




Tiefbauamt

02

Kantonsstrasse **Nr. 13, Wattwil - Wildhaus**
RMS-Kilometer **18.860 - 19.460**
Gemeinde **Wattwil**
Baubjekt **Verbesserungs Langsamverkehr Ebnaterstrasse**
Plan, Massstab **Technischer Bericht**

Projektverfasser  B3 Brühwiler AG Ilgenstrasse 7 9200 Gossau www.b-3.ch Projekt Nr.: 7204-G	Genehmigungsvermerke	vom TBA freigegeben		
Plan 03.02 Projekt B63.4.013.234 Mn/FGS FinV	Ausfertigung für	Format A4 Fläche -		
Vorstudie	Entwurf	Gezeichnet	Geprüft	Datum
Vorprojekt	jam	jam	mab	30.11.2022
Bauprojekt				
Genehmigungs- / Auflageprojekt				
Ausschreibung				
Ausführungsprojekt				
Dok. des ausgeführten Werks				



Inhalt

1	Zusammenfassung	5
2	Ausgangslage	5
3	Projektbeschreibung	6
3.1	Grundlagen	6
3.1.1	Auftrag	6
3.1.2	Allgemeine Daten	6
3.1.3	Verkehrsbelastung	6
3.1.4	Drittprojekte	7
3.1.5	Rechte und Lasten	7
3.1.6	Baugrund	7
3.1.7	Langsamverkehr	7
3.1.8	Schwachstellen Langsamverkehr	8
3.1.9	Stellungnahme Dritter	11
3.1.10	Strassenzustand heute	12
3.1.11	Ausnahmetransportroute	12
3.2	Projekt	13
3.2.1	Ausgangslage	13
3.2.2	Varianten	14
3.2.3	Sicherheit	15
3.2.4	Geplante Massnahmen	15
3.2.5	Situation	15
3.2.6	Linienführung	16
3.2.7	Sichtzonen	17
3.2.8	Geometrisches Normalprofil (GNP)	17
3.2.9	Dimensionierung Oberbau	17
3.2.10	Randabschlüsse	19
3.2.11	Oberflächenentwässerung	20
3.2.12	Behindertengerechtes Bauen	20
3.2.13	Signalisation und Markierung	20
3.3	Werke	20
3.4	Beleuchtung	20
3.5	Verkehrszählanlage	20

3.6	Strassenentwässerung	21
4	Umwelt	22
4.1	Altlasten	22
4.2	Prüfgebiet Bodenverschiebung	22
4.3	Ortsbild- und Heimatschutz	22
4.4	Boden, Fruchtfolgeflächen	22
4.5	Wald, Rodungen	22
4.6	Grund- und Oberflächengewässer	23
4.6.1	Gewässerschutzkarte	23
4.6.2	Grundwasserleiter	23
4.6.3	Gewässer	23
4.7	Naturschutz	23
4.8	Private Quelfassungen	23
4.9	Umweltschutz	23
4.10	Naturgefahren	24
4.11	Lärm	24
5	Verkehrssicherheit, Unfallstatistik	24
6	Termine und Bauablauf	25
6.1	Verfahrensprogramm	25
6.2	Bauvorgang	25
7	Kosten	26
8	Landerwerb	26
9	Unterschrift	27

1 Zusammenfassung

Die Umgestaltung der Post- und Bahnhofstrasse durch die Gemeinde Wattwil, sowie die im September 2022 eröffnete Umfahrungsstrasse führt zu einem geringeren Verkehrsaufkommen auf der Ebnaterstrasse. Daher soll die Ebnaterstrasse den neuen Verkehrsmengen angepasst werden. Bei der Projektierung soll der Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr ein hoher Stellenwert zugetragen werden.

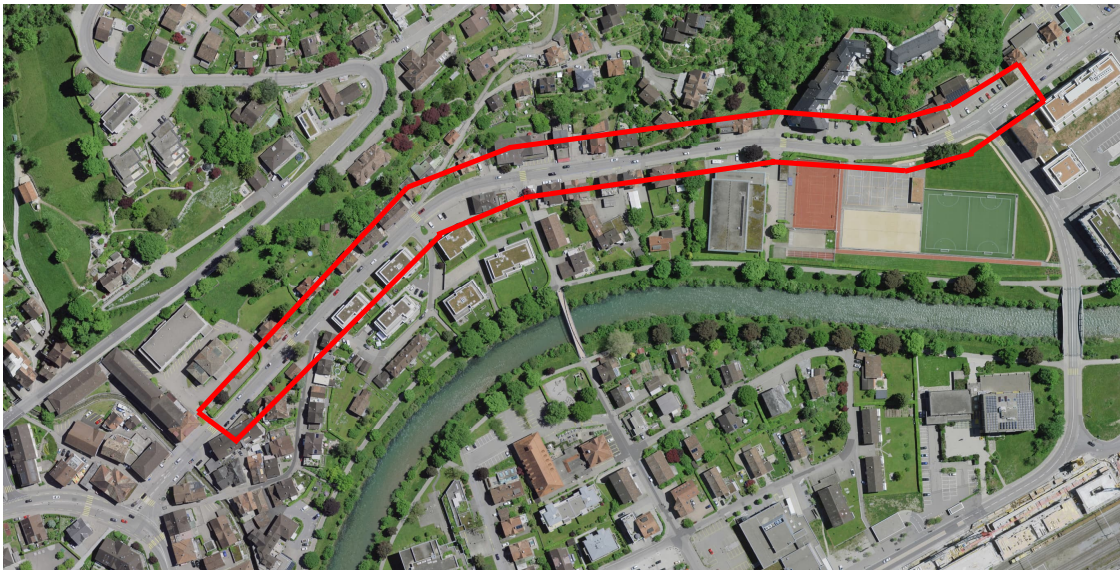


Abbildung 1: Orthophoto Standort Ebnaterstrasse, Wattwil (www.geoportal.ch)

2 Ausgangslage

Die Kantonsstrasse Nr. 13 führt von Wattwil über Ebnat-Kappel nach Wildhaus. In Wattwil, zwischen der Poststrasse (Dorfplatz) und der Bahnhofstrasse (Löwenkreuzung), heisst sie Ebnaterstrasse.

Die Umgestaltung der Bahnhof- und Poststrasse in eine verkehrsberuhigte Zone durch die Gemeinde Wattwil und auch die Fertigstellung der Umfahrungsstrasse haben Einfluss auf das Verkehrsaufkommen der Ebnaterstrasse.

Mit der Umsetzung des Gestaltungskonzeptes der Bahnhof- und Poststrasse im Ortskern muss auf der Ebnaterstrasse mit geringem Mehrverkehr gerechnet werden. Hingegen führt die fertige Umfahrungsstrasse Richtung Ebnat-Kappel zu einer deutlichen Reduktion des Verkehrs.

Zweck des Projektes ist es, die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs (Langsamverkehr) auf der Ebnaterstrasse zu berücksichtigen und zu verbessern. Das Projekt ist Bestandteil der flankierenden Massnahmen zur Umfahrung Wattwil 2. Etappe.

Auf der Ebnaterstrasse bestehen auf Grund der Topografie und Bebauung eher enge Verhältnisse. Seitliche Mauern und Felsen prägen den Strassenraum und sind besonders für die Radfahrer ein Problem. Zudem ist an verschiedenen Stellen die Strasse für den Fussgänger schwierig zu queren.

3 Projektbescrieb

3.1 Grundlagen

3.1.1 Auftrag

Die B3 Brühwiler AG, Gossau wurde vom Tiefbauamt des Kantons St. Gallen im Oktober 2020 mit der Überprüfung / Überarbeitung des Genehmigungs- / Auflageprojekt beauftragt.

3.1.2 Allgemeine Daten

Für die Ausarbeitung des Projektes standen folgende Unterlagen zur Verfügung:

- Grundbuchpläne in numerischer Form
- Diverse Pläne aus Geoportal
- Normalien Tiefbauamt des Kantons St. Gallen
- Geländeaufnahmen, Tiefbauamt des Kantons St. Gallen, Stand 2010 mit Ergänzungen Stand 2020
- Bericht Materialtechnische Zustandserfassung des Strassenoberbaus mit Sanierungsvorschlag, Kantonsstrasse Nr. 13, Wattwil, Ebnaterstrasse, Consultest AG, Ohringen vom 25. April 2013
- Genehmigungs-/Auflageprojekt, Tiefbauamt des Kantons St. Gallen vom März 2016
- Projektgenehmigung, Protokoll der Regierung des Kantons St. Gallen vom 13. März 2015
- Projektwiderruf, Protokoll der Regierung des Kantons St. Gallen vom 29. April 2020
- SIA – Normenwerk
- SN – Normenwerk

3.1.3 Verkehrsbelastung

Das Verkehrsmodell Wattwil wurde letztmals 2010 im Zusammenhang mit den Abklärungen zur Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen der Umfahrung Wattwil aktualisiert. Gemäss der Verkehrsuntersuchung der Roland Müller Küsnacht AG beträgt der aktuelle Verkehr (Netz IST 2014):

- Ebnaterstrasse: etwa 9'000 Fz/d

Die Verlagerung des Durchgangs- sowie des Ziel- und Quellverkehrs durch die Umfahrungsstrasse Wattwil 2. Etappe führt auf allen Hauptverkehrsachsen von Wattwil zu starken Belastungsänderungen. Am stärksten ist die Entlastungswirkung mit 40-60% auf dem Strassenzug Ebnaterstrasse – Wilerstrasse zwischen Ullsbach und Bunt, etwas geringer ist der Rückgang mit 20-40% auf der Bahnhofstrasse und auf der Poststrasse. In den Berechnungen ist die Umlagerungswirkung der verkehrsberuhigten Zone Bahnhof- und Poststrasse nicht enthalten. Gemäss der Untersuchung beträgt der Verkehr fürs Jahr 2030 mit Umfahrungsstrasse:

- Ebnaterstrasse: etwa 5'600 Fz/d

3.1.4 Drittprojekte

Bauprojekte, welche den Strassenbereich queren, müssen vorgängig ausgeführt werden (z.B. Ersatz Werkleitungen). Weitere Drittprojekte, welche an das Projekt angrenzen, werden lage- und höhenmässig berücksichtigt. Insbesondere sind dies:

- Kantonsstrasse Nr. 13, Wattwil: Knoten Wilerstrasse – Ebnaterstrasse
- Offenlegung Hofstattbach, Wattwil
- Neue Haltestelle Rietwis inkl. Abschnitt Kreiselarm Bahnhofstrasse Süd bis Thurbrücke (Rietwisbrücke)¹.

3.1.5 Rechte und Lasten

Für das Strassenbauvorhaben massgebliche Rechte und Lasten sind bislang keine bekannt. Weitere Rechte und Lasten gemäss Grundbuch der Gemeinde Wattwil.

3.1.6 Baugrund

Unterbau:

Im Projektperimeter wurden bis heute keine geotechnischen Untersuchungen des Unterbaus durchgeführt. Auf Grund der Kenntnisse kann von normalem, eher kiesigem Baugrund (normal baggerfähig, kein Fels) ausgegangen werden. Auf das vorliegende Projekt sind unter dem Titel Baugrund – Unterbau keine besonderen Massnahmen erforderlich.

Oberbau:

Im Rahmen des Projektes wurden durch die Consultest AG, Ohringen diverse Untersuchungen entlang der Ebnaterstrasse durchgeführt. Die Ergebnisse sind dem Bericht «Materialtechnische Zustandserfassung des Strassenoberbaus mit Sanierungsvorschlag» vom 25. April 2013 zu entnehmen.

3.1.7 Langsamverkehr

Rad- und Fusswege:

Entlang oder querend zur Ebnaterstrasse verlaufen folgende verzeichnete Langsamverkehrsrouten:

Art	Lage
Kantonaler Wanderweg	Bahnhofstrasse – Ebnaterstrasse querend (Bereich, Assek. Nr. 121W) – Richtung Nordosten

Tabelle 1: Übersicht Fuss- und Radwege (www.geoportal.ch)

Kantonale oder regionale Radwege sind keine vorhanden.

¹ Dieser Teilabschnitt war vor der Abgabe des Genehmigungsprojekt 2021 Bestandteil des Ursprungsprojekt. Aufgrund der Kostenüberarbeitung wird dieser Projektteil gemäss Weisung des Kantonalen Tiefbauamt als Drittprojekt behandelt und vom Ursprungsprojekt abgetrennt.

3.1.8 Schwachstellen Langsamverkehr

Veloverkehr:

Gemäss der «Schwachstellenanalyse Rad» sind im Projektperimeter mehrere lineare und punktuelle Schwachstellen vorhanden. Nachfolgend werden die Schwachstellen kurz umschrieben. Die vorgeschlagenen Massnahmen zu den jeweiligen Schwachstellen werden überprüft und in das Projekt integriert.

Schwachstellen Nr.:	09.92.20I
Gebietsbezeichnung:	Bahnhofstrasse Rietwiesenweg – Ebnaterstrasse
Schwachstellenbeschreibung:	mangelnde Verkehrssicherheit, Verdrängungseffekt rLV, Ausweichverkehr in Fussgängerbereich, Radverkehrsanlage fehlt
Lösungsvorschlag / Bemerkung:	Strassenraumgestaltung optimieren (Koexistenz/FGSO), Radstreifen markieren (mind. 1.25)

Schwachstellen Nr.:	09.93.04a
Gebietsbezeichnung:	Volkshausstrasse Speerweg – Ebnaterstrasse
Schwachstellenbeschreibung:	Netzergänzung lokal, Neuklassierung
Lösungsvorschlag / Bemerkung:	-

Schwachstellen Nr.:	09.93.11a
Gebietsbezeichnung:	Bahnhofstrasse
Schwachstellenbeschreibung:	Erschliessung OeV, Netzergänzung lokal, Neuklassierung
Lösungsvorschlag / Bemerkung:	-

Schwachstellen Nr.:	09.93.12a
Gebietsbezeichnung:	Ebnaterstrasse
Schwachstellenbeschreibung:	Erschliessung Quartier, Netzergänzung lokal, Neuklassierung
Lösungsvorschlag / Bemerkung:	-

Schwachstellen Nr.:	09.93.15I
Gebietsbezeichnung:	Ebnaterstrasse Dorfplatz – Bahnhofstrasse
Schwachstellenbeschreibung:	Radverkehrsanlage fehlt, DTV >9000 (11), mangelnde Verkehrssicherheit, Verdrängungseffekt rLV, Ausweichverkehr in Fussgängerbereich
Lösungsvorschlag / Bemerkung:	Strassenraumgestaltung optimieren (Koexistenz/FGSO), Kernfahrbahn (1.25 / 4.5 / 1.25)

Schwachstellen Nr.:	09.93.16p
Gebietsbezeichnung:	Ebnaterstrasse Einmündung Volkshausstrasse
Schwachstellenbeschrieb:	Abbiegehilfe bzw. ungenügend, Mitbenutzung Fussgängerstreifen
Lösungsvorschlag / Bemerkung:	geschützte Abbiegehilfe erstellen bzw. optimieren, Velofurt realisieren
Schwachstellen Nr.:	09.93.17p
Gebietsbezeichnung:	Knoten Ebnater-/Bahnhofstrasse
Schwachstellenbeschrieb:	Abbiegehilfe fehlt bzw. ungenügend, verkehrsorientierter Ausbau, mangelnde Verkehrssicherheit
Lösungsvorschlag / Bemerkung:	Knotengestaltung optimieren, geschützte Abbiegehilfe erstellen bzw. optimieren, Spurreduktion prüfen
Schwachstellen Nr.:	09.93.21l
Gebietsbezeichnung:	Ebnaterstrasse Bahnhofstrasse – Waisenhausstrasse
Schwachstellenbeschrieb:	Radverkehrsanlage fehlt, DTV > 12000 (11), mangelnde Verkehrssicherheit, Verdrängungseffekt rLV, Ausweichverkehr in Fussgängerbereich
Lösungsvorschlag / Bemerkung:	Strassenraumgestaltung optimieren (Koexistenz/FGSO), Kernfahrbahn (1.25 / 4.5 / 1.25)

Fussverkehr:

Im Rahmen der Schachstellenanalyse Langsamverkehr wurden sämtliche Fussgängerstreifen auf dem vorliegenden Strassenzug analysiert und bewertet. Im vorliegenden Projektabschnitt sind sieben Fussgängerstreifen betroffen.

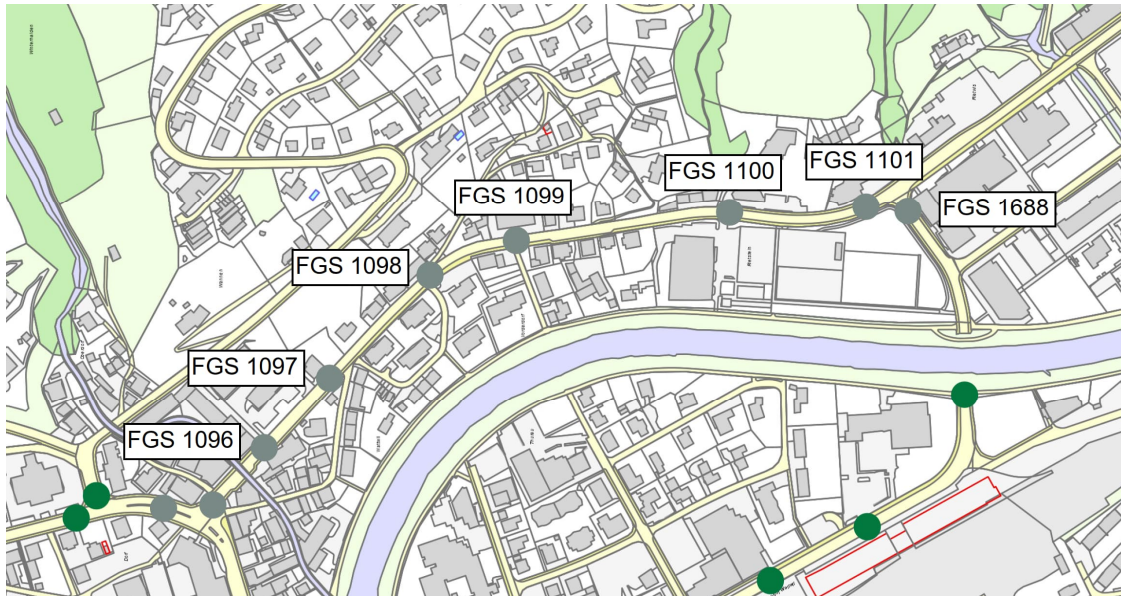


Abbildung 2: Übersicht Schwachstellen FGS (LV Portal)

FGS 1096

Das Bedürfnis nach diesem Fussgängerstreifen ist aufgrund spezieller Nutzergruppen und der Entfernung zum nächsten Fussgängerstreifen gegeben. In der Schachstellenanalyse wird bemängelt, dass keine gesicherten Warteräume für Fussgänger vorhanden sind. Ausserdem fehlt eine Mittelinsel.

FGS 1097

Das Bedürfnis nach diesem Fussgängerstreifen ist aufgrund spezieller Nutzergruppen und der Entfernung zum nächsten Fussgängerstreifen gegeben. In der Schwachstellenanalyse wird bemängelt, dass keine gesicherten Warteräume für Fussgänger sowie keine Mittelinsel vorhanden sind. Ausserdem ist die Markierung in einem schlechten Zustand.

FGS 1098

Das Bedürfnis nach diesem Fussgängerstreifen ist aufgrund der Entfernung zum nächsten Fussgängerstreifen gegeben. In der Schwachstellenanalyse wird bemängelt, dass keine gesicherten Warteräume für Fussgänger sowie keine Mittelinsel vorhanden sind.

FGS 1099

Das Bedürfnis nach diesem Fussgängerstreifen ist aufgrund vereinzelt spezieller Nutzergruppen und der Entfernung zum nächsten Fussgängerstreifen gegeben. In der Schwachstellenanalyse wird bemängelt, dass keine gesicherten Warteräume für Fussgänger sowie keine Mittelinsel vorhanden sind.

FGS 1100

Das Bedürfnis nach diesem Fussgängerstreifen ist aufgrund der Entfernung zum nächsten Fussgängerstreifen gegeben. In der Schwachstellenanalyse wird bemängelt, dass keine gesicherten Warteräume für Fussgänger sowie keine Mittelinsel vorhanden sind.

FGS 1101

Das Bedürfnis nach diesem Fussgängerstreifen ist aufgrund der Entfernung zum nächsten Fussgängerstreifen gegeben. In der Schwachstellenanalyse wird bemängelt, dass keine Mittelinsel vorhanden ist.

FGS 1688

Die Voraussetzung ist für diesen Fussgängerstreifen eher nicht gegeben. Einzig der Abstand zum nächsten Fussgängerstreifen wird als Erfordernis aufgelistet. In der Schwachstellenanalyse wird bemängelt, dass keine Mittelinsel vorhanden ist.

Die Beurteilung fand vor Erscheinung der neuen Norm SN 40 241 (Gültig ab 31.03.2019) statt.

3.1.9 Stellungnahme Dritter

Das Vorprojekt wurde den folgenden Instanzen zur Stellungnahme unterbreitet:

Kantonale Instanzen

- Amt für öffentlichen Verkehr
- Kantonspolizei St. Gallen, Abteilung Verkehrstechnik
- Amt für Umwelt und Energie
- Amt für Natur, Jagd- und Fischerei
- Amt für Raumentwicklung und Geoinformation
- Amt für Wasser und Energie
- Kantonsingenieurbüro
- Grundstückgeschäfte
- Mobilität und Planung
- Strassenkreisinspektorat (Wattwil)
- Kantonsforstamt
- Kunstbauten

Kommunale Instanzen

- Gemeinde Wattwil

3.1.10 Strassenzustand heute

Allgemeine Geometrie:

Die Ebnaterstrasse ist eine Kantonsstrasse (Staatsstrasse 2. Klasse) und bildet eine wichtige Verbindung von Bütschwil Richtung Wildhaus. Die Fahrbahnbreite beträgt im Regelfall 6.50 m. Thurseits besteht auf der ganzen Länge ein durchgehendes Trottoir. Entlang der zwei Längsparkbuchten mit Platz für ca. 16 Fahrzeuge fehlt der Sicherheitsabstand und führt bei offenen Autotüren zu gefährlichen Situationen. Nebst der Verbindungsfunktion erschliesst die Kantonsstrasse mehrere Liegenschaften direkt ab der Strasse. Zu- und Ausfahrten von Grundstücken sind direkt mit der Kantonsstrasse verbunden. Die bestehenden Fussgängerstreifen lassen die Fusswegbeziehungen grundsätzlich auf direktestem Weg zu. Die Ebnaterstrasse fällt innerhalb des Projektperimeters in südliche Richtung.

Oberbau – visuelle Grobbeurteilung:

Die Lebensdauer der Beläge von Fahrbahn und Trottoir ist erreicht. Diverse Belagsschäden sind in Form von wilden Rissen, Ablösungen und Verformungen vorhanden. Die Risse sind in der Tiefe mehrheitlich durchgehend. Die Substanz des heutigen Belagsaufbau ist ungenügend. In den Jahren 1976 und 1996 wurden lediglich die obersten Belagsschichten ersetzt.

Abschlüsse:

Die Lebensdauer der Abschlüsse ist wie bei den Belägen erreicht. Die Abschlüsse bestehen mehrheitlich aus einem kombinierten Rand- und Wasserstein.

Entwässerung:

Die Kantonsstrasse wird über Strassenabläufe entwässert. Der Zustand der Schächte ist gut, die Lage der Schächte jedoch teilweise ungünstig. Die Schachtabdeckungen weisen Abnutzungserscheinungen auf.

3.1.11 Ausnahmetransportroute

Die Ebnaterstrasse ist mit einer Ausnahmetransportroute Typ III überlagert.

3.2 Projekt

3.2.1 Ausgangslage

Das Genehmigungsprojekt aus dem Jahr 1991 für ein bergseitiges Trottoir zwischen der Textilfachschule und dem Hofstattweg scheiterte damals an den Landerwerbsverhandlungen. Mit der Zusammensetzung der Fachgruppe «Verkehrsführung und Strassenraumgestaltung Zentrum Wattwil» im Jahr 2002 hat eine umfangreiche Konzept- und Projektierungsarbeit für die Ebnaterstrasse begonnen, viele Varianten und Möglichkeiten wurden geprüft. Das Tiefbauamt des Kantons St. Gallen als Strasseneigentümerin, die Kantonspolizei, die Gemeinde und auch die Anwohner der Ebnaterstrasse haben die entsprechenden Entscheide mitbestimmt. Für die Ebnaterstrasse samt Dorfplatzkreuzung und Löwenkreuzung sind folgende Massnahmen und Varianten geprüft worden:

- Einseitige Kernfahrbahn
- Fahrbahnverschmälerung auf 6 Meter
- Fahrbahnverbreiterung auf 7 Meter mit Kernfahrbahn
- Durchgehend bergseitiges Trottoir
- Schliessung der Hofstattstrasse
- Einbau von Mittelinseln
- Bau von Fussgänger-Lichtsignalen
- Abtrag der Felswand
- Verschiebung der Beleuchtung an den Strassenrand
- 24 m Kreisel beim Dorfplatz
- 26 m Kreisel bei der Löwenkreuzung
- Gebäudeabbruch Eckhaus Heberleinareal
- usw.

Am 17. November 2009 haben Vertreter des Gemeinderates, des Tiefbauamtes und der Kantonspolizei sich für das Projekt Stand Mai 2013 entschieden.

Am 10. März 2015 wurde das Projekt Stand Februar 2015 von der Regierung genehmigt. Vom 13. April bis 12. Mai 2016 folgte die öffentliche Auflage in der politischen Gemeinde Wattwil (Stand März 2016). Innerhalb der Auflagefrist wurden fünf Einsprachen gegen das Ausführungsprojekt erhoben. Im Rahmen der Einsprachenerledigung stellte das Tiefbauamt einen erheblichen Mangel in den vorangegangenen Projektierungsarbeiten bezüglich der geplanten Parkierungsanordnung fest. Konkret erwiesen sich die vorgesehenen Abmessungen der Sichtfelder als nicht bewilligungsfähig. Die Projektleitung überprüfte in der Folge das gesamte vom Tiefbauamt erarbeitete Ausführungsprojekt. Im Rahmen dieser Überprüfungsarbeiten kamen weitere beachtliche Projektängel zum Vorschein, die namentlich die Verkehrssicherheit betrafen. Aus diesem Grund kann das Projekt auch mit Projektänderungen nicht realisiert werden.

Daraufhin beschloss die Regierung des Kantons St. Gallen am 28. April 2020 das Projekt «Kantonsstrasse Nr. 13, Wattwil: Verbesserung Langsamverkehr Ebnaterstrasse» zu widerrufen.

Das vorliegende Auflage- und Genehmigungsprojekt soll durch ein erfahrenes Ingenieurunternehmen sorgfältig überprüft und nötigenfalls angepasst werden.

Der Kostenanteil für die Gemeinde Wattwil auf Basis des Projektes 2015 wurde an einer Volksabstimmung bewilligt. Das nun vorliegende Projekt hat wesentliche Mehrkosten zur Folge. Daraufhin wurde durch das Tiefbauamt Kanton St.Gallen beschlossen, dass der Projektabschnitt Bahnhofstrasse Süd (zwischen dem neuen geplanten Kreisell Löwenkreuzung und der Thurbrücke) aus dem Projekt abgetrennt werden soll und dieses als Drittprojekt betrachtet wird. Unabhängig dieser Massnahmen soll der Gemeindeanteil bei dem ungefähr bewilligten Betrag belassen werden und die entsprechenden Mehrkosten durch den Kanton getragen werden.

3.2.2 Varianten

Im Rahmen der Überprüfung wurde eine neue Variante mit einem beidseitigen Velostreifen von 1.50 m Breite untersucht. Thurseitig ist ein durchgehendes Trottoir von 2.0 m vorgesehen. Das bergseitige Trottoir ist zwischen der Textilfachschule und dem Eduard-Heberlein-Weg als mögliche Option eingetragen. Der bestehende Fussgängerstreifen bei der Volkshausstrasse würde Richtung Süden zum Eduard-Heberlein-Weg verlegt, so dass die Querung am Trottoirende gefahrlos möglich ist. Das geometrische Normalprofil würde sich somit folgendermassen zusammensetzen:

Trottoir	2.0 m
Velostreifen	1.5 m
Fahrbahn	5.0 m
Velostreifen	1.5 m
Trottoir teilw.	2.0 m

Im Bereich des Knoten Ebnater- / Bahnhofstrasse ist keine Änderung gegenüber dem Projekt des Kantons St. Gallen vorgesehen.

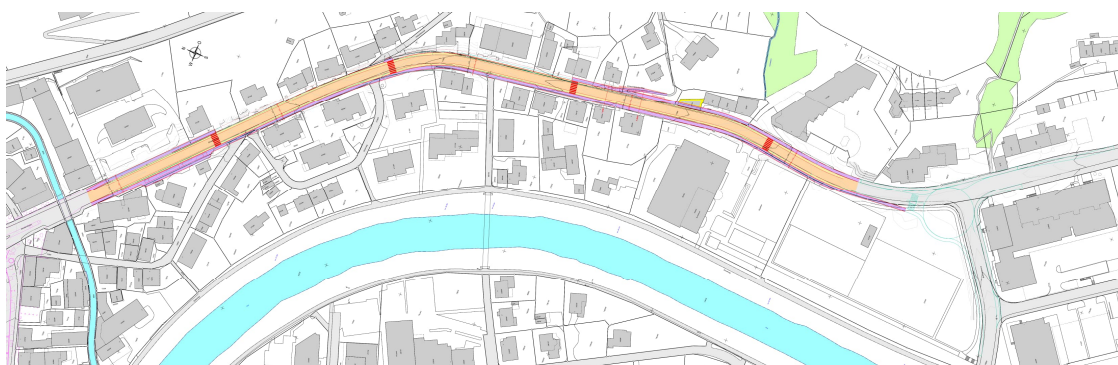


Abbildung 3: Situation Variante mit Velostreifen

Am 07.12.2020 wurde durch den Kanton St. Gallen entschieden, grundsätzlich beim Ursprungsprojekt zu bleiben und dieses zu verbessern. Die Aufwertung mit der Projektvariante wird anerkannt, jedoch hat die Stimmbevölkerung der Gemeinde Wattwil das Ursprungsprojekt bereits angenommen. Das heisst, das Regime und die Art des Projekts muss im Grundsatz gleichbleiben.

3.2.3 Sicherheit

Im vorliegenden Projekt wurde den sicherheitsrelevanten Randbedingungen hohe Beachtung geschenkt und dementsprechend auch umgesetzt. Mit einem beidseitig fast durchgehenden Trottoir und neu platzierten Fussgängerstreifen wird der Bereich massgebend aufgewertet. Mittelinseln können bei den Fussgängerstreifen entlang der Ebnaterstrasse aufgrund des fehlenden Platzes nicht angebracht werden. Die allgemeinen Raumverhältnisse sind sehr knapp. Jedoch genügen die Fussgängerstreifen allen anderen Anforderungen bezüglich Sicherheit. Die neuen Fussgängerstreifen beim Kreisel werden mit Mittelinsel ausgeführt. Bei allen einmündenden Gemeindestrassen werden Trottoirüberfahrten realisiert. Und letztlich werden bei allen Grundstücksausfahrten die notwendigen Sichtzonen durchgesetzt. Parkplätze, welche die Sicht einschränken oder das Rückwärtsfahren über das Trottoir in die Kantonsstrasse nicht mit einer neuen Anordnung verhindert werden kann, werden aufgehoben. Damit erhöht sich die Verkehrssicherheit auf dem ganzen Abschnitt markant.

3.2.4 Geplante Massnahmen

Das Projekt umfasst im Wesentlichen folgende Massnahmen:

- Durchgehende Fahrbahnbreite von 6.50 m
- Neubau Kreisel Löwenkreuzung
- Fussgängerstreifen mit Mittelinsel Bereich Kreisel
- Provisorische Anpassung Bahnhofstrasse an neue Knotengeometrie
- Anpassung Zu- und Wegfahrt Tankstelle / Cafe
- Vollständiger Ersatz des Asphalts mit teilweise Vollausbau bei der Fahrbahn und dem Trottoir
- Einschränkung Grundstückzufahrten mit Pollern und/oder Rabatten
- Erstellung Trottoirüberfahrten bei allen einmündenden Gemeindestrassen
- Aufhebung von Längsparkplätzen entlang Ebnaterstrasse
- Aufhebung von diversen Parkplätzen auf privaten Grundstücken
- Teilweise Neumarkierung von Parkplätzen entlang Ebnaterstrasse und auf privaten Grundstücken

3.2.5 Situation

Ebnaterstrasse:

Die bestehenden Strassenränder und somit die Fahrbahnbreite von 6.50 m bleiben mehrheitlich bestehen. Lediglich zwischen der Ringstrasse und dem Speerweg resp. Hofstattstrasse und im Bereich des Felsens wird der Verlauf der Fahrbahn zu Gunsten eines vergrösserten bergseitigen Freiraums etwas korrigiert. Mit zwei zusätzlichen Trottoirabschnitten im Bereich Textilfachschule und im Bereich ehemals Denner wird die Situation für die Fussgänger bergseits der Strasse verbessert. Die Basiserschliessung des Fussgängerverkehrs erfolgt jedoch über das talseitig durchgehende Trottoir. Im Bereich des Projektabschnitts sind heute 7 Fussgängerstreifen vorhanden. Gemäss der Beurteilung und Überprüfung dieser Übergänge sind bei den meisten Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erforderlich (siehe Kapitel 3.1.8). Vor allem sind überfahrbare Warteräume zu vermeiden.

Die Längsparkbucht im Bereich Ringstrasse wird mit Gestaltungselementen (Bäumen) in einzelne Parkfelder eingeteilt und auf Niveau des dahinterliegenden Trottoirs angelegt. Bei Nichtbelegung des Parkplatzes steht der Raum als Fussgängerfläche zur Verfügung.

Ein Sicherheitsabstand zwischen Parkfelder und Strassenrand zu Lasten der Parkplatzbreite entschärft die Situation beim Ein- und Aussteigen und schafft insbesondere für den Radverkehr etwas mehr Platz bei offenen Autotüren. Die Längsparkbucht mit ca. 6 Parkplätzen im Bereich des Speerweges (ehemals Toggenburger-Medien) wurde bereits zu Gunsten der neuen Überbauung «Vorderdorf II» aufgehoben. Ebenfalls aufgehoben wird die Längsparkbucht im Bereich der Volkshausstrasse. Die Sichtweiten aus den privaten Zufahrten lassen keine Bucht zu. Um Rückwärtsmanöver von Personenwagen über das neue Trottoir auf die Kantonsstrasse zu vermeiden, müssen beim ehemals Denner die Aussenparkplätze neu angeordnet werden. Dadurch entfallen 5 Parkplätze.

Durch die farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche im Randbereich (breite Farbbänder) wird die Fahrbahnbreite optisch reduziert und bewirkt so eine Reduktion der Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs. Bedingt durch den Bau des bergseitigen Trottoirs müssen einzelne Stütz- und Gartenmauern ersetzt werden.

Löwenkreuzung:

Bei der Kreuzung Ebnaterstrasse / Bahnhofstrasse, Höhe Restaurant Löwen, ist ein 3-armiger Kreisel mit einem Aussendurchmesser von 32 Meter vorgesehen. Die Lage des Kreisels nimmt Rücksicht auf das geschützte Eckhaus im ehemaligen Heberleinareal. Die Fussgängerstreifen werden mit Schutzinseln versehen.

Im Drittprojekt Bahnhofstrasse Süd sind zwei neue Haltestellen geplant. Vorerst soll der Anschluss vom Kreisellarm in die Bahnhofstrasse mit einer provisorischen Anpassung an den bestehenden Fahrbahnrand erfolgen.

Die Parkplatzzufahrt zum Restaurant «Löwen» erfolgt über das Nachbargrundstück. Der entsprechende Grundeigentümer hat sich positiv über einen Abbruch der Anbaute (Assek. Nr. 121W) geäußert. Die Details werden im Rahmen der Einsprache- und Landerwerbsverhandlungen geregelt.

Im Bereich der gegenüberliegenden Sportanlage Rietstein sind Anpassungen der Sportanlagen notwendig.

Mit Protokollauszug vom 19. März 2013 hat der Gemeinderat Wattwil beschlossen, den Kreisellinnenraum gemäss dem Kreisel Bahnhofplatz zu begrünen, das heisst mit Bäumen zu versehen. Bei Bedarf wird ein Landschaftsplanungsbüro beigezogen. Auch die Verkehrsplanungskommission ist gegen eine künstlerische Gestaltung.

3.2.6 Linienführung

Horizontale Linienführung:

Die horizontale Linienführung ist auf die Projektierungsgeschwindigkeit $V_P = 50$ km/h ausgelegt. Die Strassenränder verschieben sich leicht gegenüber der heutigen Lage.

Vertikale Linienführung:

Die Höhenlage der Fahrbahnachse orientiert sich am heutigen Niveau und wird nur örtlich im Sinne des Ausgleiches von Unebenheiten leicht angepasst. Das Längsgefälle liegt zwischen 0.5% und 2.2%.

3.2.7 Sichtzonen

Allgemein:

Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wird beibehalten. Alle erforderlichen Sichtweiten können dem Landerwerbs- und Enteignungsplan entnommen werden.

Fussgängerstreifen:

Die notwendigen Sichtweiten gemäss der VSS Norm 40 241-2019 «Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr – Fussgängerstreifen» können eingehalten werden.

Knoten:

Die erforderlichen Sichtweiten für den Fussgänger (LV) und den motorisierten Individualverkehr (MIV) können mit den geplanten Massnahmen erfüllt werden.

3.2.8 Geometrisches Normalprofil (GNP)

Art	Breite
Fahrbahn generell	6.5 m
Fahrspur bei Mittelinsel	mind. 4.0 m
Fussgängerübergang	4.0 m
Trottoir	mind. 2.0 m
Trottoirüberfahrt	mind. 2.5 m

Tabelle 2: generelle Abmessungen GNP

Das Quergefälle in der Fahrbahn orientiert sich grundsätzlich an den bestehenden Gefällsverhältnissen. Dies bedeutet, dass in geraden Streckenabschnitten ein Dachgefälle erstellt wird. In Kurvenbereichen wird jeweils auf ein einseitiges Gefälle gewechselt. Die Gefälle betragen für das Dach- und das einseitige Gefälle 3.0%. Im Trottoirbereich beträgt das Gefälle grundsätzlich 2.0%. Lokal wird aufgrund der bestehenden Gefällsverhältnisse das Gefälle des Trottoirs auf 1.0% reduziert.

3.2.9 Dimensionierung Oberbau

Für den Ausbau der Kantonsstrasse erfolgt grösstenteils nur ein Belagsersatz. Im Bereich, wo neue Strassenabschlüsse versetzt werden, ist ein Teilausbau vorgesehen.

Der Dimensionierung des Strassenoberbaus liegen folgende Vorgaben zugrunde:

Projektteil	Tragfähigkeit	Verkehrslastklasse
Strassen	S2 - mittlere Tragfähigkeit	T4 – schwer
Trottoir / Vorplätze	S2 - mittlere Tragfähigkeit	T1 – sehr leicht

Tabelle 3: Übersicht Tragfähigkeits- und Verkehrslastklasse

Daraus ergibt sich folgender Aufbau für den Oberbau:

Fahrbahn		
Deckschicht	SDA 8 lärmarm B 70/100	3.00cm
Binderschicht	AC B 22 S B 70/100	7.00cm
Tragschicht	AC T 22 S B 70/100	7.00cm
Fundationsschicht	RC-Kiesgemisch 0/45 (vorwiegend Bestand)	63.00cm
Total		80.00cm

Tabelle 4: Projektierter Oberbau Fahrbahn / Kreiselring

Kreisel		
Deckschicht	AC MR 11 PmB	3.50cm
Binderschicht	AC B 22 H PmB	7.50cm
Tragschicht	AC T 22 H PmB	9.00cm
Fundationsschicht *	RC-Kiesgemisch 0/45 (vorwiegend Bestand)	65.00cm
Total		85.00cm
* Variante		
Ausgleichsschicht	RC-Kiesgemisch 0/45	20.00cm
Fundationsschicht	Zementstabilisation	20.00cm

Tabelle 5: Projektierter Oberbau Kreisel

Trottoir / Trottoirüberfahrt / Parkplatz		
Deckschicht	AC 8 N B 70/100	3.00cm
Tragschicht	AC T 16 N B 70/100	5.00cm
Tragschicht (bei Trottoirüberfahrten)	AC T 22 N B 70/100	7.00cm
Fundationsschicht	RC-Kiesgemisch 0/45 (vorwiegend Bestand)	40.00cm
Total		55.00cm

Tabelle 6: Projektierter Oberbau Trottoir / Trottoirüberfahrt / Parkplatz

3.2.10 Randabschlüsse

Alle Randabschlüsse der Ebnaterstrasse werden ersetzt. Die Strassenränder werden mehrheitlich mit einem kombinierten Abschluss (Randstein RN 12 mit Wasserstein Binder Typ 12) ausgeführt. Der Trottoirrand wird grösstenteils mit einem einfachen Bundstein (Binder Typ 12) ausgeführt. Die Fussgängerinseln werden mit einem Doppelbund (Binder Typ 12) eingefasst. Die Abschlüsse der Trottoirüberfahrt werden gemäss Normal des Tiefbauamtes des Kantons St. Gallen ausgeführt.

Steinarten	
Randstein	RN Typ 12 (Höhe min. 25 cm), Granit
Wasser-, Bundstein, Doppelbund	Binder Typ 12, Granit, feinkörnig, Oberfläche gestockt
Stellplatte	SN 8 (Höhe min. 25 cm), Granit
Spezialstein, Kreisel Inneninsel	RN Typ 30 (Höhe min. 25 cm), Granit
Trottoirüberfahrt	Typ SN 15/20, Granit, entlang Fahrbahn Kantonsstrasse Binder Typ 12, Granit, feinkörnig, Oberfläche gestockt, in einmündender Strasse

Tabelle 7: Übersicht Steine für Randabschlüsse

Anschläge	
Rand- und Wasserstein	8.0 cm, normal 2.5 cm, bei Überfahrten 10.0 cm, Insel
Rand- und Wasserstein (Trottoirüberfahrten)	4.0 cm, schräg
Doppelbundstein	5.0 cm, normal 4.0 cm, abgesenkt 2.5 cm, bei Überfahrten 2.5 cm, bei Fussgängerinsel
Stellplatte	10.0 cm, normal
Spezialstein, Kreisel Inneninsel	9.0 cm, normal

Tabelle 8: Übersicht Anschläge der Randabschlüsse

3.2.11 Oberflächenentwässerung

Die Strassenabläufe müssen teilweise neu platziert werden. Die Ableitung erfolgt direkt an den vorhandenen Mischwasserkanal. Die Rostabdeckungen werden überall ersetzt.

3.2.12 Behindertengerechtes Bauen

Alle strassenbaulichen Massnahmen orientieren sich an der Richtlinie «Behindertengerechte Fusswegnetze» von der schweizerischen Fachstelle für behindertengerechtes Bauen bzw. der VSS-Norm 640 075. Die Anforderungen an einen hindernisfreien Verkehrsraum werden wenn möglich erfüllt.

3.2.13 Signalisation und Markierung

Die geplanten Massnahmen für Signalisation und Markierungen sind auf dem entsprechenden Plan ersichtlich. Alle notwendigen Signale und Markierungen werden durch die Abteilung Verkehrstechnik der Kantonspolizei St. Gallen verfügt.

3.3 Werke

Im Bereich des vorliegenden Bauvorhabens sind Leitungen sämtlicher technischer Werke vorhanden. Die aktuellen Netzpläne wurden eingeholt und im Werkleitungsplan eingetragen. Im Laufe des Jahres 2016 wurden in der Ebnaterstrasse Wärmeverbundleitungen verlegt. Gleichzeitig sollten auch andere Werkleitungen (Wasser, Gas, etc.) ergänzt werden. Vor Baubeginn werden alle Werkeigentümer nochmals begrüsst und angehört. Diese Arbeiten werden durch die Projektleitung koordiniert. Ziel ist es, die Werkleitungserneuerungen auf einen Zeithorizont von mindestens zehn Jahren auszurichten, damit die sanierte Strasse in diesem Zeitraum nicht mehr aufgebrochen werden muss.

3.4 Beleuchtung

Die heutige Beleuchtung besteht aus alten Seilpendelleuchten, Peitschenkandelabern und Aufsatzkandelabern mit Natrium-Dampflampen und aus vereinzelt LED-Leuchten der Versuchsstrecke Bahnhofstrasse. Dieses «Flickwerk» wird auf Wunsch der Gemeinde Wattwil und des Strassenkreisinspektorates durch eine komplett neue Beleuchtung ersetzt. Das entsprechende Konzept wurde erstellt. Die Kandelaberstandorte können dem Werkleitungsplan entnommen werden. Entsprechende Kosten sind im Kostenvoranschlag enthalten.

3.5 Verkehrszählanlage

Im Bereich der Sportanlage Rietstein betreibt der Kanton eine automatische Verkehrszählungsanlage. Bezüglich Schlaufen usw. wird vor Baubeginn mit der entsprechenden Abteilung des Strasseninspektorates Kontakt aufgenommen.

3.6 Strassenentwässerung

Das Entwässerungskonzept richtet sich nach den Richtlinien gemäss «Wegleitung Gewässerschutz bei der Entwässerung von Verkehrsanlagen» (BAFU) sowie dem Merkblatt AWE184 «Regenwasserentsorgung» des Amtes für Umwelt und Energie des Kantons St. Gallen und den Vorgaben der Gemeinde Wattwil. Demnach ist Strassenabwasser in erster Linie zu versickern, in zweiter Linie in ein Oberflächenwasser einzuleiten und in dritter Linie der Kanalisation zuzuführen. Dem Konzept liegt folgende Annahme zugrunde:

Belastungsklasse des Regenwassers ab der Kantonsstrasse (DTV aktuell ca. 9'000 Fz/d)	mittel
---	--------

Die berechnete Strassenfläche bleibt gegenüber der heutigen Situation ungefähr gleich. Im Bereich, wo bergseitig ein Trottoir erstellt wird, erweitert sich die berechnete Strassenfläche leicht. Im Projektperimeter befindet sich der Hofstattbach. Eine Einleitung ist aufgrund der gegebenen Rohrleitungssysteme und der zu kleinen Wassermenge im Hofstattbach selbst nicht möglich². Eine Versickerung ist in der Nähe der Ebnaterstrasse aus Platzgründen nicht möglich. Das Oberflächenwasser der Strasse wird deshalb wie heute auf allen Strecken über Einlaufschächte oder Rinnen an die bestehende Mischwasserleitung angeschlossen. Diese Entwässerungsart entspricht auch der generellen Entwässerungsplanung (GEP) der Gemeinde Wattwil.

Der Oberflächenwasserabfluss wird durch die Wahl normengerechter Gefällsverhältnisse in Quer- und Längensprofilen gewährleistet.

Die neuen Strassenabläufe werden wo möglich an den bestehenden Entwässerungsleitungen angeschlossen. Aus Gründen der Flexibilität beim Anschluss an bestehende Entwässerungsleitungen werden PP-Rohre eingesetzt.

² Geplant ist die Offenlegung des Hofstattbachs. Dazu könnte dann ein kleiner Teil des Strassenabwassers mit einer Vorbehandlung in das Gewässer eingeleitet werden. Dies würde auch den Prioritäten der Abwasserentsorgung entsprechen. Dazu wären aber neue Entwässerungsleitungen entlang des Fahrbahnrandes erforderlich. Diese mögliche Massnahme muss mit der Bewilligungsbehörde und der Bauherrschaft abgesprochen werden.

4 Umwelt

4.1 Altlasten

Im Bereich des neuen Kreisels sind Grundstücke als belastete Standorte eingetragen. Die entsprechenden Massnahmen werden rechtzeitig mit dem AFU besprochen.

4.2 Prüfgebiet Bodenverschiebung

Die Ebnaterstrasse liegt im «Prüfgebiet Bodenverschiebung». Der Oberboden ist aufgrund der Verkehrsmenge mit grosser Wahrscheinlichkeit mit Schwermetall belastet.

4.3 Ortsbild- und Heimatschutz

Die Ebnaterstrasse liegt teilweise innerhalb des Ortsbildschutzgebiet A. Ausserdem sind mehrere Gebäude in der Umgebung geschützt. Die Lage des Kreisels wurde so gewählt, dass das geschützte Gebäude Assek. Nr. 1552W (Nr. 99 gemäss Abbildung unten) nicht tangiert wird. Konflikte mit den Kulturobjekten sind somit nicht zu erwarten. Es gilt die Schutzverordnung Grundbuchkreis Wattwil vom 22.11.1996.



Abbildung 4: Schutzverordnung, kommunale Darstellung (www.geoportal.ch)

4.4 Boden, Fruchtfolgeflächen

Fruchtfolgefläche ist keine betroffen.

4.5 Wald, Rodungen

Waldflächen sind keine betroffen

4.6 Grund- und Oberflächengewässer

4.6.1 Gewässerschutzkarte

Die Ebnaterstrasse liegt innerhalb des Gewässerschutzbereichs Au und Ao überlagert.

4.6.2 Grundwasserleiter

Gemäss Grundwasserkarte verläuft im Bereich der Kantonsstrasse ein Grundwasserleiter in der Talsohle mit einer geringen Mächtigkeit von 0 bis 2.0 m. Aus der Karte Grundwasserinventar Kanton St. Gallen gehen folgende Daten hervor:

Geologie:	Talfüllung mit nacheiszeitlichen und rezenten Alluvionen
Hydrogeologie:	Grundwasserleiter entlang Thur, Infiltration von Thurwasser, Grundwasserspiegel nahe Terrainoberfläche
Untergrundaufbau:	Talboden, bestehend hauptsächlich aus Ablagerungen der Thur mit wechselnden Anteilen aus Kies, Sand und Lehm (Ton), grössere Gebietsabschnitte durchsetzt mit Verlandungssedimenten

4.6.3 Gewässer

Die Ebnaterstrasse wird im Bereich der Sportanlage Rietstein vom Hofstattbach unterquert. Für den Bach ist ein separates Projekt zur Offenlegung in Bearbeitung.

4.7 Naturschutz

Das Gebiet ist nicht im Plan der Naturschutzinventare eingetragen. Auf das vorliegende Projekt sind unter dem Titel Naturschutz keine Massnahmen erforderlich.

4.8 Private Quelfassungen

Es sind keine privaten Quelfassungen innerhalb des Projektperimeters bekannt.

4.9 Umweltschutz

Gemäss Richtlinie «Baurichtlinie Luft (BauRLL)» handelt es sich beim vorliegenden Projekt, aufgrund der Länge der zu sanierenden Strasse und der Lage im ländlichen Gebiet, um eine Baustelle mit Basismassnahmen. Die entsprechenden Vorschriften sind im Rahmen der weiteren Projektierung und der Submission umzusetzen. Die Merkblätter vom Amt für Umwelt (AFU) des Kantons St. Gallen AFU002 und AFU173 sind zu beachten. Die Entsorgungswege von mineralischen Bauabfällen und Bodenmaterial sind mit Lieferscheinen aufzuzeigen. Die Umweltbaubegleitung wird voraussichtlich durch die Oberbauleitung des kantonalen Tiefbauamtes wahrgenommen.

4.10 Naturgefahren

Der Projektperimeter liegt teilweise innerhalb des Gefährdungsbereichs Wasser und Rutschung. Bei beiden Prozessen ist von einer geringen bis mittleren Gefährdung auszugehen. Die Gefahren gehen von folgenden Objekten aus:

- Thur
- Dorfbach Wattwil
- Hofstattbach
- Tüetlisbergbach
- Hangmure Rietstein 1
- Hangmure Rietstein 2
- Hangmure Hofstatt

4.11 Lärm

Durch die Eröffnung der Umfahrungsstrasse Wattwil 2. Etappe und die entsprechende Verkehrsabnahme verbessert sich die Lärmsituation auf den vorliegenden Strassenabschnitten. Da mit den prognostizierten Verkehrsmengen nach Eröffnung der Umfahrung voraussichtlich noch einige Grenzwertüberschreitungen auf der Ebnaterstrasse verbleiben, wird auf der Ebnaterstrasse im Abschnitt von der Brücke Dorfbach bis zum Kreisel Bahnhofstrasse ein lärmarmer Belag SDA 8 eingebaut. Zusätzlich werden alle Stützmauern, welche höher als 80 cm ab Oberkante Trottoir sind, kantonsstrassenseitig schallabsorbierend verkleidet (Schallabsorption $DL\alpha NRD$ von mindestens 8 dB(A), hoch absorbierend).

Nach der Eröffnung der Umfahrung werden allfällig verbleibende Grenzwertüberschreitungen im Rahmen einer ordentlichen Lärmsanierung abgehandelt.

5 Verkehrssicherheit, Unfallstatistik

Insgesamt sind in der Zeitspanne von neun Jahren (2011-2019) sieben Unfälle direkt auf der Ebnaterstrasse verzeichnet worden (map.geo.admin.ch/ASTRA). Zusätzlich gab es einen Unfall bei der Einmündung des Hofstattweges. Dabei wurden keine Personen getötet. Jedoch gab es mehrere Leichtverletzte Personen und eine schwerverletzte Person. Bei vier Unfällen (inkl. Hofstattweg) handelte es sich um Unfälle mit Fussgängerbeteiligung. Bei zwei Unfällen war ein Motorrad beteiligt. Dreimal handelte es sich um einen Auffahrunfall. Alle Unfälle ereigneten sich im Nachmittag- oder Abendverkehr.

6 Termine und Bauablauf

6.1 Verfahrensprogramm

Bei optimalem Verlauf der politischen Prozesse in der Gemeinde Wattwil und beim Plangenehmigungs- und Landerwerbsverfahren ist ein Baubeginn ab Sommer 2024 möglich. Das Verfahrensprogramm für die Massnahmen an der Ebnaterstrasse in Wattwil kann im optimalen Fall folgendermassen abgeschätzt werden:

Aktion	Zeitraum	Verantwortlich
Ablieferung Genehmigungsprojekt	Dezember 2022	PV
Projektgenehmigung durch Regierung	Frühling 2023	K/G
Planaufgabe gem. Strassengesetz	Ab Sommer 2023	K/G
Einsprachenverhandlung / Landerwerb	ab September 2023	K/G
Submission Projektierung / Bauleitung / Bauarbeiten	noch offen	K/G
Realisierung	frühestens Sommer 2024	K/G

Tabelle 9 Verfahrensprogramm

K = Kanton
G = Gemeinde
PV = Projektverfasser

6.2 Bauvorgang

Das Bauvorhaben wird in einer Bauetappe realisiert. Die Bauphasen und Verkehrsmassnahmen müssen in Absprache mit der örtlichen Polizei, der Abt. Verkehrstechnik der Kantonspolizei, den Busbetrieben, dem Strassenkreisinspektorat und dem Bauamt Wattwil geplant werden. Die Bauarbeiten erfolgen mindestens in einer Fahrtrichtung unter Verkehr. Die Bahnhofstrasse und die Rietwiesstrasse stehen voraussichtlich als Umleitung zur Verfügung. Es muss mit einer Bauzeit von 9 bis 12 Monaten gerechnet werden. Ob eine Regelung mit Lichtsignalanlage (LSA) notwendig ist, muss abgesprochen werden.

7 Kosten

Die Gesamtkosten des Bauvorhabens belaufen sich bereinigt auf Fr. 5'440'000.--. Der Kostenteiler erfolgt einerseits nach Anteil für Geh- und Radwege und andererseits beim Kreisel nach Interessenslage. Nach Art. 69 des Strassengesetzes beträgt der Anteil der politischen Gemeinde Wattwil 35 Prozent an die Geh- und Radwegkosten. Beim 3-Ast-Kreisel (2 Kantonsstrasse / 1 zukünftige Gemeindestrasse) sind es 33 Prozent. Gesamthaft wird gemäss interner Absprache mit einem Gemeindeanteil von 35 Prozent der anrechenbaren Kosten ausgegangen. Die Gesamtkosten abzüglich der Ohnehinkosten ergeben die anrechenbaren Kosten.

Kosten		Projektstand 2015	Projektstand 2022
Gesamtkosten	Fr.	3'690'000.00	5'440'000.00
Abzüglich Ohnehinkosten	Fr.	620'000.00	620'000.00
Anrechenbare Kosten	Fr.	3'070'000.00	4'820'000.00
Anrechenbare Kosten Basis Gemeindeanteil (Ursursprungsprojekt); davon 35%	Fr.		3'070'000.00

Der Beitrag der politischen Gemeinde beträgt 35 Prozent von Fr. 3'070'000.- oder Fr. 1'074'500.-. Details können dem beiliegenden Kostenvoranschlag (Beilage Nr. 3) entnommen werden.

8 Landerwerb

Insgesamt wird für das Ausbauprojekt etwa 1'220 m² Land von Drittgrundstücken beansprucht. Im Gegenzug bleiben etwa 3 m² Restfläche, welche an private Grundeigentümer abgetreten werden kann. Etwa 3'775 m² werden während der Bauzeit vorübergehend beansprucht. Die einzelnen Landerwerbsflächen sowie die vorübergehend beanspruchten Flächen sind dem Landerwerbs- und Enteignungsplan samt Verzeichnis zu entnehmen. Das Landerwerbs- und Enteignungsverzeichnis wird durch das Tiefbauamt des Kantons St. Gallen, Abteilung Grundstückgeschäfte, erstellt.

9 Unterschrift

Der Projektverfasser:

Brühwiler AG
Bauingenieure und Planer
Ilgenstrasse 7
9200 Gossau



Markus Brühwiler



Jasmine Meier



Thomas Graf

Gossau, 30. November 2022