

Bauherr: Politische Gemeinde Sargans, Städtchenstrasse 45, 7320 Sargans

Sanierung Pizolstrasse

7320 Sargans



Technischer Bericht

Projektbasis

Stand April 2025

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	2
1 Ausgangslage	3
1.1 Auftragserteilung	3
1.2 Administration	3
1.2.1 Auftraggeber.....	3
1.2.2 Projektleitung	3
1.3 Lage / Koordination.....	3
2. Projektbeschreibung	3
2.1 Grundlagen.....	3
1.4 Grundlagen.....	4
1.5 Betriebs- Gestaltungskonzept.....	4
1.6 Geologie	5
2 Strassenbauprojekt	5
2.1 Strasse.....	5
2.2 Trottoir	6
2.3 Parkplatzanlage Sportanlage Riet.....	7
2.4 Bushaltestellen.....	7
2.5 Entwässerung	7
2.6 Signalisation und Markierungen.....	9
2.7 Strassenbeleuchtung.....	9
2.8 Strassengestaltung	10
2.9 Werke	10
3.0 Umwelt	11
3.1 Grundwasserschutzzonen / Gewässerschutzbereiche	11
3.2 Altlasten	11
3.3 Neophyten	11
3.4 PAK-Gehalt Asphalt	11
3.5 Recycling.....	12
4. Termine und Bauablauf	12
5. Kosten	12
6. Landerwerb	12
7. Unterschrift.....	12

1 Ausgangslage

An der Pizolstrasse in Sargans befinden sich mehrere Einrichtungen mit öffentlichem Charakter und hohem Nutzer- und Besucheraufkommen (ARWOLE, Kantonsschule Sargans, Mehrfachturnhalle und Aussensportanlagen). Diesen Anlagen sind Parkierungsanlagen für den motorisierten Verkehr als auch Abstellanlagen für den Veloverkehr zugeordnet. Weiter befindet sich auf Höhe der Kantonsschule die Haltestelle "Kantonsschule", die von den Buslinien 400 und 433 bedient werden. Die Kantonsschule ist mitten im Teilabbruch sowie eine umfassende Erweiterung. Infolge diverser, ausserschulischer Veranstaltungen vorwiegend an den Abenden und an den Wochenenden, in den Räumlichkeiten der Kantonsschule Sargans und Sportanlage Riet kommt es im umliegenden Quartier immer wieder zu einem enormen Verkehrsaufkommen, was generell zu einem Parkplatzmangel führt. Im Zusammenhang mit der Sanierung der Kantonsschule Sargans respektive mit der Sanierung der veralteten und beschädigten Wasserversorgung in der Pizolstrasse sowie den schlechten Belagsverhältnissen entstand das Projekt Gestaltung Pizolstrasse.

1.1 Auftragserteilung

Die Politische Gemeinde Sargans hat am 31. Oktober 2018 den Ingenieurauftrag für die Projektphasen "31 Vorprojekt, 32 Bauprojekt und 33 Genehmigungs- und Auflageprojekt" der Firma Statiq Bauingenieure ehemals Ingenieurbüro Kopp & Ackermann AG, 8890 Flums erteilt.

1.2 Administration

1.2.1 Auftraggeber

Politische Gemeinde Sargans
Städtchenstrasse 45
7320 Sargans

Projektleiter Bauherr: Roland Pfiffner
Tel. 081 725 56 83
roland.pfiffner@sargans.ch

1.2.2 Projektleitung

Statiq Bauingenieure AG
Schützengartenstrasse 6a
8890 Flums

Patrick Bless
Tel. 081 720 10 70
p.bless@statiq.ch

1.3 Lage / Koordination

Anfangspunkt Süd: 2°75'1980 / 1°212'005 / 482.81 m ü. M.

Endpunkt Nord: 2°752'187 / 1°212'373 / 481.95 m ü. M.



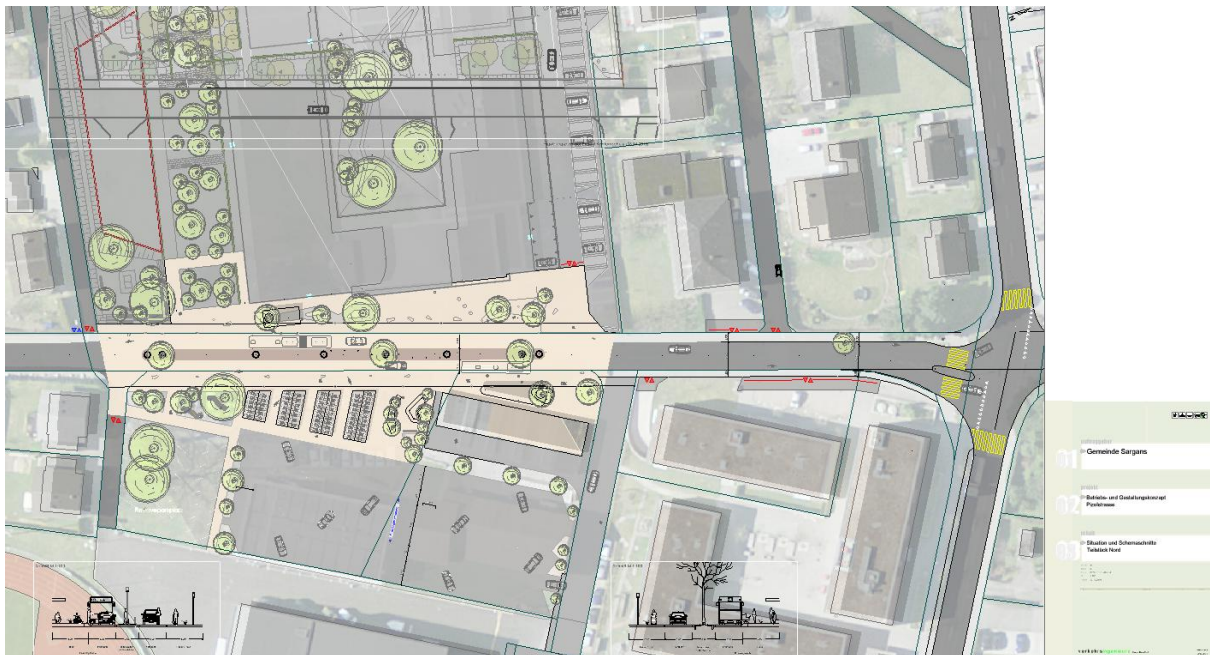
1.4 Grundlagen

Besprechungen und Vorgaben

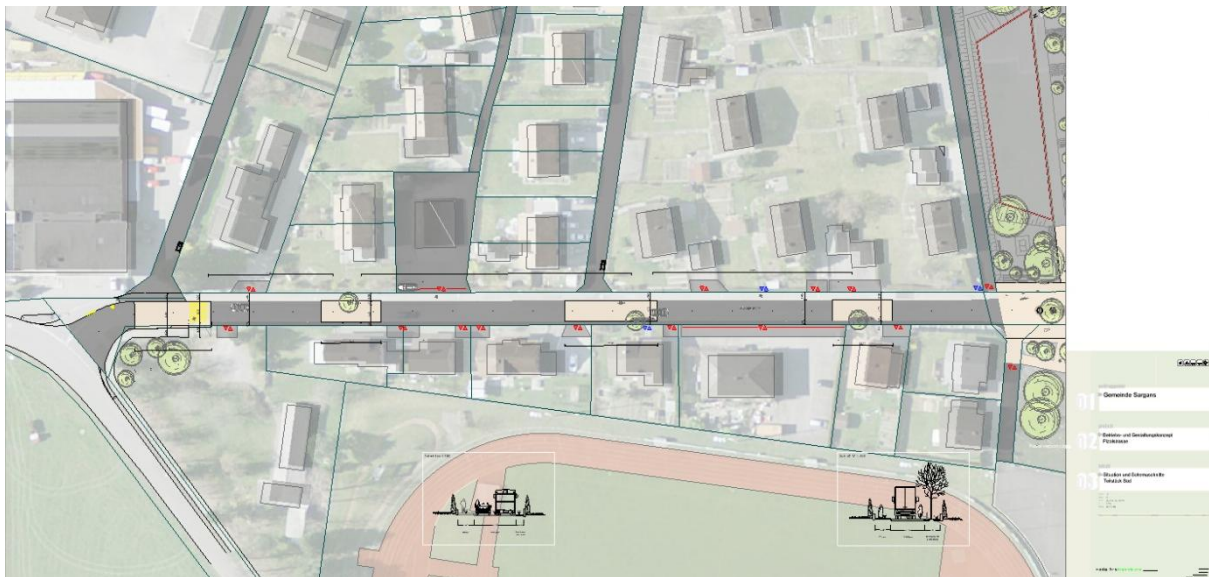
- Betriebs- und Gestaltungsprojekt: Verkehrsingenieure Engstler Gächter Besch, 9492 Eschen, 12.12.2016
- Vorprojekt Entwässerung GEP und Berechnung Regenwasseranfall: Tuffli & Partner AG, 8887 Mels, 25.02.2015
- Geologischer Kurzbericht: Dr. Bernasconi AG, 7320 Sargans, 09.04.2019
- AV-Daten
- Leitungskataster
- Bauprojekte Kreis AG, 7320 Sargans: San. Grünaustrasse und San. Kantonsschulweg, 15.02.2019
- Bestandsaufnahmen: (Kopp & Ackermann AG) Statiq Bauingenieure AG, 8890 Flums, 12. + 13.02.2019
- Verkehrsmessungen: TAXOMEX AG, 8953 Dietikon, 01.03.2010 bis 16.03.2010
- Erkenntnisse aus vorgängigem Werkleitungsbau im Bereich Kantonsschule
- Geologisch – Geotechnischer Bericht: BTG Büro für Technische Geologie AG, 7320 Sargans vom 17.04.2023.
- Diverse Bestandes- und Projektpläne der Werke
- Diverse Normen z.B. VSS, VSA, SIA, SUVA Richtlinien, etc.

1.5 Betriebs- Gestaltungskonzept

Vorgängig wurde vom Büro Verkehrsingenieure Engstler Gächter Besch ein Betriebs- und Gestaltungsprojekt erstellt. Die daraus entstandene Dokumentation mit den dazugehörigen Plänen dient als Grundlage für das Projekt Sanierung Pizolstrasse. Wie beim Kapitel Ausgangslage bereits erwähnt wurde, ist die Parkplatzanlage der Sportanlage Riet nicht Bestandteil dieses Projektes.



Quelle: Verkehrsingenieure Engstler Gächter Besch (12.12.2016)



Quelle: Verkehrsingenieure Engstler Gächter Besch (12.12.2016)

1.6 Geologie

Als Projektierungsgrundlage dient der geologisch-hydraulische Kurzbericht vom Büro Dr. Bernasconi AG sowie der Geologisch- Geotechnische Bericht im Bereich der Kantonsschule vom Büro BTG Büro für Technische Geologie AG.

2 Strassenbauprojekt

2.1 Strasse

Gestützt auf das Gestaltungskonzept und die zusätzlichen Materialuntersuchungen sowie die zahlreichen Risse im Belag ist eine totale Oberbauerneuerung vorgesehen. Die Strassenbreite variiert von 5.25 m bis 6.10 m. Bei den Verkehrsinseln reduziert sich die Strassenbreite auf mind. 3.00 m. Im Bereich der Kantonsschule respektive der Parkplatzanlage der Sportanlage Riet ist zusätzlich ein Mittelrabatte mit einer Breite von 2.50 m vorgesehen. Diese Mittelinsel betont das erhöhte Fußgänger Aufkommen und sichert zugleich die neuen Bushaltestellen. Mit der Mittelrabatte kann zudem eine Sichere Querung gewährleistet werden. Das Dachgefälle von 3.0 % kann auf dem gesamten Strassenzug eingehalten werden. Das Planum ist gemäss Norm mit mind. 4.0 % projektiert. Die vertikale Linienführung (Längenprofil) wurde weitgehend dem bestehenden Verlauf angepasst. Die vertikalen Ausrundungsradien entsprechen den Anforderungen. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten kann das minimale Längsgefälle von 0.5 % nicht auf dem ganzen Strassenzug eingehalten werden. Das minimale Fallliniengefälle welches für die Entwässerung entscheidend ist kann wiederum beim gesamten Strassenbauprojekt eingehalten werden. Als Massnahme bezüglich dem ungenügendem Längsgefälle werden zusätzliche Schlammsammler erstellt und somit der oberirdische Wasserfluss verkürzt. Die klassierten Strassen welche über das Trottoir an die Pizolstrasse anschliessen werden mit einer sogenannten Trottoirüberfahrt ausgebildet. Diese wird gemäss der VSS Norm 640 242 ausgeführt. Vorgesehen ist eine Reihenpflasterung. Die Anpassungen der Vorplätze und Zufahrten sind im Situationsplan dargestellt. Diese Flächen werden im Bestand instand gestellt.

Aufbau

Schicht	Typ	Stärke
Deckschicht	AC 8 N (Bereich Strasse) / AC 8 S (Bereich Bushaltestelle)	35 mm
Tragschicht	AC T 22 N (Bereich Strasse) / AC T 22 S (Bereich Bushaltestelle)	95 mm
Planieschicht	UG 0/22	50 mm
Fundationsschicht	UG 0/45	550 mm
Geotextil	Sytec SG 5'000 o. gl.	
Total Oberbau		730 mm

Der Aufbau richtet sich nach der Schweizer Norm für Strassenfachleute SN 640 324 welche für die verschiedenen Verkehr- und Tragfähigkeitsklassen den entsprechenden Aufbau vorgibt, resp. angibt wie die Tragfähigkeitsdimensionierung zu erfolgen hat. Die Dimensionierung der Strasse ist abhängig von der Verkehrsklasse und dem anstehenden Untergrund.

Für die Verkehrsklasse ist die tägliche Verkehrslast massgebend. Gemäss den Verkehrszahlen der Firma TAXOMEX AG, stufen wir die Strasse als T3 ein. Dies entspricht einer täglichen äquivalenten Verkehrslast von > 100 ... 300, was bedeutet, dass die Strasse Mittel belastet ist. Die Klimatische Beanspruchung entspricht der Kategorie B (Mittelland), was eine durchschnittliche klimatische Bedingung ist. Die Tragfähigkeitsklasse des Untergrundes wird anhand des geologischen Kurzberichtes vom Büro Bernasconi AG auf die Klasse S1 geschätzt. Die Klasse S1 steht für geringe Tragfähigkeit und hat einen ME – Wert von > 6'000 ... 15'000 kN/m².

Bei den Mischgutgruppen Asphaltbeton AC gibt es vier Typen für leichte bis sehr starke Beanspruchungen. In Abhängigkeit der Beanspruchung durch Verkehr, Klima und örtliche Gegebenheiten ist Typ N, Mittlere Beanspruchungen, für die Pizolstrasse geeignet. Im Bereich der Bushaltestelle entspricht der Typ S, Starke Beanspruchungen den Anforderungen.

Der gewählte Strassenaufbau ist mit 55 cm Fundationsschicht, 5 cm Planie und 13 cm Belag vorgesehen, dies ergibt einen Strukturwert von: $55 \times 1.25 + 5 \times 1.25 + 13 \times 4 = 127$. Dieser ist um einiges besser als der minimal geforderte Wert von 105 cm (T3/S1). Theoretisch könnte die Fundationsschicht dünner gewählt werden, dann würde jedoch die Frostsicherheit nicht gewährleistet sein und darum ist der bessere Wert keine übertriebene Sicherheit.

Sichtweiten

Die erforderlichen Knotensichtweiten wurden geprüft und sind auf dem Plan Situation Strasse eingezeichnet. Der Beobachtungspunkt bei klassierten Strassen befindet sich 3.0 m zurückgesetzt vom projektierten Strassenrand bzw. Trottoirrand. Bei den privaten Grundstücken ist der Beobachtungspunkt auf 2.5 m reduziert. Die Sicht beim Einlenker in die Grossfeldstrasse wird gemäss VSS Norm vorgesehen entsprechend ist der Verkehrsspiegel in der Grossfeldstrasse rückzubauen. Die Sichtweite in die Rietstrasse wird wie bestehend belassen. Diese entspricht den Richtlinien.

2.2 Trottoir

Auf dem ganzen Strassenabschnitt ist ein Trottoir projektiert. Generell wird das Trottoir 2.0 m breit. Aufgrund der neuen Haltestellen ist im Wartebereich vorgesehen das Trottoir auf 3.0 m aufzuweiten. Das Quergefälle beträgt 2.5 % Richtung Strasse. Der Anschlag ist grösstenteils beim nicht überfahrbaren Bereich mit 8 cm vorgesehen. Im Bereich der Überfahrten ist ein Anschlag von 2.5 cm projektiert. Bei den Bushaltestellen wird der Kasseler Sonderbord plus verbaut, damit das behindertengerechte Ein- und Aussteigen ermöglicht wird.

Aufbau nicht überfahrbar

Schicht	Typ	Stärke
Deckschicht	AC 8 N	35 mm
Tragschicht	AC T 16 N	50 mm
Planieschicht	UG 0/22	50 mm
Fundationsschicht	UG 0/45	550 mm
Geotextil	Sytec SG 5'000 o. gl.	
Total Oberbau		685 mm

Aufbau überfahrbar

Schicht	Typ	Stärke
Deckschicht	AC 8 N	35 mm
Tragschicht	AC T 22 N	80 mm
Planieschicht	UG 0/22	50 mm
Fundationsschicht	UG 0/45	550 mm
Geotextil	Sytec SG 5'000 o. gl.	
Total Oberbau		715 mm

Aufgrund der kleineren Belastungen wurde im Bereich des nicht überfahrbaren Trottoirs die Tragschicht reduziert.

2.3 Parkplatzanlage Sportanlage Riet

Ein Entwurf des Parkierungskonzeptes wurde vom Büro Verkehrsingenieure Engstler Gächter Besch bereits erstellt. Wie bei der Ausgangslage bereits erwähnt, ist das Parkplatzkonzept der Sporthalle Riet nicht Bestandteil des Bauprojektes der Sanierung Pizolstrasse. Somit wird auf dieses losgelöste Projekt nicht speziell eingegangen.

2.4 Bushaltestellen

Die beiden Bushaltestandorte bei der Haltestelle «Kantonsschule» werden aufgrund des Betriebs- und Gestaltungsprojekts richtungsgetrennt am jeweiligen Fahrbahnrand erstellt. Das Quergefälle beträgt 3.0 % Richtung Fahrbahnrand. Aufgrund des Behinderten- und Gleichstellungsgesetz wird die Anlagekante mit einem Gallus-Bord Granit mit Anschlag 22 cm ausgebildet. Zur Verhinderung von Überholmanövern dient die Mittelinsel. Diese Mittelinsel wird mit baulichen Hindernissen gestaltet, damit das Überholen des stehenden Buses nicht möglich sein wird. Die Anlagekante wurde mit 12.0m definiert. Diese Länge entspricht einer Anlagekante für Normalbuse. Die Manövriertflächen für Rollstuhl oder dergleichen wird im Projekt entsprechend zur Verfügung gestellt.

2.5 Entwässerung

Der GEP Sargans sieht neu ein Trennsystem im Bereich der Pizolstrasse, des Kantonsschulareals sowie im süd-/ östlichen Gebiet der Pizolstrasse vor. Die Gemeindestrassen Falknisstrasse, Grünaustrasse sowie der Kantonsschulweg werden in Zukunft ebenfalls im Trennsystem entwässert. Das bedeutet, dass das anfallende Regenwasser in der Pizolstrasse gesammelt wird und provisorisch in den grossen Mischwasserkanal eingeleitet wird. Sobald die Verbindungsleitung zum Vilterser – Wangser – Kanal gebaut ist, kann das Regenwasser in die neue Regenwasserleitung umgeleitet werden und somit den grossen Mischwasserkanal entlasten. Im Zusammenhang mit der Strassenoberbausanierung, beschloss die Bauherrschaft die komplette Strassenentwässerung zu sanieren. Mit dem gewählten Dachgefälle bei der Strasse von mind. 3% und beim Trottoir von mind. 2.5% kann eine funktionierende Entwässerung gewährleistet

Hydraulische Berechnung

Kanalisation Gemeinde Sargans																									Blatt:		1						
Regenspende nach Auswertung Hörter/Rhein 1961, Ort Kant St. Gallen r = 4569 : T + 8, n = 1/5, t = 8																									Datum:								
Hydraulische Listenrechnung																									Berechnung:								
4569																																	
Meteorwasser													Trockenwetter			QR+QTW		Leitung			Kapazität			Teillüftung									
Schacht		Fläche	F _{inst}				Fließzeit			Regen-			QR			QTW			L			J			Ø			Kapazität			Teillüftung		
von	bis	ha	Xsi	ein.	zus.	v	L/v	zus.	pende	r	var.	konst.	l/s	kon.	ein.	total	l/s	m	%	cm	Qv	Vv	Qm	l/s	Vm								
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25									
								480																									
		Strasse	0.06	0.9	0.055			480	286	15.7		15.7																					
		67RI - 67R				0.86	32	512				15.7				15.7	27.7	4.1	25	42.22	0.86												
		Falknisstrasse										31.0																					
		Parz. Nr. 2258										32.0																					
		Strasse	0.04	0.9	0.037			480	286	10.6		10.6																					
		67R - Gefällsbr.				1.17	84	596				89.3				89.3	98.1	4.1	40	147.03	1.17												
		Gefällsbr. - 272RI				2.51	3	599				89.3				89.3	8.0	18.8	40	315.42	2.51												
		Grünastrasse										27.0																					
		Strasse	0.11	0.9	0.099			480	286	28.1		28.1																					
		272RI - 272R				1.18	89	688				144.5				144.5	104.6	3.1	50	231.69	1.18												
		GS Kantonsschule										70.0																					
		Str. (Anschl. Süd)	0.02	0.9	0.014			480	286	4.0		4.0																					
		Rasengittersteine	0.08	0.4	0.032			480	286	9.3		9.3																					
		272R - prov. Anschl.				1.18	38	726				227.7				227.7	44.8	3.1	50	231.69	1.18												
								480																									
		Strasse	0.13	0.9	0.118			480	286	33.6		33.6				33.6	96.0	5	25	46.63	0.95												
		76R - 75R				0.95	101	581																									
		Strasse										13.0																					
		GS Kantonsschule										101.0																					
		Teilstück Pizolstr.	0.03	0.9	0.030			480	286	8.6		8.6																					
		(Str. Anschl. Nord)	0.04	0.9	0.036			480	286	10.3		10.3																					
		PP Sportanlage	0.33	0.9	0.301			480	286	86.0		86.0																					
		75R - prov. Anschl.				1.29	52	633				252.5				252.5	67.3	3.7	50	253.29	1.29												

PIZOLSTRASSE

2.6 Signalisation und Markierungen

Am 25. März 2025 wurden an der Pizolstrasse Fussgängerzählungen auf den drei bestehenden Fussgängerstreifen durchgeführt. Die Resultate der Zählung sind nachfolgend aufgelistet.

Fussgängerstreifen 1 (Rietstrasse - Ferroflex)

Zeit	Querschnittszählung
07.00 – 08.00	9
08.00 – 09.00	8
09.00 – 10.00	2
10.00 – 11.00	0
11.00 – 12.00	9

Fussgängerstreifen 2 (Kantonsschule)

Zeit	Querschnittszählung
07.00 – 08.00	222
08.00 – 09.00	80
09.00 – 10.00	344
10.00 – 11.00	152
11.00 – 12.00	50

Fussgängerstreifen 3 (Grossfeldstrasse)

Zeit	Querschnittszählung
07.00 – 08.00	30
08.00 – 09.00	29
09.00 – 10.00	62
10.00 – 11.00	22
11.00 – 12.00	42

Aufgrund dieser Zählungen ist klar, dass der Fussgängerstreifen 1 (Rietstrasse – Ferroflex) viel zu wenig Frequenzen aufweist, um zukünftig weitere als Fussgängerstreifen markiert zu werden. Die baulichen Massnahmen werden wie im Plan dargestellt ausgeführt. Die Massnahmen helfen für eine Sichere Querung und dienen somit als Querungshilfe. Die beiden anderen Fussgängerstreifen werden wie im Signalisations- und Markierungsplan dargestellt markiert.

Die Signalisationen und Markierungen wurden aufgrund des Betriebs- und Gestaltungsprojektes bei der KAPO St. Gallen Abteilung Verkehrstechnik vorgeprüft. In der Bauprojektphase wurde ein Vorschlag des Signalisations- und Markierungsplan erarbeitet, welcher durch die KAPO St. Gallen geprüft und Freigegeben wurde. Der Signalisations- und Markierungsplan ist nicht Bestandteil der öffentlichen Auflage des Projekt Sanierung Pizolstrasse.

2.7 Strassenbeleuchtung

Das Strassenbeleuchtungskonzept wurde grösstenteils vom Bestand übernommen. Einzig im Bereich der Kantonsschule und beim Fussgängerstreifen Falkinsstrasse werden zusätzliche Kandelaber vorgesehen damit die Fussgängerüberquerungen Vorschriftsgemäss ausgeleuchtet wird. Die neuen Leuchten hat Patrick Merz in einem Beleuchtungskonzept definiert. Dieses Konzept wurde in die Pläne übertragen. Die Kandelaber inkl. Leuchten entlang der Pizolstrasse werden alle erneuert, jedoch die Standorte grösstenteils beibehalten.

2.8 Strassengestaltung

Die Strassengestaltung, d.h. die Verkehrsverengungen, Pflästerungen, Bepflanzung wurden vom Gestaltungsprojekt übernommen. Die Mittelinsel sowie die Bushaltestellen wurden in Rücksprachen mit den zuständigen kantonalen Stellen erarbeitet und entsprechend übertragen.

2.9 Werke

Die aktuellen Leitungsbestände wurden bei allen Werken eingeholt und auf dem Werkleitungsplan dargestellt. Sämtliche heute bekannte Erweiterungen und Anpassungen der Werke wurden angefordert und in den Werkleitungsplan integriert. Es sind Ausbauten in der Elektrizität (SAK), im Bereich Wasserversorgung, im Leitungsnetz TV und auch im Bereich des Swisscom-Leitungsnetz vorgesehen.

Werke seitens politische Gemeinde Sargans

Die bestehende Wasserleitung in der Pizolstrasse ist in die Jahre gekommen. Der schlechte Zustand dieser Leitung lässt sich an den vermehrten Leitungsbrüchen ableiten. Aus diesem Grund ist vorgesehen, dass noch fehlende Stück dieser Leitung im Zusammenhang mit der Strassensanierung zu erneuern. Das Ausbauprojekt der Wasserversorgung befindet sich weiterhin im Trottoir. Die Dimensionen wurden durch die Gemeinde Sargans definiert. Die Hauptleitungen sind mit DN 150 mm und die Hausanschlüsse sind mit DN 40 mm respektive DN 63 mm vorgesehen. Bei der Hydrantenleitung wird weiterhin auf Gussrohre (Standard Gemeinde Sargans), welche mit einer Zementumhüllung geschützt sind gesetzt. Bei den Hausanschlüssen werden jedoch PE-Kunststoffrohre verwendet. Die Pizolstrasse wird auch seitens TV neu erschlossen. Das Ausbauprojekt wurde vom EW-Buchs erstellt und in den Werkleitungsplan integriert. Bei der Rohranlage werden Kunststoffrohre PE 120 mm verwendet. Des Weiteren sind zwei neue Kontrollschächte projektiert. Die Beleuchtung wird neu erschlossen zudem werden die Kandelaberschächte neu erstellt. Die koordinierte Planung und die Ausführung sämtlicher Werkleitungen sind in der weiteren Planung zu berücksichtigen.

3 Umwelt

3.1 Grundwasserschutzzonen / Gewässerschutzbereiche

Die Pizolstrasse respektive die Parkplatzanlage der Sportanlage Riet befindet sich im Gewässerschutzbereich Au. Es sind entsprechende Massnahmen gemäss BAFU-Wegleitung "Grundwasserschutz" und AFU-Merkblatt AFU 173 "Bauten und Anlagen in Grundwassergebieten" sowie AFU 002 "Umweltschutz auf Baustellen" vorzusehen.



Quelle: Geoportal (Oktober 2019)

3.2 Altlasten

Beim Kataster der belasteten Standorte sind keine Einträge vorhanden.



3.3 Neophyten

Im Bereich der Pizolstrasse sind gemäss Geoportal keine belasteten Neophytenstandorte verzeichnet. Somit sind keine besonderen Massnahmen berücksichtigt.

3.4 PAK-Gehalt Asphalt

Vorgängig wurde der bestehende Asphalt mit sechs Belagsbohrungen über den ganzen Sanierungsabschnitt stichprobenartig auf den PAK-Gehalt geprüft. Aufgrund dieser ist in der Pizolstrasse mit einer erhöhten PAK-Belastung im bestehenden Asphalt zu rechnen. Dies führt zu massiven Kosten für die Entsorgung des PAK-haltigen Materials auf einer Reaktordeponie. Diese Mehrkosten wurden geschätzt und sind im Kostenvoranschlag enthalten. Wenn zulässig werden die Belagsrückbauten in den Recyclingkreislauf aufgenommen und gemäss Vorschriften weiterverwendet.

3.5 Recycling

Loses Recycling – Granulat darf in Grundwasserschutzzonen nur mit einer Bewilligung eingesetzt werden. Der Einsatz für Sicker- und Drainageschichten ist nicht gestattet. Bei der Pizolstrasse ist ein zu kleiner Abstand zum Grundwasser vorhanden und daher ist ein Einbau von Recyclingmaterial nicht zulässig. Aufgrund dieser Ausgangslage wird nur primär Material verbaut.

4. Termine und Bauablauf

Im Jahr 2021 wurde ein erster Entwurf des Bauprojekt erarbeitet. Aufgrund diverser Abhängigkeiten und Grundsatzbeschlüsse wurde das Projekt verzögert. Nun liegt das Bauprojekt vor. Die Mitwirkung wurde im Winter 2024 durchgeführt nun steht die öffentliche Auflage an. Bei optimalem Ablauf ist ein Baubeginn ab Frühling 2026 grundsätzlich möglich. Über den Bauablauf werden zum heutigen Zeitpunkt noch keine Aussagen gemacht.

5. Kosten

Die im Kostenvoranschlag eingesetzten Preise entsprechen einem vergleichbaren Projekt aus der Region. Die Mehrwertsteuer, die Landerwerbs- und Vermessungskosten sowie die technischen Kosten für Projekt und Bauleitung wurden berücksichtigt. Die gesamten Erstellungskosten betragen gemäss beiliegendem Kostenvoranschlag Fr. 2.7 Mio. (Preisstand Mai 2024). Der Kostenvoranschlag ist in die verschiedenen Teilobjekte aufgeteilt.

6. Landerwerb

Bedingt durch das neue Trottoir im Bereich Rietstrasse und der Kantonsschule ist ein Landerwerb von 511 m2 von privaten und öffentlichen Anstössern notwendig. Dies ist der Fall bei den Parzellen Nr. 1668 / Nr. 2258 / Nr. 1026 / Nr. 1025 / Nr. 2255 und Nr. 1587. Die vorübergehend beanspruchten Flächen bleiben im Besitz der Grundeigentümer und werden nach Bauvollendung wieder in den ursprünglichen Zustand instand gestellt. Sämtliche Landerwerbe sowie vorübergehend beanspruchten Flächen sind auf dem Landerwerbsplan dargestellt. Zudem ist die Beleuchtung in diesem Plan ersichtlich.

7. Unterschrift

Der Projektverfasser:

Flums, 11.04.2025

Statiq Bauingenieure AG



Patrick Bless
Projektleiter