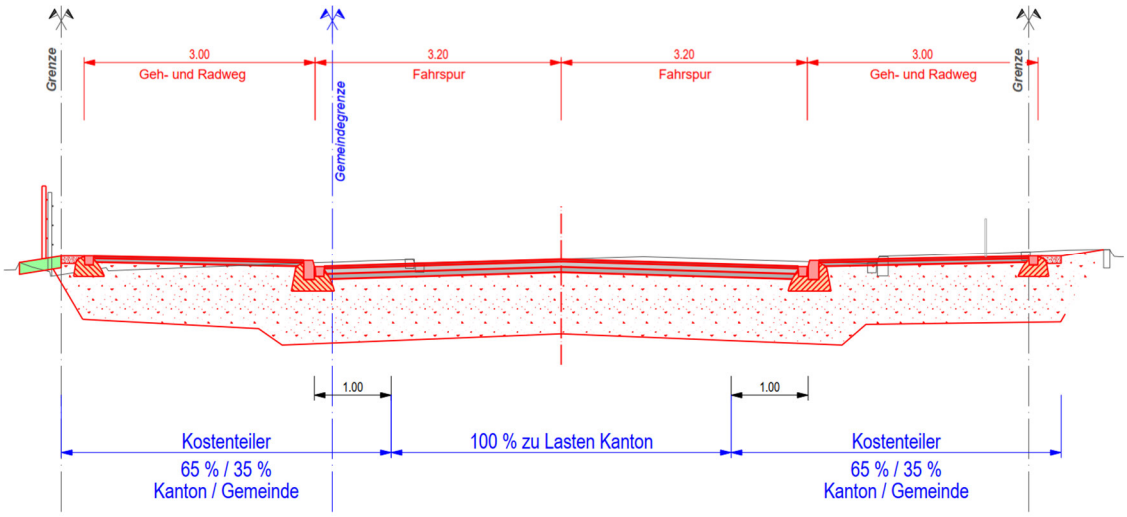
Das Bauprojekt wird den politischen Gemeinden Vilters-Wangs und Mels zum Beschluss nach Art. 35 des Strassengesetzes (sGS 732.1; abgekürzt StrG) zugestellt. Nach Kreditgenehmigung erfolgt das Planverfahren nach Strassengesetz. Mit der Realisierung kann begonnen werden, sobald das Projekt rechtskräftig ist und die Landerwerbe getätigt wurden.

7 Bauablauf

Der Abschnitt Kreisel Wolfriet bis Knoten Bahnhofstrasse/Grossfeldstrasse kann für die Realisierung des Vorhabens voraussichtlich für den Fahrzeugverkehr (Fussgänger & Radfahrer einseitig möglich) gesperrt werden. Während der Bauzeit im fraglichen Abschnitt, kann die Zufahrt ALIGRO und Burger King über die Wolfrietstrasse erfolgen. Die übrigen Abschnitte müssen voraussichtlich jeweils halbseitig, mit einspuriger Verkehrsführung, erstellt werden. Im Rahmen der weitere Projektphasen werden die entsprechenden Bauphasenpläne (inkl. Baustellensignalisation und Verkehrsführung) erstellt.

8 Kosten

Gemäss Kantonsratsbeschluss über das 16. Strassenbauprogramm (2014-2018) leisten die politischen Gemeinden in sachgemässer Anwendung von Art. 69 des StrG, 35 Prozent der anrechenbaren Kosten des Geh- und Radwegs. Der Kostenanteil von 35 Prozent wird wie folgt auf die beteiligten Gemeinden Vilters-Wangs und Mels aufgeteilt:



Gemeinde Mels	57.1 %
Gemeinde Vilters-Wangs	42.9 %
Total	100.0 %

9 Landerwerb

Die Landerwerbsflächen, Sichtzonen und vorübergehend beanspruchten Flächen für die Realisierung des Bauvorhabens sind im Landerwerbs- und Enteignungsplan respektive dem Landerwerbsverzeichnis dargestellt.

10 Unterschrift

Der Projektverfasser:

Sargans, 27.03.2026

Kreis AG Sargans

Ernst Kühne
Projektleiter