



Tiefbauamt

02


Kantonsstrasse Nr. 17, Amden – Rapperswil-Jona

RMS-Kilometer 24.548 – 24.654

Gemeinde Uznach

Bauobjekt USP St.Galler-/Uznabergstrasse

Plan, Massstab **Technischer Bericht**

<p>Projektverfasser</p> <p>Geofra Ingenieure AG St.Gallerstrasse 115 8645 Rapperswil-Jona T 055 225 29 80 www.geofra.ch</p> <p>Plan-Nr. 25866.01-01.02</p> 	<p>Genehmigungsvermerke</p> <p>Entwurf</p>	<p>vom TBA freigegeben</p>
<p>Plan 01.02 Projekt B50.3.017.354 Mn/FGS FinV</p>	<p>Ausfertigung für</p>	<p>Format A4</p>
<p>Vorstudie Vorprojekt Bauprojekt Genehmigungs-/Auflageprojekt Ausschreibung Ausführungsprojekt Dok. des ausgeführten Werks</p>	<p>Entwurf ama</p>	<p>Gezeichnet Geprüft Datum cla Okt. 2023</p>



Inhalt

1	Zusammenfassung	5
2	Ausgangslage	6
2.1	Ist-Zustand Verkehr	6
2.2	Ist-Zustand Strassenentwässerung	7
2.3	Drittprojekte	7
3	Projektziele	8
4	Projektbeschrieb	9
4.1	Grundlagen	9
4.2	Projekt	9
4.2.1	Parameter	9
4.2.2	Geometrie	9
4.2.3	Querschnitt	10
4.2.4	Randabschlüsse	10
4.2.5	Belagsaufbau	10
4.2.6	Foundation	11
4.2.7	Stützkonstruktionen und Fahrzeugrückhaltesysteme	11
4.2.8	Strassenentwässerung	11
4.3	Öffentlicher Verkehr	13
4.4	Fuss- und Fahrradverkehr	13
4.5	Motorisierter Verkehr	13
4.6	Strassenraumgestaltung	13
4.7	Anpassung an Grundstücken Dritter	14
4.8	Werke	14
5	Umwelt	15
5.1	Archäologie, historische Verkehrswege, Kulturgüterschutz	15
5.2	Landschaft / Ortsbild	15
5.3	Umweltbaubegleitung	15
5.4	Altlasten / Schadstoffe / Bauabfälle	15
5.5	Wiederverwend- und verwertbare Stoffe (Konzept)	15
5.6	Entsorgungskonzept	15



5.7	Materialbilanz	15
5.8	Boden, Fruchtfolgeflächen	15
5.9	Grund- und Oberflächengewässer	16
5.10	Luft	16
5.11	Lärm / Erschütterungen	16
6	Verkehrssicherheit, Unfallstatistik	17
7	Verfahrensablauf und Termine	18
8	Bauablauf	18
9	Kosten	18
10	Landerwerb	18
11	Unterschrift	18



1 Zusammenfassung

Der Knoten St.Gallerstrasse / Uznabergstrasse liegt an der Grenze zwischen den Gemeinden Uznach und Schmerikon und weist erhebliche Defizite auf, insbesondere im Hinblick auf die Verkehrssicherheit. Als identifizierter Unfallschwerpunkt steht die Sicherheitsverbesserung im Mittelpunkt des Projekts. Die Verkehrsinfrastruktur soll so gestaltet werden, dass allen Verkehrsteilnehmern ein sicheres und komfortables Strassen- und Wegnetz geboten wird.

In der Vorstudie von F.Preisig AG wurden verschiedene Lösungsansätze verglichen, und schliesslich wurde die bestmögliche Variante ermittelt. Auf dieser Grundlage erhielt die Geofra Ingenieure AG den Auftrag, das Projekt von der Vorprojektphase bis zum Genehmigungsprojekt zu entwickeln.

Die geplanten Massnahmen beinhalten:

- Verkehrstechnische Verbesserungen: Ein Hauptziel ist eine gute Verkehrsqualität sowohl im Mittelfristigen Szenario (MSP) als auch in Ausserordentlichen Situationen (ASP) Jahr 2020 und 2040. Dabei soll darauf geachtet werden, dass keine Überdimensionierung mit der Verbindungsstrasse A15-Gaster entsteht.
- Sichere Verbindungen für Fussgänger und Radfahrer: Es ist geplant, durchgehende Fusswege zu schaffen und sichere Querungsstellen mit Fussgängerschutzinsel in jedem Ast des Knotens einzurichten. Das Ziel ist es, direkte Fussverbindungen zu ermöglichen und für den Radverkehr eine sichere Führung ohne Überfahren im Kurvenbereich und sicheres Abbiegen in alle Richtungen zu gewährleisten.
- Berücksichtigung bestehender Nutzungen: Die Projektierung soll bestehende Konflikte reduzieren und optimale Sichtverhältnisse schaffen. Die Anbindung an die Aabachtobelstrasse wird sicher gestaltet.
- Verkehrssicherheit verbessern: Um den identifizierten Unfallschwerpunkt zu beseitigen, werden die Infrastrukturdefizite behoben, eine klare und einfache Verkehrsführung gewährleistet und Sichtzonen gesichert. Dabei sollen Lösungen die gegenseitige Rücksichtnahme fördern und angepasste Geschwindigkeiten sichergestellt werden.
- Ökologische Aspekte: Bei der Umsetzung des Projekts wird darauf geachtet, Eingriffe und Landerwerb zu minimieren.

2 Ausgangslage

Der Knoten St.Gallerstrasse / Uznabergstrasse direkt an der Grenze zwischen Uznach und Schmerikon weist beträchtliche Defizite auf. Besonders die Verkehrssicherheit steht im Fokus, da der Knoten als Unfallschwerpunkt identifiziert wurde und sicher gestaltet werden soll. Allen Verkehrsteilnehmern soll ein sicheres und komfortables Strassen- und Wegnetz angeboten werden.

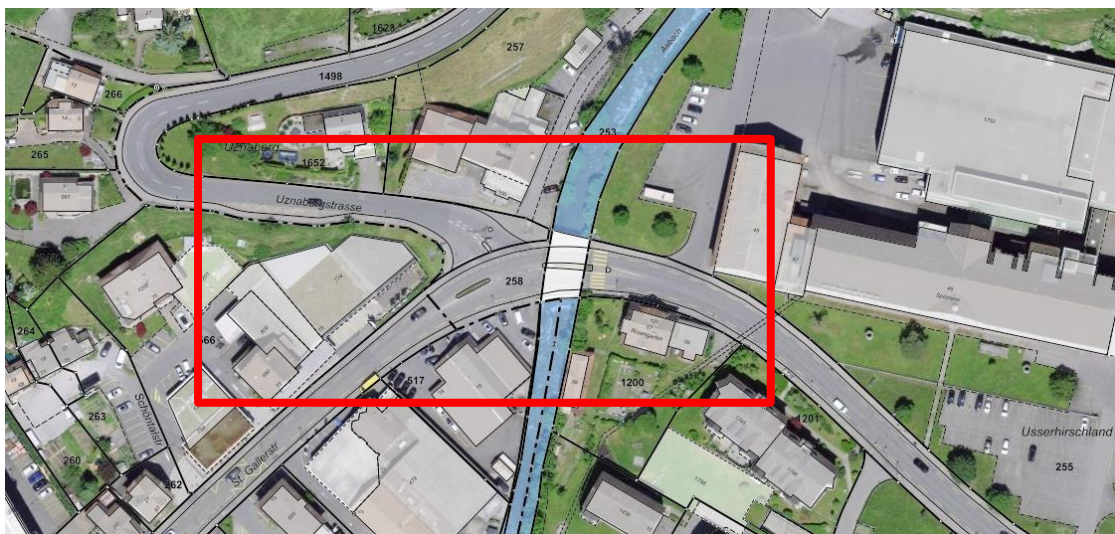


Abb. 1: Projektperimeter Knoten St.Gallerstrasse / Uznabergstrasse (Quelle: Geoportal SG 23.08.2023)

Für den Knoten St.Gallerstrasse / Uznabergstrasse wurde 2021 eine Vorstudie zur Beseitigung des Unfallschwerpunkts durch F.Preisig AG erstellt. Mit einem Variantenstudium wurden mehrere Varianten miteinander verglichen und eine bestmögliche Variante erarbeitet.

Auf der Basis der bestmöglichen Variante wurde der Geofra Ingenieure AG der Auftrag erteilt, das Projekt ab Vorprojekt bis zum Genehmigungsprojekt zu projektieren.

2.1 Ist-Zustand Verkehr

Der Projektperimeter umfasst die Kantonsstrasse St.Gallerstrasse und den Einlenker als Trottoirüberfahrt der Gemeindestrasse 1. Klasse Uznabergstrasse. Der gesamte Perimeter befindet sich innerorts. Die signalisierte Geschwindigkeit beträgt 50 km/h. Der gemessene V^{85} -Wert vom Oktober 2020 lag in Richtung Schmerikon bei 40 km/h und in Richtung Uznach bei 47 km/h. Der DTV beträgt ca. 13'000 Fahrzeuge pro Tag. Die St.Gallerstrasse aus Schmerikon kommend ist über beide Spuren gemessen ungefähr 7.00 m breit und wird durch die Kurvenverbreiterung ca. 12.50 m breit, bevor die St.Gallerstrasse in Richtung Uznach mit ca. 8.30 m weiter geht.

Die St.Galler- und Zürcherstrasse weisen beidseitig ein 2.00 m Trottoir und eine Fussgängerquerung mit Mittelschutzinsel auf Höhe Aabach auf. Die Uznabergstrasse weist talseitig ein etwa 2.00 m Trottoir auf.



Auf der Kantonsstrasse wird in beiden Richtungen ein Radstreifen von etwa 1.25 m Breite angeboten.

Folgende Elemente befinden sich im Perimeter:

- Einlenker Gemeindestrasse 1. Klasse Uznabergstrasse (Uznach) als Trottoirüberfahrt
- Einlenker Gemeindestrasse 3. Klasse Aabachtobelstrasse (Uznach)
- Brücke über Gewässer Aabach (Uznach) mit Drittprojekt zum Neubau der Brücke (TBA, Sektion Kunstbauten)
- Fussgängerquerung mit Schutzinsel markiert (Uznach)
- Zwei Liegenschafterschliessungen auf dem Grundstücks-Nr. 517 (Schmerikon)
- Vorplatz als Liegenschafterschliessung auf dem Grundstücks-Nr. 566 (Schmerikon)
- Liegenschafterschliessung der Grundstücks-Nr. 255 (Uznach)

2.2 Ist-Zustand Strassenentwässerung

Die Strassenentwässerung der Strassen im Perimeter erfolgt via Meteorwasserkanalisation in den Aabach (Vorfluter). Ein kleiner Teil am Ende des Projektperimeters in der St.Gallerstrasse entwässert via eine Mischwasserkanalisation in Richtung Schmerikon. Die beidseitigen Strassenabläufe liegen ausserhalb des Perimeters bei Einfahrt zur Tankstelle.

2.3 Drittprojekte

Im Perimeter befinden sich mehrere Drittprojekte, welche mit der vorliegenden Projektierung koordiniert werden müssen.

- Kanton St.Gallen, Tiefbauamt: Brücke Aabach
betreut durch: Schällibaum AG, Wattwil
- Gemeinde Uznach, Tiefbau: Bushaltestelle Uznabergstrasse
betreut durch: Geoinfra Ingenieure AG, Rapperswil-Jona
- Gemeinde Uznach, Tiefbau: Meteor-/ Regenwasserkanal
betreut durch: Kuster + Hager Ingenieurbüro AG, Uznach
- Gemeinde Uznach, Wasserversorgung: Neubau Wasserleitung mit Abgabeschacht
betreut durch Frei + Krauer AG, Rapperswil

Der Bedarf weiterer Werke wird im Bauprojekt abgeklärt.



3 Projektziele

In Absprache mit der Projektleitung des Kantons St.Gallen wurden die Projektziele der Vorstudie übernommen und weiterverfolgt:

Oberziel	Teilziel	Bewertung/Indikator
Erreichbar	1. Verkehrstechnische Leistungsfähigkeit	- Gute Verkehrsqualität in der MSP und der ASP 2020/2040 - Keine Überdimensionierung mit allfälliger Umfahrungsstrasse
	2. Förderung des strassengebundenen ÖV	- Lichtsignal vorhanden / nachrüstbar - Sehr gute verkehrstechnische Leistungsfähigkeit - Fahrbahnhaltestellen (Bus bleibt Pulkführer)
Solidarisch und sicher	3. Attraktive Verbindungen für den Fussverkehr	- durchgängiges Fusswegenetz - sichere Querungsstellen mit Fussgängerschutzinsel - direkte Fussverbindungen und kurze Verbindungen
	4. Attraktive Verbindungen für den Veloverkehr	- durchgehende Radverkehrsanlagen entlang der Kantonsstrasse - sichere Führung (kein Überfahren im Kurvenbereich) - sicheres Abbiegen in alle Richtungen
	5. Anforderungen der bestehenden Nutzungen berücksichtigen	- Bestehende Konflikte werden reduziert - Sichere Anbindung Aabachtobelstrasse - Optimale Sichtverhältnisse
	6. Verkehrssicherheit verbessern	- Defizite am Infrastruktur- und dem Verkehrsorganisations-Angebot werden behoben - Der Unfallschwerpunkt wird beseitigt - Angepasste Geschwindigkeiten werden sichergestellt. - Sicherheit durch Einfachheit, Klarheit, Entflechtung gewährleisten. - Lösungen fördern die gegenseitige Rücksichtnahme
Ökologisch	7. Eingriffe / Landerwerb	- Wenig Eingriffe / geringer Landerwerb - Sicherung der Sichtzonen
Realisierbarkeit	8. Realisierbarkeit	- Realisierungskosten - Unterhaltskosten (LSA) - Verkehrsfluss auf der Hauptrichtung (Kantonsstrasse) - Logische Verkehrsführung

Tab. 1: Projektziele zum Kantonsstrassenprojekt USP St.Galler-/Uznabergstrasse in Uznach



4 Projektbeschreibung

4.1 Grundlagen

- VSS, einschlägige Normen
- SIA, einschlägige Normen
- Kanton St.Gallen, Richtlinien, Normalien und Merkblätter, 2023
- Amtliche Vermessung, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation, 17.03.2023
- Kanton St.Gallen, Vermessungsaufnahmen Knoten, 2019
- Kanton St.Gallen, Vermessungsaufnahmen BHS Brücke, 2021
- Kanton St.Gallen, Vermessungsaufnahmen Umgebung, 2023
- Werke diverse, Auszug Werkleitungskataster, 2023
- F. Preisig AG: Uznach: USP St.Galler-/Uznabergstrasse, Vorstudie, 09.04.2021
- Kanton St.Gallen, Gesamtverkehrsstrategie, 2017
- ASTRA, Unfallbericht 09.07.2020
- Tecnotest AG, Prüfbericht E4736-01, 28.06.2021
- Tecnotest AG, Beurteilungsbericht E4736-02, 02.12.2021
- Schläpfer & Partner, Ingenieurbüro AG, Geologische Baugrunduntersuchung, 26.06.2023

4.2 Projekt

4.2.1 Parameter

Der Knoten St.Gallerstrasse mit Uznabergstrasse wird folgendermassen optimiert:

- Verbreiterung der St.Gallerstrasse im Kurvenverbreich mit Kurvenverbreiterung
- Beidseitige Verbreiterung der Radstreifen auf 1.50 m
- Befahrung der Innenkurve mit Lastwagen mit Anhänger ohne Überfahung des Radstreifens.
- Erstellung von drei Fussgängerquerungsstellen mit normkonformer Fussgängerschutzinsel in jedem Knotenast.
- Optimierung des Einlenkers Uznabergstrasse rechtwinklig und ohne Trottoirüberfahrt in die St.Gallerstrasse.
- Gewährleistung der Ausnahmetransportroute Typ II B auf der St.Gallerstrasse

4.2.2 Geometrie

Die vertikale Linienführung bleibt Aufgrund der Anschlusspunkte in erster Linie bestehend. Die Uznabergstrasse wird im Einlenker an die verbreiterte St.Gallerstrasse angepasst. Generell wird die VSS-Norm 40 110 eingehalten.

Die horizontale Linienführung wurde nach den VSS-Normen 40 100a erstellt. Die Projektierungsgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Der minimale Radius der Kreisbögen beträgt 75 m. Ausgenommen davon sind die horizontalen Radien für die Verbreiterung aufgrund von Fussgängerschutzinsel. Diese werden mit 60 m Radien erstellt, was einer Projektierungsgeschwindigkeit zwischen 40...50 km/h entspricht. Da der Projektperimeter innerhalb eines besiedelten Gebiets liegt, wird auf Übergangsbögen / Klothoiden verzichtet.

Der Einbiege- und Abbiegeradius aus der Uznabergstrasse in die St.Gallerstrasse wurde anhand von Schleppkurven konstruiert.



4.2.3 Querschnitt

Die St.Gallerstrasse wurde im Bereich des Einlenkers Uznabergstrasse anhand folgender Überlegungen konzipiert:

- Die Kurvenverbreiterung wird nach VSS-Norm 40 105 bei Radien <500 m zur vorgesehenen Strassenbreite addiert. Da die beiden Fahrspuren durch einen Mittelstreifen getrennt sind, wird für beide Fahrspuren eine Kurvenverbreiterung errechnet.
 - Fahrbahn Uznach: Innenkurvenbreite 4.75 m (Radstreifen 1.50 m und Fahrspur 3.25 m)
Auf Begegnungsfall Lastwagen mit Anhänger mit Velofahrer ausgelegt
Effektiver Wert Kurvenverbreiterung: +0.50 cm
 - Fahrbahn Schmerikon: Aussenkurvenbreite 4.60 m (Radstreifen 1.50 m und Fahrspur 3.10 m)
Auf Begegnungsfall Lastwagen mit Velofahrer ausgelegt
Effektiver Wert Kurvenverbreiterung: +0.35 cm
- Breite des Mittelstreifen bei der Querung mind. 2.00 m
- Trottoirbreiten mind. 2.00 m

4.2.4 Randabschlüsse

Die Randabschlüsse werden nach den Normalien des Kantons St.Gallen projiziert. Die Ausarbeitung erfolgt im Bauprojekt.

4.2.5 Belagsaufbau

Die Beläge entsprechen der kantonalen Richtlinie R2014.03

Fahrbahn St.Gallerstrasse:

Deckschicht	30 mm	SDA 8-12/16
Binderschicht	70 mm	AC B 22 S
Tragschicht	70 mm	AC T 22 S
Total Belag	170 mm	

Fahrbahn Uznabergstrasse:

Deckschicht	30 mm	AC 8 S
Binderschicht	70 mm	AC B 22 S
Tragschicht	70 mm	AC T 22 S
Total Belag	170 mm	

Trottoir:

Deckschicht	30 mm	AC 8 N
Tragschicht	50 mm	AC T 16 N
Total Belag	80 mm	

Trottoirüberfahrt:

Deckschicht	30 mm	AC 8 N
Tragschicht	50 mm	AC T 16 N
Tragschicht	70 mm	AC T 22 N
Total Belag	150 mm	



Vorplatz:

Deckschicht	30 mm	AC 8 N
Tragschicht	60 mm	AC T 16 N
Total Belag	90 mm	

4.2.6 Foundation

Der Ausgleich und die Ergänzung der Foundation (Fahrbahn 50 cm und Trottoir 40 cm) erfolgt mit ungebundenen Gemischen 0/45 gemäss Normal- und Querprofile. Da der Perimeter im überlagerten Gewässerschutzbereich Au und Ao liegt, ist der Einsatz von Recycling-Material nicht vorgesehen.

4.2.7 Stützkonstruktionen und Fahrzeugrückhaltesysteme

Aufgrund der Verbreiterung der Strasse gibt es Anpassungen an der Liegenschaft Grundstücks-Nr. 566 (Motorradgeschäft). Neu soll der Höhenunterschied zum Vorplatz der Motorrad-Garage mit einer Stützmauer überwunden werden. Zum Schutz des tieferliegenden Motorradgeschäfts wird auf die Stützmauer eine Leitschranke montiert. Die Projektierung der Stützmauer und Leitschranke erfolgt im Bauprojekt.

4.2.8 Strassenentwässerung

Aufgrund der Anpassungen am Knoten werden die Strassenabläufe an die neuen Ränder und Tiefpunkte angepasst. Die Entwässerung erfolgt wie der Bestand in den Aabach (Vorfluter). Generell werden im Perimeter alle Schachtabdeckungen ersetzt. Eine Behandlung der Entwässerung ist aufgrund der Gewässergösse nicht notwendig.

Berechnungen:

Eingangsdaten

Strasse	St.Gallerstrasse	
DTV	15000	Fz/Tag
Anteil Schwerverkehr	5.0%	
Steigung	4.4%	
inner-/ausserorts	innerorts	
Reinigung (ja/nein)	ja	
Winterdienst (ja/nein)	ja	
Gewässerschutzbereich (Au/Ao/üb/S1/S2/S3)	Ao	

Ergebnis

Belastungspunkte DTV	15	BP
BP Schwerverkehr	1	BP
Steigung über 8%	0	BP
Strassenabschnitt Innerorts	1	BP
regelmässige Reinigung	-1	BP
regelmässiger Winterdienst	1	BP
Summe	17	BP

Tab. 2: Berechnungen nach VSA Abwasserbewirtschaftung bei Regenwetter (Teil 1)



Belastungsklasse	hoch		
<u>Eingangsdaten</u>			
Entwässerte Strassenfläche A_E	0.280	ha	
Abflussbeiwert Strassenoberfläche ψ	0.9	-	In der Regel ist 0.9 anzunehmen, bei speziellen Strassen ist die VSS-Norm SN 640353 beizuziehen
Reduzierte Entwässerungsfläche	0.252	ha	
$A_{E\ red} = A_E \cdot \psi$			
Wiederkehperiode T	1	Jahre	
Region	Voralpen		
aT	28.6	-	Werte sind im Reiter VSS
bT	0.224	-	Regenintensität zu Wählen
t (10 min)	10	min	10 min Standardwert von VSA
Regenintensität i für die Region Voralpen mit T=1, t=10 min nach SN 640350	73	mm/h	
Umrechnung $mm/h/x=l/(s*ha)$	2.78		
Regenintensität i	204	l/(s*ha)	Mittlerer Bereich
Eingeleitete Niederschlagsabwassermenge	51.29	l/s	
$Q_E = A_{E\ red} \cdot i$			
Niedrigabfluss im Gewässer Q_{347}	30	l/s	Diese Werte sind anhand der im Reiter "VSA Einleitverhältnis Tabellen" vorhandenen Tabelle B12
Sohlenbeschaffenheit Gewässer	kiesig		
Korrekturfaktor für die Sohlenbeschaffenheit f_S	1	-	und der Richtlinie vom Kanton St.Gallen zu bestimmen.
Gewässertyp	gr. Fliessgewässer		
Korrekturfaktor für den Gewässertypus f_G	2	-	
<u>Ergebnis</u>			
Hydraulische Einleitverhältnis $V = Q_{347}/Q_E$	0.58	-	
Gewässerspezifisches Einleitverhältnis zur Beurteilung der stofflichen Belastung	1.170	-	> 1.0 keine Behandlung < 1.0 Behandlung Standard
$V_S = V \cdot f_G$			
Gewässerspezifisches Einleitverhältnis zur Beurteilung der hydraulischen Belastung	1.170	-	< 0.1 Retention > 0.1 keine Retention
$V_G = V \cdot f_S \cdot f_G$			$Q_E < 20l/s$ keine Retention

Tab. 3: Berechnungen nach VSA Abwasserbewirtschaftung bei Regenwetter (Teil 2)



4.3 Öffentlicher Verkehr

Durch den Perimeter fahren die beiden Buslinie 630 (Benken - Uznach - Eschenbach - Goldingen - Atzmännig) und Buslinie 631 (Rüti – Uznach – Kaltbrunn), welche im halbstunden-Takt bedient werden.

Die Bushaltestelle Uznabergstrasse wird durch die Gemeinde nach Behindertengleichstellungsgesetz erstellt (Siehe Drittprojekt Bushaltestelle Uznabergstrasse). Da in Fahrtrichtung zum Knoten neu keine Busbucht mehr vorgesehen ist, kann der Bus nicht überholt werden. Der Bus bleibt Pulkführer und erreicht somit den Knoten als erstes.

4.4 Fuss- und Fahrradverkehr

Das Trottoir der St.Gallerstrasse und der Uznabergstrasse dient als Fuss- und Wanderweg. Der Fussgänger erhält in jedem Knotenast eine Querungsstelle mit Fussgängerschutzinsel. Die bestehende Trottoirüberfahrt wird aufgehoben. Die Anhaltesichtweiten auf die Fussgängerstreifen sind gem. VSS 40 241 nachgewiesen und eingehalten.

Auf der St.Gallerstrasse ist keine Veloschwachstelle notiert. Die beidseitigen Radstreifen werden auf 1.50 m vergrössert. Dazu werden die Fahrspuren gem. VSS-Norm 40 105 verbreitert.

4.5 Motorisierter Verkehr

Die Fahrspuren werden nach VSS-Norm 40 105 verbreitert. Der Einlenker der Uznabergstrasse erfolgt rechtwinklig auf die Strassenachse der St.Gallerstrasse. Der Knoten erhält mittig der St.Gallerstrasse eine Mehrzweckstreifen für Abbieger. Die Aabachtobelstrasse erhält eine klar strukturierte Einmündung. Die Ausnahmetransportroute Typ II B auf der St.Gallerstrasse ist weiterhin gewährleistet.

Die Knotensichtweiten auf Gehweg und Fahrbahn sind in den Plänen dargestellt.

Angaben und Daten der Kapazitäts- und Leistungsfähigkeitsberechnungen können aus der Vorstudie der Firma F. Preisig AG vom 09.04.2021 entnommen werden.

4.6 Strassenraumgestaltung

Das Projekt weist nur geringe Gestaltungsmöglichkeiten auf. Fahrbahn und Gehweg werden mit Belag ausgeführt. Die Inselköpfe der Fussgägnerschutzinseln werden mit Pflastersteinen erstellt. Der Mehrzweckstreifen könnte eingefärbt werden.

Die Sichtzonen auf privaten Grundstücken werden als Dienstbarkeiten im Grundbuchplan festgehalten. Ihre bauliche Sicherung erfolgt in Rücksprache mit den Grundeigentümern entweder als Rabatte ausgebildet oder mit Pfosten.



4.7 Anpassung an Grundstücken Dritter

Grundstücks-Nr. 566 (St.Gallerstrasse 79 in Schmerikon):

Die Sichtzonen werden baulich mit einer Rabatte gesichert. Zwischen Vorplatz und Gehweg kommt neu eine Betonstützmauer zur Überwindung des Höhenunterschieds. Die Stele und Fahnenmasten müssen verschoben und ausserhalb der Sichtzonen angebracht werden. Es werden ~3 Motorradparkfelder aufgehoben.

Grundstücks-Nr. 257 (Zürcherstrasse 100 in Uznach):

Die Sichtzonen werden baulich mit Rabatten gesichert. Der Einlenker der Aabachstrasse erfolgt via Gemeindeparzelle Grundstücks-Nr. 1498 neu geordnet und rechtwinklig auf die Strassenachse der St.Gallerstrasse.

Grundstücks-Nr. 255 (Zürcherstrasse 94 in Uznach):

Entlang der Hinterkante des Trottoirs gibt es leichte Belagsanpassungen an den Bestand.

Grundstücks-Nr. 1200 (Zürcherstrasse 101 in Uznach):

Entlang der Hinterkante Trottoir gibt es leichte Belagsanpassungen an den Bestand. Weiter muss der Vorplatz baulich gesichert werden. Dies erfolgt durch die Anordnung einer Pfostenreihe.

Grundstücks-Nr. 517 (St.Gallerstrasse 74 in Schmerikon):

Die Sichtzonen werden baulich mit Rabatten gesichert. Die bestehende Stele wird verschoben und ausserhalb der Sichtzonen angebracht. Es werden 3 Parkfelder aufgehoben.

4.8 Werke

Die öffentliche Beleuchtung wird im Rahmen des Bauprojekts projiziert.

Die Gemeinde Uznach plant dem Meteor-/ Regenwasserkanal zu ersetzen. Zudem ist ein Ersatz der Wasserleitung sowie des Abgabeschachts WV Uznach - WV Schmerikon geplant. Aktuell ist für letzteres noch kein Projekt vorhanden.

Weiter gehen aus dem Brückenprojekt umfangreiche Werkleitungsprojekte hervor.

Es gibt aktuell keine weiteren Projektabsichten der Werke.

Generell werden im Projektperimeter alle Abdeckungen erneuert und an die neuen Strassenhöhen angepasst.



5 Umwelt

5.1 Archäologie, historische Verkehrswege, Kulturgüterschutz

Die St.Galler-/Zürcherstrasse sind Strassen von nationaler Bedeutung mit historischem Verlauf. Die Uznabergstrasse hat eine regionale Bedeutung mit historischem Verlauf.

Der Perimeter befindet sich nicht in einer archäologischen Zone. Es befindet sich auch kein Kulturschutzobjekt im Perimeter.

5.2 Landschaft / Ortsbild

Im Perimeter befindet sich kein Schützenswertes Ortsbild.

5.3 Umweltbaubegleitung

Es ist keine externe Umweltbaubegleitung für das vorliegende Kantonsstrassenprojekt vorgesehen.

5.4 Altlasten / Schadstoffe / Bauabfälle

Wird im Bauprojekt abgehandelt.

5.5 Wiederverwend- und verwertbare Stoffe (Konzept)

Die Kreislaufwirtschaft unterscheidet sich von den noch verbreiteten linearen Produktionsprozessen. In einem linearen Wirtschaftssystem werden Rohstoffe abgebaut, Produkte hergestellt, verkauft, konsumiert und weggeworfen. Das führt zu Rohstoffverknappung, Emissionen, grossen Abfallmengen und damit verbundenen Umweltbelastungen. In der Kreislaufwirtschaft werden Produkte und Materialien im Umlauf gehalten. Dadurch werden im Vergleich zum linearen Wirtschaftssystem weniger Primärrohstoffe verbraucht. Zudem bleibt der Wert der Produkte länger erhalten und es fällt weniger Abfall an. Bei diesem Projekt können folgende Bauteile gesammelt und als Primärmaterial oder Sekundärrohstoff wiederverwendet werden:

- Boden
- Aushubmaterial
- Ausbauasphalt
- Abschlüsse

5.6 Entsorgungskonzept

Wird im Bauprojekt abgehandelt.

5.7 Materialbilanz

Wird im Bauprojekt abgehandelt.

5.8 Boden, Fruchtfolgeflächen

Im Perimeter sind keine Fruchtfolgeflächen vorhanden.

Bestehender Boden soll auch im Perimeter wieder angelegt werden.



5.9 Grund- und Oberflächengewässer

Der Projektperimeter liegt im Gewässerschutzbereich Au und Ao überlagert. Ebenfalls unterquert das Gewässer Aabach die St.Gallerstrasse. Für die Brücke Aabach ist ein Ersatzbauwerk geplant (Drittprojekt). Der Projektverfasser zum Kunstbautenprojekt Brücke Aabach ist die Firma Schällibaum AG, Wattwil. Weitere Angaben folgen im Bauprojekt.

5.10 Luft

Das Projekt behebt in erster Linie die Verkehrssicherheit und hat keinen Einfluss auf die Verkehrsmengen oder Nutzung des Perimeters. Folglich ist nicht von einer Verschlechterung der Situation auszugehen. Weitere Abklärungen sind dementsprechend nicht nötig.

5.11 Lärm / Erschütterungen

Mit dem Einbau eines Lärmarmenbelags (SDA-Belag) wird die Situation betreffend Lärmbelastung verbessert. Weitere Abklärungen sind dementsprechend nicht nötig.

6 Verkehrssicherheit, Unfallstatistik

Die Unfallstatistik wurde in der Vorstudie durch F.Preisig AG ausgewertet. Nachfolgend sind die Erkenntnisse aufgelistet:

- Untersuchungszeitraum 01.01.2017 bis 31.12.2019
- Neun polizeilich registrierte Unfälle, davon sechs im Bereich des Einlenkers aus der Uznabergstrasse aufgrund von Missachtung «kein Vortritt».
- Die Unfälle fanden nicht in den Spitzenzeiten statt.
- Die anderen drei Unfälle fanden ausserhalb des Knotens statt und hatten unterschiedliche Ursachen.

Als mögliche Gründe wurden folgende Ursachen genannt:

- grosszügige, schnelle Knotengeometrie
- Unterschätzung der Fahrzeuggeschwindigkeit zufahrender Fahrzeuge
- Nutzung zu kleiner Zeitlücken
- Ungenügend gestaltete Trottoirüberfahrt
- Längsneigung
- Vortäuschung Aufstellbereich zwischen Inseln

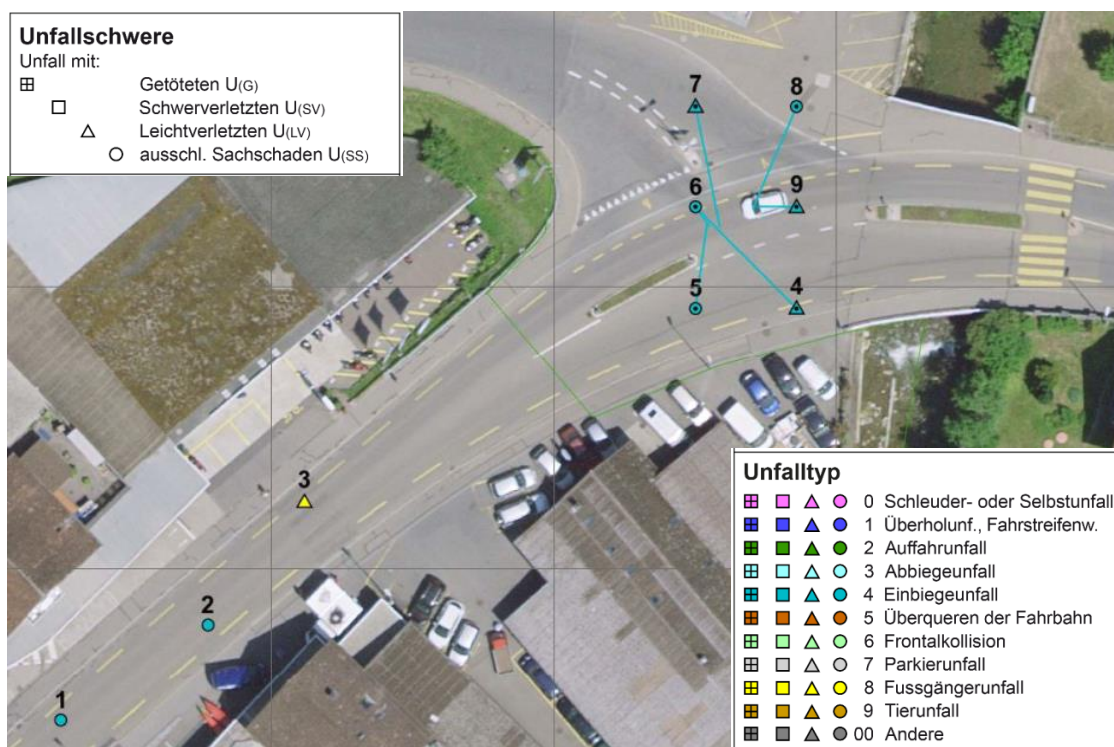


Abb. 2: Auszug aus Unfallstatistik (Quelle: Vorstudie F.Preisig AG 09.04.2021)



7 Verfahrensablauf und Termine

2023 Oktober	Interne Stellungnahme / öffentliche Mitwirkung
2024 2. Quartal	Fertigstellung Bauprojekt
2024 3. Quartal	Projekteinsicht
2024 3. Quartal	Art. 35 Gemeinde
2024 4. Quartal	Fertigstellung Auflage- und Genehmigungsprojekt
2025 1. Quartal	Projektgenehmigung
2025 1. Quartal	Planaufgabe
2025 3. Quartal	Einspracheverfahren
2025 2. Quartal	Landerwerbsverfahren
2025 3. Quartal	Baumeistersubmission
2026 1. Quartal	Baustart

8 Bauablauf

Der Bauablauf wird detailliert im Bauprojekt erarbeitet.

Folgende Rahmenbedingungen sind dabei zu beachten:

- Auf die Fussgängerführung / Schulwegsicherung ist ein grosses Augenmerk zu legen
- MIV und ÖV sind mittels LSA zu regeln.
- Für die Veloführung sind Umleitungen zu prüfen.
- Es ist Rücksicht auf die Zu- und Wegfahrten zu Privatliegenschaften und Gewerbebetrieben zu nehmen.
- Die Ausführung ist mit Baustellen Dritter zu koordinieren.

9 Kosten

Wird im Bauprojekt erarbeitet.

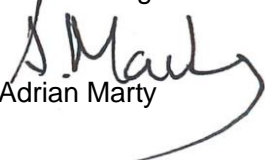
10 Landerwerb

Wird im Bauprojekt erarbeitet.

11 Unterschrift

Jona, Oktober 2023

Gepinfra Ingenieure AG


Adrian Marty