

Partizipationsbericht

Zweckmässigkeitsbeurteilung Entwicklungsgebiet Pizol-Wartau

2. Dezember 2025

Inhalt

1. Ausgangslage	2
2. Resultat.....	2
Optimierung Gesamtverkehr	2
Optimierung Nationalstrasse	3
Erschliessung Tiefriet	3
3. Partizipation	3
4. Stellungnahmen	3
Zusammenfassung der Eingaben	4
5. Detaillierte Auswertung der Eingaben	6
Befragung	6
Ideenwand – Optimierung Gesamtverkehr	43
Ideenwand – Optimierung Nationalstrasse	61
Ideenwand – Erschliessung Tiefriet.....	62

1. Ausgangslage

Die Gemeinden Sargans, Mels, Vilters-Wangs und Wartau haben gemeinsam mit dem kantonalen Tiefbauamt in einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) verschiedene Varianten für einen siedlungsverträglicheren Verkehr in der Region geprüft. Dazu wurde 2023 ein Gesamtverkehrskonzept erarbeitet. 2024/2025 wurde eine zweistufige Zweckmässigkeitsbeurteilung durchgeführt. Damit verfolgen die Projektbeteiligten folgende Ziele: Gemeinsam unsere Region stärken. Mehr Lebensqualität und ein sicheres Vorankommen für alle.

Rund 98 % des Durchgangsverkehrs verläuft über die Autobahn; die Belastung in den Zentren wird daher vor allem durch Ziel- und Quellverkehr aus Gewerbe, Einkaufen und Freizeit verursacht. Für den Fuss- und Veloverkehr bestehen bislang nur Teilstücke eines Netzes, attraktive durchgehende Achsen fehlen. Auch der öffentliche Verkehr weist Schwächen in der Verbindung zwischen den Gemeinden auf.

Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse der Partizipation zum Synthesebericht, also dem Abschluss der ZMB, zusammen.

2. Resultat

Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) wurde 2023 erarbeitet und bildet die Grundlage für die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB). In einer ersten ZMB 2024 wurden verschiedene Umfahrungs- und Ausbauvarianten geprüft, erwiesen sich aber als nicht zweckmässig. Darauf folgte eine zweite ZMB mit optimierten und kombinierten Varianten, deren Resultate im Juni 2025 vorlagen.

Die Beurteilung zeigt klar, dass die Variante Null+ (angepasst) den höchsten Nutzen bei den geringsten Kosten aufweist. Die verschiedenen geprüften Umfahrungsvarianten schneiden deutlich schlechter ab. Basierend auf diesen Ergebnissen wurden ein dreiteiliger Lösungsvorschlag für die Partizipation freigegeben.

Optimierung Gesamtverkehr

Mit dem erarbeiteten Gesamtverkehrskonzept werden 18 übergeordnete Massnahmen definiert. Daraus folgend haben die vier Gemeinden rund 30 konkrete Projekte festgelegt. Dabei geht es unter anderem darum, den Modalsplit zu verbessern, also mehr Verkehrsteilnehmende mit dem öffentlichen Verkehr, dem Velo und zu Fuss zu bewegen.

- Weiterentwicklung Fuss- und Velowegnetz
- Koordination der kommunalen Planungen
- Parkierungskonzept
- Stärkung ÖV-Angebot zwischen Gemeinden
- Mobilitätsmanagement

Optimierung Nationalstrasse

In Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Strassen werden Verbesserungen zwischen dem Nationalstrassenanschluss Sargans und der Verzweigung Sarganserland zur Verkehrsverflüssigung und Erhöhung der Sicherheit geprüft. Das Knotensystem beim Nationalstrassenanschluss soll optimiert werden. Die Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen zwischen dem Anschluss und der Verzweigung Sarganserland sollen verlängert werden. Das Bundesamt hat in Aussicht gestellt, hierzu vertiefte Untersuchungen vorzunehmen.

Erschliessung Tiefriet

Die Entwicklung des Industriegebiets Tiefriet macht allenfalls in Abhängigkeit der geplanten Nutzungen einen Ausbau der bestehenden Erschliessungsstrassen und allfällige Lückenschliessungen notwendig. Dazu hat das Volkswirtschaftsdepartement des Kantons St. Gallen gemeinsam mit der Gemeinde Sargans eine Verkehrsstudie in Auftrag gegeben, wobei alle Verkehrsträger betrachtet und die Nähe zum Bahnhof Sargans berücksichtigt werden. Die Planung erfolgt koordiniert mit der Gebietsentwicklung. Die Resultate sollten bis Ende 2025 vorliegen.

3. Partizipation

Die Partizipation hat das Ziel, die Bevölkerung frühzeitig in den Prozess einzubeziehen und Rückmeldungen zu den vorgeschlagenen Massnahmen einzuholen. Sie dient der Transparenz, der Qualitätssicherung und der Verankerung der Ergebnisse in der Region.

Die Partizipation fand vom 10. Juni bis 31. August 2025 statt. Zum Auftakt wurde am 18. Juni 2025 eine öffentliche Informationsveranstaltung durchgeführt, gefolgt von einer elektronischen Mitwirkung über die Plattform sg.e-mitwirkung.ch sowie von Sprechstunden in allen vier Gemeinden im Juli und August. Die Bevölkerung wurde mittels Flyer in alle Haushaltungen sowie über die Medien informiert.

Die Partizipation sg.e-mitwirkung.ch umfasste einen Informationsteil. Die Teilnehmenden konnten in einem ersten Schritt 5 Fragen beantworten und mit Kommentaren versehen. Auf einer Ideenwand hatten sie die Möglichkeit, eigene Ideen zu den Lösungsteilen einzubringen.

Alle eingegangenen Eingaben werden ausgewertet, mit fachlichen Antworten versehen und in diesem Bericht dokumentiert. Die Rückmeldungen aus der Bevölkerung fliessen in die weiteren Arbeiten ein, insbesondere in die Priorisierung der Massnahmen und in die Koordination zwischen Gemeinden, Kanton und Bund. Damit markiert die Partizipation einen wichtigen Schritt von der Variantenprüfung hin zur Konkretisierung und Umsetzung.

4. Stellungnahmen

Im Rahmen der Partizipation sind 18 schriftliche Stellungnahmen über die elektronische Plattform eingegangen. Zudem wurden auf der Ideenwand 28 Beiträge und Kommentare

verfasst. Ergänzend wurde eine Eingabe per E-Mail übermittelt. Die leider nur wenigen Ergebnisse der Mitwirkung bilden die Perspektiven der aktiv Teilnehmenden ab. Die Projektträger nehmen die Inputs wo sinnvoll und zweckmässig in die weitere Bearbeitung der Themen auf.

Teilnehmende	Anzahl
Privatpersonen	18
Organisationen	1
Total	19

Ideenwand		
Teilnehmende	Anzahl	Beiträge
Privatpersonen	10	13
Organisationen	1	15
Total	11	28

Zusammenfassung der Eingaben

Die Stellungnahmen vermitteln ein differenziertes Bild. Sie zeigen Zustimmung zu vorgeschlagenen Massnahmen, teilweise wird aber auch deren Wirkung als begrenzt eingeschätzt. Immer wieder wird die Frage aufgeworfen, ob mit den vorgesehenen Schritten tatsächlich eine nachhaltige Entlastung erreicht werden kann.

Im Vordergrund der Diskussion steht die Nationalstrasse A13. Häufig wird auf die erhebliche Lärmbelastung hingewiesen, die mit den geplanten Massnahmen nicht ausreichend gemindert werde. Die Stellungnahmen fordern hier weitergehende Schritte, etwa zusätzliche Schutzbauten oder alternative Verkehrsführungen. Die Projektträger verweisen hierbei auf die Zuständigkeit des Bundes, werden sich aber für Lösungen einsetzen. Zudem sollen auch die verschiedenen geplanten Massnahmen des Gesamtverkehrskonzeptes dazu beitragen, dass Lärmemissionen vermindert werden.

Auch die Frage der Autobahnanschlüsse wird kontrovers diskutiert. Mehrere Stellungnahmen weisen darauf hin, dass die Optimierung bestehender Anschlüsse und punktuelle Verbesserungen an der Autobahn zwar kurzfristig Wirkung zeigen könnten, auf lange Sicht aber keine substanzielle Entlastung bringen würden. Teilnehmende betonen, dass erst umfassendere Lösungen wie Umfahrungen oder eine grundlegende Neuorganisation der Verkehrsströme eine spürbare Verbesserung ermöglichen könnten. Die Zweckmässigkeitsbeurteilung hat jedoch gezeigt, dass bauliche Umfahrungsvarianten im Verhältnis von Nutzen zu Kosten nicht überzeugen konnten, nicht konkurrenzfähig zur Autobahn wären und somit nur in sehr beschränktem Ausmass von den Mobilitätsteilnehmenden genutzt würden.

Besonders ausführlich äusserten sich die Stellungnahmen zum Veloverkehr. Kritisiert werden zahlreiche Lücken im bestehenden Netz, die sichere und attraktive Verbindungen zwischen den Gemeinden erschweren. Genannt werden unter anderem fehlende Anschlüsse an wichtige Achsen, unklare oder gefährliche Querungen sowie Abschnitte, die für Familien oder unsichere Velofahrende kaum nutzbar sind. Gefordert wird zudem eine konsequente Umsetzung der bereits vorgeschlagenen Massnahmen, und zwar nicht erst langfristig, sondern möglichst zeitnah. Die Projektverantwortlichen verweisen auf eine laufende Schwachstellenanalyse, die

konkrete Verbesserungen aufzeigen soll und die bereits in Umsetzung und Planung befindlichen Massnahmen.

Auch zur Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr gibt es kritische Stimmen. Besonders das Gebiet Tiefriet wird als ungenügend angebunden bezeichnet. Wiederholt wird auf die Notwendigkeit hingewiesen, eine ausgewogene Entwicklung zwischen motorisiertem Individualverkehr, ÖV und Langsamverkehr anzustreben.

Schliesslich finden sich in mehreren Stellungnahmen kritische Hinweise zur Variante Null+. Während sie teilweise als pragmatischer Ansatz bezeichnet wird, überwiegt bei vielen Teilnehmenden der Eindruck, dass sie zu vage bleibt und im Ergebnis keine wirksame Entlastung der Siedlungsräume mit sich bringt.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Massnahmen für die Mitwirkungsteilnehmenden zwar in vielen Teilen nachvollziehbar sind, gleichzeitig aber auch deutliche Erwartungen für eine konkrete Umsetzung formuliert werden.

5. Detaillierte Auswertung der Eingaben

Befragung

Eingabe 1: 12. Juni 2025, ID: 185695

Können sie die Herleitung des Ergebnisses nachvollziehen?

Ja	Aber bei den Versionen gibt es grosse Unterschiede. Ich wohne an der Ringstrasse. Sämtlicher Verkehr haben wir nun von der Industrie Mels. Luzi Gerüste, fährt täglich 20 Fahrten quer durchs Dorf mit ausserkantonale eingelösten Fahrzeugen. Auch die Lastwagen fahren über die Ringstrasse. Ich erlebe fast täglich Beinahe - Unfälle mit Schülern. Sämtliche Oberstufenschüler kommen mit dem Velo über mein Valeniweg zur Ringstrasse. Dieses Thema kommt zu kurz. Der Verkehr von der Industrie Mels muss direkt zur Nationalstrasse in Mels oder Flums geführt werden. Weil der Schefelbadplatz unmöglich ist für den Lastverkehr, fahren nun alle Lastwagen über die Ringstrasse, und Grossfeldstrasse in Sargans (30er Zone), bis zum AB-Anschluss Sargans. Die Hauptstrasse wird gemieden. Dies muss optimiert werden. Die Gemeindestrasse MÜSSEN alle in 30erZonen umgewandelt werden, nur so wird der Hauptverkehr zur Hauptstrasse geführt.
----	--

Sind die drei Konzeptteile aus Ihrer Sicht zielführend, um die Verkehrsprobleme zu mindern?

Optimierung Gesamtverkehr / Optimierung Nationalstrasse / Erschliessung Tiefriet

Nein	Der Verkehr muss auf den Hauptstrassen bleiben, auch zuerst 1. Klasse Gemeindestrasse, dann 2. Klasse. Bei den Versionen kommt nur die Variante mit den 30er Zonen in Frage. Wenn 50, dann muss alles 50 bleiben, auch das Dorfzentrum, und dies erachte ich als Blödsinn. Wie auch die jetzige Situation Blödsinn ist, wenn das Zentrum mit 1. Klasse	Nein	Es fehlen Ansätze für den direkten Zugang der Industrie Mels zum Autobahnanschluss Sargans. Es fährt kein Schwerverkehr über den Schwefelbadplatz, weil die Einlenker nicht genügen.	Ja	
------	--	------	--	----	--

	Gemeindestrassen 20er Zone ist, und alle anderen Strassen mit Schulhäusern und Schulwegen ist 50. Eine Frage der Zeit, bis es zu einem schweren Unfall kommt. Hier werden definitiv die Prioritäten falsch gesetzt. Offensichtlich ist ein ruhiges Zentrum für Spass wichtiger als die Verkehrssicherheit.				
--	--	--	--	--	--

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung hat gezeigt, dass die Wirksamkeit neuer Umfahrungsstrassen nicht gegeben ist und die Probleme sich verstärken würden. Können sie das nachvollziehen?

Ja	Eine Umfahrung scheint mir nicht möglich, muss auch nicht sein. Mit Priorisierung der Hauptstrasse und Verbesserung des Schwefelbadplatzes in Sargans genügt es, zudem alle andere 30er Zonen in den Dörfern. Die Industrie Mels muss besser an die Autobahn anschlossen werden. Momentan fährt alles durchs Dorf Mels und gefährdet hier Schüler auf den Wegen. Den Schülern von Heiligkreuz nach Mels mit den Velos muss Rechnung getragen werden.
----	--

Antwort:

Die Strassenklassierung wird durch ein kantonales Projekt überprüft. Mit dem kantonalen Strassenprojekt 'Fuss- und Veloverkehr Wangserstrasse' des TBA werden die Knoten Schwefelbadplatz und Kastelskreuzung umgebaut. Zudem wird die Brücke beim Manor (Jordanbrücke) verbreitert. Ziel dieses Projekts ist die verbesserte Führung für den Fuss- und Veloverkehr. Dieses Projekt wurde Ende 2024 zur Mitwirkung öffentlich aufgelegt. Zurzeit laufen die Detailplanungen.

Können sie die Herleitung des Ergebnisses nachvollziehen?

Nein	<p>Ich vermissee entschiedene Massnahmen für den Öffentliche Verkehr als auch Velo.</p> <p>Velo</p> <p>Beispiel: Nach und nach wird für das Velo neue Wege erstellt. Zum Beispiel der Weg von Vilters zum Bauhaus in Mels ist bei Regen kaum zu befahren, ohne dass die Schuhe innen nass werden. Es hat zu viele tiefe Wasserlachen. im Winter werden diese Wege nur schlecht unterhalten und kaum gesalzen. Die ist stelle immer wieder fest, dass die Ein- und Ausfahren teils mit Schnee versperrt sind. An gewissen Orten ragen Hecken so weit in den Weg, das ein Fahren unmöglich ist oder kein Kreuzen ermöglicht. Teils sind Wege auch in einem schlechten Zustand oder schlecht erstellt worden, so dass ein Befahren mit dem Fahrrad gar nicht angenehm ist. Neue Wege ist ja gut und Recht, nur müssen sie auch nutzbar sein und die nötige Pflege erhalten.</p> <p>In Sargans im Bahnhof Süd hat es heute bereits täglich viel zu wenige gratis Veloabstellflächen. Die Veloständer in der Bahnhof Mitte ist keine Alternative, da die Bahnhofunterführung nicht befahren werden dar. Zeitverlust ist zu gross.</p> <p>Ich sehe im Bericht dafür keine Lösung!</p> <p>Öffentlicher Verkehr</p> <p>Wer war schon um 5.20Uhr am Bahnhof Sargans? Wer wies wie viele Eltern und Mütterntaxi täglich (inkl. Sa und So) Reisende nach Sargans bringen?</p> <p>Der Fernverkehr in Sargans startet ab zirka 4.35Uhr, der Regionalverkehr schon früher. Kaum ein Dorf ist an diesen mit dem ÖV aus den Randregionen erschlossen. Wie komme ich ohne Auto an mein Arbeitsplatz, was ja das Ziel dieser Studie ist? Noch schlimmer wird es am Wochenende aus Vilters wegzukommen. Samstags um 7.15Uhr und am Sonntag sogar erst um 7.45Uhr. Ein weiter entfernter Ausflug oder Wanderung ist das gar nicht mehr zu machen. Eine Veranstaltung oder Schulung in Zürich, St.Gallen, Basel oder Bern gar nicht erreichbar mit dem ÖV.</p> <p>Mir fehlen im Bericht aktive Lösungen!</p> <p>Ein attraktiver ÖV kann viel Beitragen um die Verkehrslast im Raum Sargans zu dämpfen, wenn dieser auch gut ausgebaut ist und ich gänzlich auf ein Auto verzichten kann.</p> <p>Sobald ich ein Auto im Besitz habe, werde ich dies auch vermehrt nutzen. Die nächste prägende Generation kommt nun. Noch können die Weichen umgestellt werden wie es bereits in den Städten geschieht, bei welchen viele Jugendliche gar kein Auto mehr kaufen.</p> <p>Ich vermisste diese Überlegungen.</p>
------	---

Sind die drei Konzeptteile aus Ihrer Sicht zielführend, um die Verkehrsprobleme zu mindern?

Optimierung Gesamtverkehr / Optimierung Nationalstrasse / Erschliessung Tiefriet

Nein	Sicht auf ÖV muss gestärkt werden.	Nein	Braucht es ohne Auto nicht.	Nein	Ist nur für ein kleiner Teil der Bevölkerung relevant.
------	------------------------------------	------	-----------------------------	------	--

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung hat gezeigt, dass die Wirksamkeit neuer Umfahrungsstrassen nicht gegeben ist und die Probleme sich verstärken würden. Können sie das nachvollziehen?

Ja	Sehe ich auch so, Kosten- Nutzen klar nicht gegeben. Hebel können anders angesetzt werden.
----	--

Antwort:

Es ist eine Velo-Offensive geplant. Dies umfasst ein Velo-Förderungsprogramm, ein Fuss- und Veloverkehrskonzept (Festlegung und Schwachstellenanalyse), Sofortmassnahmen für den Veloverkehr und attraktive Velo- und Fusswegachsen. Ziel ist es, die Rahmenbedingungen für Zufussgehende und Velofahrende so positiv zu verändern, dass mehr Menschen aufs Velo umsteigen oder zu Fuss gehen. Die konkreten übergeordneten Massnahmen dazu sind zu finden im Gesamtverkehrskonzept unter der Ziffer 5.3 (Mels - Gesamtverkehrskonzept für das Entwicklungsgebiet Pizol-Wartau).

Eingabe 3: 18. Juni 2025, ID: 186172

Können sie die Herleitung des Ergebnisses nachvollziehen?

Ja	-
----	---

Sind die drei Konzeptteile aus Ihrer Sicht zielführend, um die Verkehrsprobleme zu mindern?

Optimierung Gesamtverkehr / Optimierung Nationalstrasse / Erschliessung Tiefriet

Ja	Der Gesamtverkehr wird zu wenig berücksichtigt, Verkehr Pizolbahnen und Weisstannental durch das Dorf Wangs in den Quartieren.	Nein		Nein	
----	--	------	--	------	--

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung hat gezeigt, dass die Wirksamkeit neuer Umfahrungsstrassen nicht gegeben ist und die Probleme sich verstärken würden. Können sie das nachvollziehen?

Ja	
----	--

Antwort:

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung und das Gesamtverkehrskonzept versuchen den ganzen Verkehr mitzudenken und stellen einen möglichst ganzheitlichen Ansatz dar.

Eingabe 4: 02. Juli 2025, ID: 186422

Können sie die Herleitung des Ergebnisses nachvollziehen?

Nein	Wieso muss der Hauptverkehr zuerst alles immer ins Zentrum (bestehende Autobahnausfahrt) geführt werden? Man könnte Mels (vor allem der Schwerverkehr) Höhe Tiergarten mit einer Ausfahrt von der Autobahn erschliessen, resp. mit einer Ausfahrt Höhe Balschana für Sargans, Mels und Vilters-Wangs (Industrie Tiefriet, EKZ, Pizol) und die bestehenden Anschlüsse nur noch für Einfahrten in Richtung Chur und Zürich aufrecht erhalten. Somit könnte man das Zentrum entlasten und der Verkehr würde sich besser verteilen.
------	---

Sind die drei Konzeptteile aus Ihrer Sicht zielführend, um die Verkehrsprobleme zu mindern?

Optimierung Gesamtverkehr / Optimierung Nationalstrasse / Erschliessung Tiefriet

Nein	Nein, dadurch wird die Wangserstrasse in Mels nur noch mehr belastet, was jetzt bereits schon der Fall ist. Es wäre spannend zu erfahren, wie das geplante, noch ausstehende Verkehrskonzept der Gemeinde Mels aussieht und ob die Konzepte mit den umliegenden Gemeinden abgeglichen sind. Der Verkehr wird in Zukunft noch mehr zunehmen und nicht rückgängig sein.	Nein	Hier sind dringend Massnahmen zu treffen, dies können bereits schon Einspurstrecken lange vor der Verzweigung sein. Oder mit einer temporären Reduktion der Geschwindigkeit über die Stosszeiten (Wochenende, Feiertage ...) oder mit einer 3. Spur (Pannestreifen nutzen). Erschliessung der Gemeinden ausserhalb des Zentrums mit Ausfahrten Mels West, Ausfahrten Sargans/Mels Ost/Vilters-Wangs/EKZ. Einfahrten in Richtung Zürich und Chur weiterhin nutzen.	Nein	Erschliessung mit einer Autobahnausfahrt Höhe Balschana für Sargans, Tiefriet, Vilters-Wangs, Mels und EKZ. So müssten die LKWs nicht wieder durch Sargans und Mels fahren.
------	---	------	---	------	---

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung hat gezeigt, dass die Wirksamkeit neuer Umfahrungsstrassen nicht gegeben ist und die Probleme sich verstärken würden. Können sie das nachvollziehen?

Ja	Aber nur mit den Verbesserungen wie vorhin erwähnt.
----	---

Antwort:

In der Region Pizol-Wartau gibt es bereits viele Nationalstrassenanschlüsse. Anschlüsse und Verzweigungen führen zu einer Beeinträchtigung des durchfahrenden Verkehrs. Wenn diese zu nah aufeinanderfolgen, gibt es Abbremsungen durch Spurwechsel und Ausfahrten. Neue Anschlüsse und Verzweigungen sind daher nicht zielführend. Auch ein Halbanschluss im Gebiet Baltschana wurde geprüft. Dieser musste jedoch aufgrund der Nähe zur nächsten Verzweigung, wegen Konflikten mit dem Gewässerschutz und der Bahnlinie sowie Schwierigkeiten bei der Gewährleistung einer sinnvollen Verkehrsführung verworfen werden. In der nächsten Phase der Planung werden aber Verbesserungen auf der Nationalstrasse beim Astra beantragt.

Können sie die Herleitung des Ergebnisses nachvollziehen?

Ja	-
----	---

Sind die drei Konzeptteile aus Ihrer Sicht zielführend, um die Verkehrsprobleme zu mindern?

Optimierung Gesamtverkehr / Optimierung Nationalstrasse / Erschliessung Tiefriet

Nein	Ich habe meine Zweifel, da mir scheint, dass das Augenmerk vor allem auf dem Autoverkehr liegt, während ich die Priorisierung vor allem beim Ausbau des Langsamverkehrs sehen würde. Ich sehe vor allem 2 Hebel. 1. Wichtig ist, dass der Anreiz zur motorisierten Teilnahme am Verkehr möglichst vereitelt wird, d.h. es sollte innerorts überall Tempo 30 und Einbahnstrassen eingeführt werden. 2. Der Anreiz für den Langsamverkehr muss erhöht werden durch Ausbau der Velo- und Fussgängerwege auf allen Strassen. Es darf nicht sein, dass der Langsamverkehr immer benachteiligt wird, umfahren muss, die Strassenseite wechseln muss, während der Autoverkehr immer ausgebaut und direkte Wege hat und den Langsamverkehr durch seine Dominanz verdrängt. Wenn man Angst hat, mit dem Velo zu fahren, fährt man eben auch mit dem Auto.	Ja	-	Ja	-
------	---	----	---	----	---

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung hat gezeigt, dass die Wirksamkeit neuer Umfahrungsstrassen nicht gegeben ist und die Probleme sich verstärken würden. Können sie das nachvollziehen?

Ja	<p>Sinn und Zweck sind auch nicht neue Strassen- derer haben wir genug- sondern die Optimierung des bestehenden Verkehrs durch Lenkung. Es kann von der Gesellschaft nicht erwartet werden, dass eine neue Strasse oder neue Strassen das Verkehrsproblem löst/lösen. Das ist viel zu kurz gegriffen, und erinnert mich an einen Patienten, der vom Arzt eine Tablette möchte, um seine jahrelangen Versäumnisse auf einen Schlag zu kompensieren. Ziel ist m.E. die Senkung des motorisierten Verkehrsaufkommens innerorts. Der Platz bleibt beschränkt und muss auf die verschiedenen Verkehrsteilnehmer gleichmässig verteilt werden.</p> <p>Ich sehe vor allem 2 Hebel. 1. Wichtig ist, dass der Anreiz zur motorisierten Teilnahme am Verkehr möglichst vereitelt wird, d.h. es sollte innerorts überall Tempo 30 und Einrichtungsverkehr eingeführt werden. 2. Der Anreiz für den Langsamverkehr muss erhöht werden durch Ausbau der Velo- und Fussgängerwege auf allen Strassen.</p> <p>Die Benachteiligung des Autoverkehrs und eine Bevorteilung des Langsamverkehrs ist in anderen Ländern längst erprobt. Tempo 30, Einbahnstrassen, Verengung des Autoweges, Pillare (keine Gummiattrappen!) und Schwellen, Zebrastreifen, eigene Fussgänger- und Velowege, abgetrennt vom Autoverkehr, geben die richtige Anreize. Der Autoverkehr muss innerorts möglichst unbequem und der Langsamverkehr möglichst attraktiv werden. Falls nicht mit diesen Anreizen gearbeitet wird, bleibt das gesamte neue Verkehrskonzept nur eine Alibiübung. Warum sollte ich denn nicht mit dem eigenen Auto fahren, wenn es schneller und sicherer ist? Die Politik ist in der Pflicht, durch die richtigen Anreize einen gesellschaftlichen Wandel zu bewirken. Der Ausbau der Autowege wäre hier die letzte Massnahme nach allen anderen genannten, d.h. zuerst kämen der Ausbau der Verkehrsmöglichkeiten des Langsamverkehrs.</p>
----	---

Antwort:

Es ist eine Velo-Offensive geplant. Dies umfasst ein Velo-Förderungsprogramm, ein Fuss- und Veloverkehrskonzept (Festlegung und Schwachstellenanalyse), Sofortmassnahmen für den Veloverkehr und attraktive Velo- und Fusswegachsen. Ziel ist es, die Rahmenbedingungen für Zufussgehende und Velofahrende so positiv zu verändern, dass mehr Menschen aufs Velo umsteigen oder zu Fuss gehen. Die konkreten übergeordneten Massnahmen dazu sind zu finden im Gesamtverkehrskonzept unter der Ziffer 5.3 ([Link zu GVK Pizol-Wartau](#))

Eingabe 6: 01. Juli 2025, ID: 187203

Können sie die Herleitung des Ergebnisses nachvollziehen?

Nein	Was ist Durchgangsverkehr? Fürstentum Liechtenstein wurde komplett vergessen!
------	---

Sind die drei Konzeptteile aus Ihrer Sicht zielführend, um die Verkehrsprobleme zu mindern?

Optimierung Gesamtverkehr / Optimierung Nationalstrasse / Erschliessung Tiefriet

Nein	-	Nein	-	Nein	-
------	---	------	---	------	---

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung hat gezeigt, dass die Wirksamkeit neuer Umfahrungsstrassen nicht gegeben ist und die Probleme sich verstärken würden. Können sie das nachvollziehen?

Nein	-
------	---

Antwort:

Der Durchgangsverkehr – mit Start- und Zielpunkt ausserhalb der Region – wurde in der Planung berücksichtigt. 98% des Durchgangsverkehrs wird auf der Nationalstrasse abgewickelt. Dazu zählt auch der Verkehr aus dem Fürstentum Lichtenstein.

Eingabe 7: 03. Juli 2025, ID: 187424

Können sie die Herleitung des Ergebnisses nachvollziehen?

Ja	-
----	---

Sind die drei Konzeptteile aus Ihrer Sicht zielführend, um die Verkehrsprobleme zu mindern?

Optimierung Gesamtverkehr / Optimierung Nationalstrasse / Erschliessung Tiefriet

Ja	Ein Augenmerk sollte auf eine direkte Busverbindung zwischen Mels und Wangs gelegt werden. Will man beispielsweise im Winter im Pizol skifahren, geht das heute von Mels aus nur mit Auto. Auch sollte ein Veloweg von Mels nach Wangs eingerichtet werden. Die aktuelle Situation bei der Wangserstrasse ist für Auto- wie Velofahrer äusserst mühsam und gefährlich.	Ja	-	Nein	Erschliessung ist unnötig. Unsinnig, noch mehr Kulturland zu opfern.
----	---	----	---	------	--

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung hat gezeigt, dass die Wirksamkeit neuer Umfahrungsstrassen nicht gegeben ist und die Probleme sich verstärken würden. Können sie das nachvollziehen?

Ja	Neue Strassen führen zu mehr Verkehr. Deshalb korrekt, auf Umfahrungsstrassen zu verzichten.
----	--

Antwort:

Im Zuge des Gesamtverkehrskonzeptes ist geplant, das Fuss- und Velowegnetz weiterzuentwickeln und das ÖV-Angebot zwischen den Gemeinden zu verbessern. Um attraktive Velowegachsen zwischen den Dörfern zu schaffen, ist eine Schwachstellenanalyse geplant. Die konkreten Massnahmen dazu sind zu finden im Gesamtverkehrskonzept unter der Ziffer 5.3 ([Link zu GVK Pizol-Wartau](#)).

Können sie die Herleitung des Ergebnisses nachvollziehen?

Ja	-
----	---

Sind die drei Konzeptteile aus Ihrer Sicht zielführend, um die Verkehrsprobleme zu mindern?

Optimierung Gesamtverkehr / Optimierung Nationalstrasse / Erschliessung Tiefriet

Ja	Die Implementierung des GVK können ein paar der Verkehrsprobleme mindern, allerdings scheint hier nicht die Ursache angegangen zu werden - es sind einfach zu viele Fahrzeuge unterwegs. Solange es keine konkreten zugesicherte ÖV- oder Velowegpläne geben werden, die ein kohärentes und attraktives Angebot schaffen, werden sich die Leute nicht vom sehr komfortablen MIV abwenden. Und dies beinhaltet der GVK meines Erachtens nach nicht.	Nein		Nein	Durch die Erschliessung werden neue Ziele geschaffen, welche wiederum von MIV und Lieferverkehr angefahren werden und somit weiteren Verkehr schaffen. Zudem werden die Verbindungsstrassen dorthin einem stärkeren Verkehr ausgesetzt sein.
----	--	------	--	------	--

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung hat gezeigt, dass die Wirksamkeit neuer Umfahrungsstrassen nicht gegeben ist und die Probleme sich verstärken würden. Können sie das nachvollziehen?

Ja	
----	--

Antwort:

Im Zuge des Gesamtverkehrskonzeptes ist geplant, das Fuss- und Velowegnetz weiterzuentwickeln und das ÖV-Angebot zwischen den Gemeinden zu verbessern. Das soll zu einem kohärenten und attraktiven Angebot führen und damit die Strassen von Autos entlasten. Das GVK ist dazu der erste Schritt, aus welchem dann konkrete Projekte folgen. Momentan wird geprüft, wie das Tiefriet möglichst sinnvoll erschlossen werden kann. Dabei werden alle Verkehrsträger miteinbezogen und nach der verträglichsten Lösung gesucht.

Können sie die Herleitung des Ergebnisses nachvollziehen?

Ja	Die Herleitung ist für mich nachvollziehbar. Es ist klar das die angestellten Kosten/Nutzen-Vergleiche für die Gösseren Projekte (Umfahrungen und Tunnels) jeweils Negativ ausfallen. Die beschlossenen Massnahmen die Autobahnanschlüsse zu optimieren ist Pflasterlipolitik und werden nicht lange etwas nützen. In einigen Jahren stehen wir wieder am selben Punkt und diskutieren wieder über die selben Probleme.
----	---

Sind die drei Konzeptteile aus Ihrer Sicht zielführend, um die Verkehrsprobleme zu mindern?

Optimierung Gesamtverkehr / Optimierung Nationalstrasse / Erschliessung Tiefriet

Ja	Ja und nein. Nützt kurzfristig sicher, etwas längerfristig habe ich jedoch Zweifel wie Nachhaltig diese Optimierungen sind. Ich hätte mir längerfristige Massnahmen mit mehr Weitsicht gewünscht.	Nein	Solche Notmassnahmen nützen nicht lang etwas und wir sprechen wieder über die selben Probleme. Die Belastung der Nationalstrassen erhöht sich von Jahr zu Jahr da hält die Optimierung nicht lange an. Wenn nun jetzt, von mir aus gesehen zu spät, Gespräche mit dem ASTRA bezüglich der Massnahmen aufgenommen werden müsste ebenfalls das Thema der Lärmbelastung aufgegriffen werden. Dieses Thema was sehr viele Einwohner von Mels und Sargans belastet wird nie Thematisiert.	Ja	-
----	---	------	---	----	---

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung hat gezeigt, dass die Wirksamkeit neuer Umfahrungsstrassen nicht gegeben ist und die Probleme sich verstärken würden. Können sie das nachvollziehen?

Ja	Nachvollziehbar ja für einen Zeitraum von 10-20Jahren. Längerfristig wird es nicht ohne Umfahrungen gehen vor allem wenn die Leute mehr mit dem Fahrrad unterwegs sein sollen. Gut ausgebaute Veloinfrastruktur Innerorts benötigt auch mehr Platz und das funktioniert nicht wenn die Strassen immer mehr belastet sind.
----	---

Antwort:

Sämtliche geprüften weitergehenden Massnahmen (Umfahrungsstrassen, neuer Halbanschluss, Gonzentunnel) weisen im Vergleich zu den empfohlenen Massnahmen ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Zudem gibt es zahlreiche Probleme bei der technischen Umsetzung und der Bewilligungsfähigkeit. Der Lärmschutz auf der Nationalstrasse liegt in Verantwortung des Bundes. Das Astra ist dafür besorgt, die gesetzlichen Rahmenbedingungen einzuhalten.

Eingabe 10: 11. August 2025, ID: 189441

Können sie die Herleitung des Ergebnisses nachvollziehen?

Ja	-
----	---

Sind die drei Konzeptteile aus Ihrer Sicht zielführend, um die Verkehrsprobleme zu mindern?

Optimierung Gesamtverkehr / Optimierung Nationalstrasse / Erschliessung Tiefriet

Ja	-	Nein	Als Ziel des Verkehrsprojekts streben Sie u.a. weniger Lärm und Abgase in Dorfzentren und Wohngebieten an und wollen dadurch die Lebensqualität erhöhen.	Ja	-
----	---	------	--	----	---

			<p>Das haben wir mit Begeisterung gelesen und danken sehr für Ihr Engagement. Die Lärmemissionen, die durch den Autobahnverkehr verursacht werden, nehmen in Plons an erhöhter Lage (wir wohnen am Oberen Höhenrain) stetig zu. Einerseits haben wir den Eindruck, dass die vor geraumer Zeit in Unterheiligkreuz errichteten Lärmschutzwände die Geräusche auf die andere Talseite kanalisieren. Andererseits ist die kontinuierliche Zunahme des Individualverkehrs, die regelmässigen Umleitungen via San Bernardino - und ab Ende 2025 verschlimmert durch der Mehrverkehr, der durch die Abschaffung der Rollenden Landstrasse auch noch den Schwerverkehr bringt - verantwortlich. Plons und Oberplons haben sich zu beliebten Wohnquartieren entwickelt. Wir bitten Sie, die Lärmbelastungen auch in unserem Quartier zu überprüfen und im Projekt zu berücksichtigen. Es gibt bestimmt interessante Optionen, die den Lärm eindämmen und gleichzeitig andere Vorteile für Raum und Umwelt bringen (z.B. Einhausung der Autobahn mit Grün-, Freiraum oder Fläche zur Nutzung erneuerbarer Energien).</p>		
--	--	--	---	--	--

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung hat gezeigt, dass die Wirksamkeit neuer Umfahrungsstrassen nicht gegeben ist und die Probleme sich verstärken würden. Können sie das nachvollziehen?

Ja	-
----	---

Antwort:

Der Lärmschutz auf Nationalstrassen liegt in der Verantwortung des Bundes. Das Bundesamt für Strassen (Astra) ist dafür besorgt, dass die gesetzlichen Anforderungen eingehalten werden.

Eingabe 11: 13. August 2025, ID: 189563

Können sie die Herleitung des Ergebnisses nachvollziehen?

Ja	-
----	---

Sind die drei Konzeptteile aus Ihrer Sicht zielführend, um die Verkehrsprobleme zu mindern?

Optimierung Gesamtverkehr / Optimierung Nationalstrasse / Erschliessung Tiefriet

Ja	-	Ja	-	Ja	-
----	---	----	---	----	---

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung hat gezeigt, dass die Wirksamkeit neuer Umfahrungsstrassen nicht gegeben ist und die Probleme sich verstärken würden. Können sie das nachvollziehen?

Ja	-
----	---

Antwort: Kenntnissnahme

Können sie die Herleitung des Ergebnisses nachvollziehen?

Ja	-
----	---

Sind die drei Konzeptteile aus Ihrer Sicht zielführend, um die Verkehrsprobleme zu mindern?

Optimierung Gesamtverkehr / Optimierung Nationalstrasse / Erschliessung Tiefriet

Nein	-	Nein	Die Lärmbelastung durch die A3 ist im Seeztal hoch und wird durch die ungleich hohen Lärmschutzwände am Südhang zusätzlich vergrössert. Bei einer Neugestaltung ist auf eine Lärmreduktion in diesem dicht besiedelten Raum zu achten.	Nein	Ein direkter, sicherer Anschluss für Velofahrende zum Tiefriet ist auch auf der Höhe Bahnhof / Markthallenstrasse sowie Richtung Vilters/ Bad Ragaz sicherzustellen.
------	---	------	--	------	--

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung hat gezeigt, dass die Wirksamkeit neuer Umfahrungsstrassen nicht gegeben ist und die Probleme sich verstärken würden. Können sie das nachvollziehen?

Ja	
----	--

Antwort:

Der Lärmschutz auf Nationalstrassen liegt in der Verantwortung des Bundes. Das Bundesamt für Strassen (Astra) ist dafür besorgt, dass die gesetzlichen Anforderungen eingehalten werden. Das Velonetz wird im Rahmen der Velonetzplanung vom kantonalen Tiefbauamt gemeinsam mit den Gemeinden überprüft.

Können sie die Herleitung des Ergebnisses nachvollziehen?

Ja	
----	--

Sind die drei Konzeptteile aus Ihrer Sicht zielführend, um die Verkehrsprobleme zu mindern?

Optimierung Gesamtverkehr / Optimierung Nationalstrasse / Erschliessung Tiefriet

Nein	Es sind wichtige angekündigte Massnahmen in den letzten Jahrzehnten innerhalb der Gemeinden (v.a. bezgl. meinem Wohnort Vilters, seit 1971) nur unvollständig und dadurch unnütz ausgeführt worden. Nur das Wichtigste: Der Baltschana-Kreisel hat sich für einen AB-Anschluss als ungeeignet erwiesen. Die neue Verbindung über die frühere "Güterstrasse" (Wolfrietstrasse) nach Bad Ragaz sollte trotzdem aufgehoben werden und zukünftig besser über die Ragazerstrasse und Rietstrasse zu den EK-Zentren geführt werden. Diese Verbindung wäre auch durch einen versetzten AB-Anschluss (Richtung Ost/Bad Ragaz) logischerweise aufgehoben.	Nein	Der bestehende zentrale Autobahn-Anschluss für Sargans, Mels und Vilters ist leider zu einem Anschluss für das ganze EK-Zentren geworden. Es ist dadurch m.E. unumgänglich geworden den AB-Anschluss Richtung Chur/Buchs aufzuheben und (so gut wie möglich) auf die Wolfrietstrasse (nach Bauhaus) nach Osten zu versetzen. Ab Anschluss Sargans bis zur Verzweigung Sarganserland sollte die Autobahn 3-spurig (evtl. mit einer Langsam-Spur 80kmh) ausgeführt werden. Ein neuer Anschluss Mels West im Raum Plons würde den Verkehr im Bereich der EK-Zentren erheblich reduzieren.	Ja	
------	--	------	--	----	--

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung hat gezeigt, dass die Wirksamkeit neuer Umfahrungsstrassen nicht gegeben ist und die Probleme sich verstärken würden. Können sie das nachvollziehen?

Ja	
----	--

Antwort:

Die hohe Belastung des Anschlusses Sargans durch Einkaufs- sowie Ziel- und Quellverkehr ist bekannt. In der Zweckmässigkeitsbeurteilung wurde ein Halbanschluss Baltschana geprüft, aber nicht weiterverfolgt. Die Dichte an Anschlüssen auf der Nationalstrasse im Perimeter ist bereits hoch; weitere Ein- und Ausfahrten würden den Verkehrsfluss auf der Nationalstrasse beeinträchtigen und sind aus Sicht von Verkehrssicherheit und Bewilligungsfähigkeit nicht zielführend. Vorgesehen ist hingegen die Optimierung des bestehenden Anschlusses Sargans: Das Knotensystem soll verbessert und die Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen zwischen Anschluss Sargans und Verzweigung Sarganserland verlängert werden. Die ZMB kommt zum Schluss, dass die bestehenden Strukturen durch gezielte Optimierungen und flankierende Massnahmen (z. B. Parkraummanagement, Mobilitätsmanagement, Velo-Offensive) am wirksamsten verbessert werden können. Zusätzliche Anschlüsse würden hingegen keinen Mehrwert, sondern neue Probleme schaffen.

Eingabe 14: 20. August 2025, ID: 190171

Können sie die Herleitung des Ergebnisses nachvollziehen?

Ja	Die Herleitung ist nachvollziehbar, auf Grund der Verkehrsbelastungen < 20'000 Fz/d zeigt es aus Erfahrungen dass Umfahrungen nicht zwingend im Vordergrund stehen. Die ZMB ist mit Varianten und Variantenkombinationen von punktuellen Massnahmen und Einbahnsystemen zu ergänzen
----	---

Sind die drei Konzeptteile aus Ihrer Sicht zielführend, um die Verkehrsprobleme zu mindern?

Optimierung Gesamtverkehr / Optimierung Nationalstrasse / Erschliessung Tiefriet

Nein	Das Massnahmensetting sollte mit weiteren Massnahmen, d.h. punktuellen Massnahme (Optimierung Autobahnanschluss, neue Knotenformen) und Einbahnsysteme ergänzt werden. Dann ist die Optimierung des Gesamtverkehrs zielführend.	Nein	Die vorgeschlagenen Massnahmen werden wahrscheinlich eine geringe Wirkung entfachen. Es sind punktuelle Massnahmen sowohl beim Autobahnanschluss Sargans (Verbesserung Verkehrsqualität + Verkehrssicherheit) als auch Wartau (Verkehrslenkung von Balzers auf die Autobahn) zu prüfen und nach Möglichkeit umzusetzen.	Ja	-
------	---	------	---	----	---

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung hat gezeigt, dass die Wirksamkeit neuer Umfahrungsstrassen nicht gegeben ist und die Probleme sich verstärken würden. Können sie das nachvollziehen?

Ja	richtig, jedoch sind punktuelle Massnahmen sowohl beim Autobahnanschluss Sargans (Verbesserung Verkehrsqualität + Verkehrssicherheit) als auch Wartau (Verkehrslenkung von Balzers auf die Autobahn) zu prüfen und nach Möglichkeit umzusetzen.
----	---

Antwort:

Die Optimierung des Autobahnanschlusses und die Prüfung von Einbahnsystemen, dort wo es zweckmässig ist, sind als Massnahme in der Variante 0+ angedacht.

Können sie die Herleitung des Ergebnisses nachvollziehen?

Ja	-
----	---

Sind die drei Konzeptteile aus Ihrer Sicht zielführend, um die Verkehrsprobleme zu mindern?

Optimierung Gesamtverkehr / Optimierung Nationalstrasse / Erschliessung Tiefriet

Ja	Grosse Lärmberieselung durch die Autobahn: Die Nationalstrasse A13 belastet unser ganzes Sarganserland mit sehr viel Lärmberieselung. Und dies auch in höhere Lagen, so dass wir zwar einen wunderbaren Landschaftsraum haben, jedoch auf schönsten Waldwegen (z.B. Aufgang Erzbild) mit ständigem Autolärm belästigt werden. Richtige stille Ruheorte müssen z.B. auch in Heiligkreuz ab oberer Gasse gesucht werden. Wir wünschen uns hie Verbesserungen. Mögliche Massnahmen dazu wären Temporeduktionen, lärmmindernde Beläge und gute und sichere Velowege sowie ein breites ÖV-Angebot in der Ebene und zu den Erholungsgebieten. Ungenügende Erschliessung durch öV von Erholungsgebieten: Durchgangsverkehr bzw. ungenügende Erschliessung durch ÖV von Erholungsgebieten generieren viel Auto- und Motorrad-Verkehr in Wangs und Mels. Zufahrt Weisstannental wird mit GPS über Wangs und Fontanixstrasse geleitet. Viel Mehrverkehr im Dorfkern am Wochenende, zusätzlich zu Zufahrten für Seilbahn Pizol. Die Strassen sind relativ eng und teilweise nur	Ja	-	Ja	-
----	--	----	---	----	---

	<p>einspurig. Konflikte mit Motorrädern, Wandernden sowie BikerInnen bestehen.</p> <p>Die Erholungsgebiete Vermol, Chapfensee, Mädris und Cholschlag sind durch keinerlei ÖV-Angebote (kein Postauto, kein Alpenruftaxi, kein mybuxi) erreichbar, nur mit Privatautos! Die Zufahrten erfolgen über den Dorfkern Mels, was wiederum zu Mehrverkehr am Wochenende, viel Lärm und Konfliktsituationen mit den FussgängerInnen sowie Velowegen führt.</p> <p>Folgende Schwachpunkte im Velowegnetz sollten behoben werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausfahrt Auto Walser AG, Aligro etc. an Bahnhofstrasse Wangs: Bessere Kennzeichnung des Velowegs nötig, damit er für AutofahrerInnen gut erkennbar ist und sie vor dem Veloweg halten. • Ausfahrt Veloweg Bahnhofstrasse und Einspuren auf Grossfeldstrasse (Wangs/Mels): Signalisation für Veloweg nötig, aktuell steht der/die Velofahrerin im Autoverkehr. Die Einfahrt in die Grossfeldstrasse mit Kindern wird als gefährlich empfunden. • Neue Wangserstrasse Sargans: In Zukunft wird es eine sichere Veloverbindung über den Jordan geben. Beim zukünftigen Castelskreisel endet die Sicherheit und auf dem Weiterweg über die Autobahn zu den Einkaufszentren gibt es keine Veloinfrastruktur. Wenn der Modalsplit zugunsten von Velos verbessert werden soll, muss es eine sichere, direkte Verbindung zu den Einkaufszentren geben. Da mittlerweile klar ist, dass der Autobahnanschluss so bestehen bleibt (kein Halbanschluss), sollte für die Velos mit hoher Priorität eine Lösung für diesen Knoten gesucht und realisiert werden. Gemäss den Richtlinien des Astra ist eine 				
--	---	--	--	--	--

<p>Lösung mit vom MIV getrennter Veloführung anzustreben.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rheinststrasse Sargans (entlang Feerbach) keinen Veloweg. Die Strasse wird häufig von LKW befahren und ist an einigen Stellen auch defekt. • Es ergibt keinen Sinn, dass der Gablenweg (Veloroute Sargans - Trübbach) mit dem Auto befahrbar ist. • Stocksteilerstrasse Sargans (entlang Vilterser-Wangser Kanal) ist eine offizielle Veloroute und Zufahrt zu ARA. Eine Temporeduktion auf dieser Strecke wäre wünschenswert. • In Mels Dorf hat es an verschiedenen Orten Teilstücke wie die 20er Begegnungszonen im Dorfkern sowie 30er Zonen für einzelne Teile wie z.B. für die Schulwege zum Kleinfeld und zum Feldacker. Das ist positiv. Leider hören diese Teilstücke an mehreren Orten abrupt auf und gehen zum Teil in gefährliche und unübersichtliche "normale" Strassenteile ohne jegliche Weiterführung von Velostreifen über (Oberdorfstrasse, Wangserstrasse, Sarganserstrasse, Bahnhofstrasse. Somit besteht grosser Handlungsbedarf, die bestehenden guten Bereiche flächendeckend für den Velo- und den Fussgängerverkehr miteinander sicherer zu verbinden. • Mels: Übergänge Stadtergasse/Ringstrasse/Sarganserstrasse verfügen über keinen Velostreifen, es ist Rechtsvortritt und wenn von der Sarganserstrasse vom Dorf her kommend, Richtung Stadtergasse eingebogen wird, ist eine Schwelle/Troittoir, die zu hoch ist. • Mels: Bereich Kreisel Kauenstrasse/Stadtergasse/Sarganserstrasse/Bahnweg bis zur Sarganserstrasse, Region Altes Kino: kein Fussgängerstreifen/kein Velostreifen. 				
--	--	--	--	--

<ul style="list-style-type: none"> • Radweg zwischen Sargans Bahhof und Mels entlang Bahnweg: Den Weg müssen sich FussgängerInnen und RadfahrerInnen teilen. Er wird von beiden Gruppen stark frequentiert. Häufig kommen aus beiden Richtungen RadfahrerInnen. Sind zeitgleich Fussgänger unterwegs, wird es recht eng und für alle Parteien sehr mühsam. Es ist verständlich, dass sich dann besonders die Fussgänger gefährdet fühlen. Eine Verbreiterung oder eine alternative Wegführung sollte geprüft werden. Auf alle Fälle sollte eine gute, durchgehende, intakte Beleuchtung zur Sicherheit und besseren Sichtbarkeit installiert werden. <p>Fehlende Veloverbindungen: Folgende Lücken im Velowegnetz im Raum Sargans, Mels, Vilters-Wangs und Wartau bestehen und sollten möglichst bald geschlossen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wangs-Mels über die Melserstrasse: Hier besteht grosser Handlungsbedarf, da kein Veloweg, kein Velostreifen, während Autos mit 80 km/h verkehren. • Dorfstrasse Wangs: Kein Veloweg, kein Velostreifen -> führt dazu, dass gerade Familien Umwege fahren oder das Trottoir benutzen. Eine Entschärfung ist gewünscht. Lösungsansatz: Aufhebung Mittelstreifen auf Fahrbahn, Velostreifen beidseitig. • Verbindung über Vilterserstrasse von Wangs-Vilters: Autos dürfen 80 kmh fahren, während Jugendliche mit dem Velo von Wangs nach Vilters fahren. Wer im Oberdorf wohnt, fährt nicht zum Veloweg an der Brüelstrasse herunter. Lösung: angepasste Tempobeschränkung für Autos, Velostreifen beidseitig. • Verbindung Vilters nach Sargans • Verbindung Sargans - Bad Ragaz 				
---	--	--	--	--

<ul style="list-style-type: none"> • Verbindung ab Ecohof Sargans-Trübbach • Plons-Mels, kein Veloweg und kein Velostreifen auf Plonserfeld-/Bachstrasse sowie fehlende Trottoir für FussgängerInnen. Zugang zu Spielplatz an Seez unübersichtlich. • Plons-Heiligkreuz, kein Veloweg und kein Velostreifen für Schulweg zu Schulhaus Heiligkreuz auf Industriegeweg. • Heiligkreuz-Mels Dorf, kein Veloweg und kein Velostreifen. Es müssen verschiedene Umwege gefahren werden, um nicht auf Hauptachsen mit Tempo 50 und z.T. mehr via Industrie- und Bahnhofstrasse zu fahren. Das Gleiche gilt für Verbindung Heiligkreuz-Sargans Bahnhof bis Zufahrt zum Bahnweg. • Die Dorfteile Up-town-Mels, Butz, Oberdorf sowie Parfanna/Schmitten sind ohne jegliche Velostreifen für eine sichere Zufahrt ins Dorf Mels und die umliegenden Dörfer. <p>Konsequente Umsetzung der empfohlenen Massnahmen: Die Zweckmässigkeitsbeurteilung der Varianten für Strassenbau ergaben für alle Varianten ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis und zahlreiche Probleme bei der technischen Umsetzung und der Bewilligungsfähigkeit wurden erkannt. Damit Sargans nun vom motorisierten Individualverkehr entlastet wird, erwarten wir eine konsequente Umsetzung der empfohlenen Massnahmen wie den konsequenten Ausbau des Velowegnetzes.</p> <p>5-km-Distanzen im Sarganserland - machbar mit dem Velo! Optimierung Gesamtverkehr: Diese Stossrichtung, den Modalsplit zu verbessern, begrünnen wir</p>				
--	--	--	--	--

<p>ausserordentlich. Unsere Vision ist es, dass Strecken im Umkreis von 5 Kilometern (mit dem E-Bike ist die Strecke länger) im Alltag von den Menschen mit dem Velo zurückgelegt werden. Ein Grossteil der Distanzen im Raum Sargans/Mels/Wangs/Vilters/Wartau ist per Velo gut erreichbar, entsprechende Infrastruktur vorausgesetzt. Damit dies gelingt, benötigen wir ein sicheres und attraktives Fuss- und Velowegnetz.</p> <p>Strassenbauprojekte als Chance für bessere Velowege nutzen: «Gemeinsam für mehr Lebensqualität» und «Gemeinsam für einen sicheren Verkehr»: Wir unterstützen diese Vision. Unsere Dörfer sollen Orte sein, wo sich alle wohlfühlen – insbesondere Familien und ältere Menschen. In und zwischen unseren Dörfern sollen alle – auch die schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen – schnell und sicher zu Fuss und auf dem Velo vorankommen. Damit wir diese Vision im Sarganserland erreichen können, brauchen wir einen Ausbau des Velowegnetzes. Ein bedeutender Hebel sehen wir darin, dass bei Strassenbauprojekten stets gute und sichere Velowege mitgeplant werden. Es reicht nicht, Velowege bei Strassenprojekten zu berücksichtigen. Das Velowegnetz soll aktiv verbessert werden, indem Lücken geschlossen und bislang unsichere oder unattraktive Velowege verbessert werden. Pro Velo Sarganserland ist gerne bereit, bei der Planung und bei konkreten Bauprojekten mitzuwirken und Fachwissen einzubringen.</p> <p>Förderung von Velokursen durch Gemeinden: Pro Velo tritt auf nationaler, kantonaler und kommunaler Ebene mit einer breiten Palette an Velo Förderaktionen für</p>				
--	--	--	--	--

	<p>Betriebe und Gemeinden, Aktionen an Schulen für Kinder und Jugendliche wie «Bike to School», Auszeichnungen für velofreundliche Städte, Velofahrkurse, Velobörsen auf. Hierzu führt Pro Velo Sarganserland neu Velofahrkurse durch. Hier würde eine Unterstützung in Form von Versand an Eltern und Vereine den Kursen die nötige Plattform geben. Unsere Velokurse stehen nicht in Konkurrenz zur Veloprüfung, da sie vorher ansetzen. Im Gegenteil, die Polizei begrüsst die Velofahrkurse sehr, da bereits Kinder ab 6 Jahren zu den Kursen zugelassen sind. Weitere Kurse für Migranten, E-Velo sind in Planung auf Wunsch vom Familienzentrum Sargans und aus Rückmeldungen der Bevölkerung. Andere Gemeinden im Kanton fördern diese Kurse finanziell und in der Kommunikation.</p> <p>"Bike To Work" als Katalysator für Velo-Offensive: Die Aktion «Bike To Work» von Pro Velo könnte als Katalysator für die Velo-Offensive wirken. Wenn die Gemeinden die Aktion unterstützen und bewerben würden mittels div. Kommunikationsorgan wie z.B. Whatsapp Kanal, Gemeinde Magazin, Newsletter und Website, würden weitere Firmen an Bike To Work mitmachen. Menschen könnten so im Rahmen dieser Team-Challenge erfahren, dass der Arbeitsweg mit dem Velo bestritten werden kann.</p> <p>Potenzial Firmen-Mobilitätsmanagement: Damit Menschen aufs Velo umsteigen, bedarf es verschiedenster Massnahmen. Wir sehen z.B. ein Potenzial im Firmen-Mobilitätsmanagement. Dieser Bereich wurde bei den Überlegungen bislang ausgeklammert (der Begriff erscheint lediglich im</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>Umsetzungsplan des Syntheseberichts).</p> <p>Bewusstsein und Bereitschaft fürs Umsatteln aufs Velo stärken: Damit sich die Verkehrssituation und die Lebensqualität im Siedlungsgebiet verbessern, bedarf es mehr als technischer Massnahmen. Bewusstsein und Bereitschaft muss gestärkt werden, um Verhaltensänderungen anzustossen – dies sagt das Energiekonzept 2021-2030 des Kantons St.Gallen (https://www.sg.ch/umwelt-natur/energie/Energiekonzept.html, Bericht der Regierung vom 21. August 2021, S. 22 ff). Solche Überlegungen sind bislang nicht eingeflossen. Damit die Umsetzung der Massnahmen gelingt, müssen die Gemeinden auch hier ansetzen.</p> <p>Pro Velo Sarganserland bereit mitzuhelfen: Für die Planung und Umsetzung der Massnahmen soll eine gemeinsame Organisation aufgebaut werden. Hier sollten regionale Interessensvertretungen eingebunden werden. Pro Velo Sarganserland bietet seine Unterstützung an, um die Velo-Offensive im Sarganserland umzusetzen.</p> <p>Veloland – Sarganserland: Unser Fazit nach Studium des GVK und der Zweckmässigkeitsbeurteilung ist: Das Sarganserland hat das Zeug für ein hervorragendes Veloland. Wir haben sehr gute Rahmenbedingungen und können den Ausbau jetzt mit Kraft und Willen angehen. Seit 2023 haben wir ein griffiges, nationales Veloweggesetz. Dieses verpflichtet die Kantone, bis 2027 das Velowegnetz zu planen und bis 2040 durchgehende und sichere Velowege zu bauen. Die</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>Gemeinden können nun Verantwortung übernehmen und aktiv den Gesetzauftrag umsetzen. GVK und ZMB liefern dafür sehr gute Grundlagen.</p> <p>Velo-Offensive: Das Velo soll signifikant zur Lösung der Verkehrsprobleme und zur Verbesserung der Siedlungsqualität beitragen. Eine Velo-Offensive wird angekündigt. Noch fehlen die konkreten Ziele, Massnahmen und der Fahrplan. Uns fehlen in den Empfehlungen im Synthesebericht S. 32 Aussagen und Prioritäten zu Variante 0+ (angepasst). Welche prioritären Schritte sind vorgesehen und wie gelingt es nun, die Erkenntnisse aus dem mehrjährigen und kostspieligen Prozess herunterzubrechen und für die Bevölkerung gewinnbringend umzusetzen? Steht Budget zur Verfügung für eine gemeinsame Velo-Offensive?</p> <p>Grosser Handlungsbedarf im Ausbau der Veloinfrastruktur: Im Synthesebericht wird festgestellt, dass a) der Strassenraum vom motorisierten Verkehr dominiert wird, b) Angebote für den Fussverkehr meist vorhanden, aber wenig attraktiv sind und c) wenig Infrastruktur für den Veloverkehr vorhanden ist. Dies zeigt den dringenden Handlungsbedarf, in den Ausbau der Veloinfrastruktur zu investieren. Nur so können die übergeordneten Visionen «Gemeinsam für mehr Lebensqualität» und «Gemeinsam für einen sicheren Verkehr» erreicht werden.</p>				
--	---	--	--	--	--

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung hat gezeigt, dass die Wirksamkeit neuer Umfahrungsstrassen nicht gegeben ist und die Probleme sich verstärken würden. Können sie das nachvollziehen?

Ja	
----	--

Antwort:

Die ZMB hat gezeigt, dass gerade im Fuss- und Veloverkehr erheblicher Handlungsbedarf besteht. Die geplante Velo-Offensive soll hier ansetzen. Konkrete Prioritäten und Massnahmen befinden sich noch in Erarbeitung. Die detaillierten Hinweise zu Schwachstellen im Netz sind wertvoll und werden in die weiteren Überlegungen einfließen. Das Velonetz wird durch das kantonale Tiefbauamt SG geprüft und gemeinsam mit den Gemeinden festgelegt. Auch Ihre Vorschläge zu flankierenden Massnahmen wie Mobilitätsmanagement, Sensibilisierung oder Kursangebote zeigen, dass neben Infrastruktur auch verhaltensbezogene Ansätze wichtig sind. Diese sind ebenfalls Teil des Gesamtverkehrskonzeptes. Bezüglich Lärms auf der Nationalstrasse ist das Bundesamt für Strassen zuständig und ist verpflichtet dafür zu sorgen, dass die gesetzlichen Rahmenbedingungen eingehalten werden.

Eingabe 16: 27. August 2025, ID: 190510

Können sie die Herleitung des Ergebnisses nachvollziehen?

Nein	<p>Die Variante Null+ erscheint mir zu wenig konkret. Zwar wird erwähnt, dass eine übergeordnete Veloinfrastruktur fehlt, und auf den Karten wird der Bedarf gut aufgezeigt. Im Plan selbst sind jedoch keine neuen Velowege enthalten. Der Fokus auf die bestehenden Strassen wirkt zwar pragmatisch, scheint mir aber für alle Verkehrsteilnehmer die einfachste und gleichzeitig schlechteste Lösung zu sein. Grundsätzlich begrüsse ich den Schwerpunkt auf das Velo, habe jedoch Zweifel, ob Massnahmen wie Sharing-Konzepte oder Förderprogramme tatsächlich mehr Menschen dauerhaft zum Umsteigen bewegen.</p> <p>Die Ostumfahrung wird im Fazit als Alternative zur Autobahn dargestellt. Dies kann ich nicht nachvollziehen: Der Verkehr auf der Rheinstrasse ist in erster Linie Zubringer zum Bahnhof und zum Industriegebiet Riet und hat mit der Autobahn wenig zu tun. Wer die Autobahn nutzen kann, tut dies schon heute. Ich sehe einen grossen Nutzen der Ostumfahrung bei gleichzeitiger Sperrung der Rheinstrasse für die Quartiere.</p> <p>Der ÖV wird leider kaum thematisiert. Dabei besteht hier, wie auch im Bericht erwähnt, noch erhebliches Potenzial. Es bleibt aber offen, mit welchen Massnahmen die Situation konkret verbessert werden könnte.</p> <p>Ich hätte mir mutigere Vorschläge gewünscht. Die mit Null+ vorgesehenen Verbesserungen dürften angesichts des Bevölkerungswachstums in der Region und des damit verbundenen steigenden Verkehrs rasch wieder an Wirkung verlieren.</p>
------	--

Sind die drei Konzeptteile aus Ihrer Sicht zielführend, um die Verkehrsprobleme zu mindern?

Optimierung Gesamtverkehr / Optimierung Nationalstrasse / Erschliessung Tiefriet

Ja	Dies ist aus meiner Sicht ohnehin notwendig. Der tägliche Durchgangsverkehr durch unsere Dörfer belastet die Lebensqualität erheblich und ist auf Dauer nicht hinnehmbar.	Ja		Ja	Sollte unbedingt durch die Gemeinde Sargans vorangetrieben werden.
----	---	----	--	----	--

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung hat gezeigt, dass die Wirksamkeit neuer Umfahrungsstrassen nicht gegeben ist und die Probleme sich verstärken würden. Können sie das nachvollziehen?

Nein	Insbesondere bei der Ostumfahrung sollte nochmals genauer geprüft werden, woher und wohin der heutige Verkehr auf der Rheinstrasse tatsächlich fliesst. Meines Erachtens stammt ein grosser Teil davon aus Richtung Trübbach, wo die Autobahn ohnehin keine Option darstellt. Für den Verkehr aus der anderen Richtung dürfte hingegen ein gezieltes LKW-Lenkungskonzept erforderlich sein.
------	---

Antwort:

Die Variante Null+ (angepasst) bündelt zahlreiche Massnahmen aus dem Gesamtverkehrskonzept. Dazu gehören eine Velo-Offensive mit neuen durchgehenden Veloachsen, Behebung von Schwachstellen, verbesserte Abstellanlagen sowie begleitende Programme wie Mobilitätsmanagement und Parkraumpolitik. Damit soll der Umstieg auf das Velo attraktiver werden. Auf Seite 23 des Gesamtverkehrskonzeptes wird ersichtlich, wohin der Verkehr aus Richtung Trübbach unterwegs ist. Die Ostumfahrung wurde ausführlich geprüft, zeigte jedoch trotz flankierender Massnahmen wie der Sperrung der Rheinstrasse keine ausreichende Wirkung und bringt erhebliche Konflikte mit Schutzobjekten und Bewilligungen. Insgesamt weist die Variante Null+ das klar beste Kosten-Nutzen-Verhältnis auf und bietet eine breite, siedlungsverträgliche Wirkung.

Können sie die Herleitung des Ergebnisses nachvollziehen?

Nein	<p>Ich kann das Ergebnis insofern nachvollziehen, dass auf die heutige Situation geschaut wurde und störende Punkte versucht werden, zu eliminieren.</p> <p>Der Blick in die Zukunft mit einer Vision fehlt mir, die Region kann sich so nicht richtig entwickeln.</p> <p>Der Blickwinkel geht auch sehr davon aus, den MIV als Feind zu sehen und ihn einzudämmen, was aber in einer ländlichen Region nur zum Teil geht.</p>
------	--

Sind die drei Konzeptteile aus Ihrer Sicht zielführend, um die Verkehrsprobleme zu mindern?

Optimierung Gesamtverkehr / Optimierung Nationalstrasse / Erschliessung Tiefriet

Nein	<p>Verkehr von Anwohnern wird zu wenig Rechnung getragen.</p> <p>Annahmen gehen davon aus, dass Verkehr gleich bleibt oder situativ abnimmt, das wird aber mit den entsprechenden Entwicklungsgebiete nicht der Fall sein. Und das lässt sich nicht durch ÖV kompensieren. Und wenn das durch Velo Verkehr kompensiert werden sollte, dann braucht das um einiges bessere Velo Verbindungen.</p> <p>Mit den geplanten Projekten ist ein Verkehrschaos fast nicht zu vermeiden.</p>	Nein	<p>Grundsätzlich guter Ansatz. Taugt auch kurzfristig was.</p> <p>Aber:</p> <p>mir fehlt hier eindeutig die Vision für die Zukunft. Die Gemeinden (wollen) wachsen. Wenn das Wachstum nur annähernd so weitergeht werden wir in 20 Jahren einen zusammengewachsenen Ort haben.</p> <p>Mit der Autobahn haben wir zwei Probleme:</p> <p>1. Die zentrale Ausfahrt generiert das Verkehrschaos</p> <p>Besser wäre zwei Ausfahrten (von Zürich vor Mels, von Chur beim Autobahnkreuz)</p> <p>Damit wäre der Hauptverkehr auf der Autobahnt und nicht in den Dörfern</p>	Ja	<p>Grundsätzlich Erschliessung von Nord und Süd gut.</p> <p>Aber bitte auch bedenken, dass die Erschliessung vom Dorf gut ist, damit die Arbeiter und Kunden nicht gehindert werden, die Geschäfte im Tiefriet zu besuchen. Das gilt für MIV aber natürlich auch für Velo Verkehr und ÖV</p>
------	--	------	---	----	--

			<p>2. Sie gehört nicht mitten in den Talboden zwischen die Dörfer</p> <p>Als Vision sollte die Region ganz klar eine Tunnel Lösung vorsehen (als 2. oder 3. Etappe)</p> <p>Wenn das gar nie gefordert wird, wir das auch nie kommen, und dann ist es zu spät.</p> <p>Siehe Situation Roveredo, da hat es auch 30 Jahre gedauert, ist nun aber eine gefreute Lösung</p>		
--	--	--	--	--	--

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung hat gezeigt, dass die Wirksamkeit neuer Umfahrungsstrassen nicht gegeben ist und die Probleme sich verstärken würden. Können sie das nachvollziehen?

Nein	<p>Ich denke, ein Umfahrung würde vieles verbessern. Das wäre ein Schritt.</p> <p>Die Ideen sollten Etappenweise formuliert werden. Allenfalls ändert sich in Zukunft auch die Sichtweise oder die Dringlichkeit (je nach dem, wie sich der Verkehr und das Verhalten der Verkehrsteilnehmer ändert)</p>
------	--

Antwort:

Sie betonen zu Recht, dass neben kurzfristigen Verbesserungen auch eine längerfristige Vision notwendig ist. Die ZMB konzentriert sich auf das heutige Strassennetz, die Situation im Prognosejahr 2040 und zeigt umsetzbare Massnahmen auf. Sie bildet eine Grundlage, auf der weiterführende Diskussionen über Etappierungen, Wachstum und künftige Anforderungen geführt werden können. Dass die Gemeinden wachsen und damit zusätzlicher Verkehr entsteht, ist unbestritten. Umso wichtiger ist es, die Verkehrsträger abgestimmt zu entwickeln und die Belastungen für Anwohnerinnen und Anwohner im Blick zu behalten. Tunnellösungen und Umfahrungen wurden geprüft, haben sich jedoch aufgrund ihres Kosten-Nutzen-Verhältnisses nicht als zweckmässig erwiesen. Deshalb wird die Variante 0+ (angepasst) empfohlen, die mit Abstand das beste Verhältnis von Kosten und Nutzen bietet. Ihre Hinweise, dass sich Sichtweisen und Dringlichkeiten mit der Zeit verändern können und darum eine etappenweise Planung sinnvoll wäre, nehmen wir gerne mit. Sie unterstreichen, dass der Prozess offen für Anpassungen bleiben sollte.

Können sie die Herleitung des Ergebnisses nachvollziehen?

Nein	<p>Man gelangt zum Eindruck, dass eine tatsächliche Lösungsfindung mit baulichen Massnahmen im Vorherein bereits kategorisch ausgeschlossen wird/wurde, in dem unrealistische Vorschläge ausgearbeitet wurden.</p> <p>Weiters ist die Qualität der Erfassungen der derzeit geltenden Tempolimiten von äusserst schlechter Qualität (diese sind für den normalen Bürger am einfachsten zu überprüfen) und wirft Fragen in Bezug auf die allgemeine Qualität dieses Berichtes auf.</p> <p>Ausserdem wirkt der ausführliche Bericht mit seinen 261 Seiten unnötig überladen, insbesondere da mehrere Themenbereiche redundant behandelt werden oder aber Themen bearbeitet werden, welche gar nicht zur Diskussion stünden sollten, da sie den Volkswillen konterkarieren (kommunale Abstimmung Wartau) und verhindert in diesem überbordenden Umfang eine vollumfassende Auseinandersetzung mit dem Thema. - Dies ist schlicht furchtbar schade!</p>
------	--

Sind die drei Konzeptteile aus Ihrer Sicht zielführend, um die Verkehrsprobleme zu mindern?

Optimierung Gesamtverkehr / Optimierung Nationalstrasse / Erschliessung Tiefriet

Nein	<p>Man muss nicht den MIV ausbremsen um den LV zu schützen, dies ist insgesamt nicht zielführend, da es den LV weiterhin unnötig mit dem MIV vermischt und den MIV unnötig ausbremst und somit die Fahrzeugdichte erhöht und zu Dichtestress führt.</p> <p>Die Landstrasse zwischen Trübbach und Sargans soll, wo möglich unterbrechungsfrei im Temporegime 80 geführt werden, während für den LV eine EIGENE Infrastruktur - welche auch nicht</p>	Nein	<p>Die Verkehrsführung auf der Autobahn, insbesondere wenn man von Trübbach auf Sargans/Mels oder umgekehrt fahren will, ist eine reine Katastrophe.</p> <p>Trübbach nach Sargans beginnt der Verkehr sehr früh zu stocken. Einerseits weil für den Bogen der Autobahn nach Chur unnötigerweise Tempo 70 angeordnet wird. - Dies gehört durch eine Schilderkombination 80 mit einem Zusatzschild "Bei Nässe" und einem LKW/Busse Zusatzschild ergänzt. -</p>	Ja	<p>Ich habe mich damit nicht weiters auseinandergesetzt, da es den Rahmen sprengt und mich weniger interessiert.</p>
------	---	------	--	----	--

<p>durch Traktoren befahren wird und auch im Winter vom Winterdienst geräumt wird(!) - angelegt wird, welche räumlich getrennt liegt.</p> <p>Die schikanöse Fahrbahngestaltung auf der Landstrasse soll wieder entfernt werden, so dass Traktoren sicher überholt werden können.</p> <p>Für die Dorfkernbereiche und die Innerortsbereiche möge man sich an Österreich orientieren, wo es üblich ist, für Fahrzeuge >3.5 Tonnen ein tieferes Temporegime sowie Fahrverbote mit Ausnahme Zubringerdienste anzuordnen. In Österreich funktioniert dies auch mit festinstallierten Blitzern, wenn man 50 fährt und hinter einem der LKW ebenfalls, blitzt es diesen, da für diesen eben ein tiefes Tempolimit gilt.</p> <p>In den Dorfkernbereichen auf den Hauptstrassen Tempo 50 für PKW, Tempo 30 für LKW. Auf Nebenstrassen Tempo 30 für PKW - in reinen Wohnquartieren ohne Gehwege Tempo 20 - und Fahrverbot für LKW, ausgenommen Zubringer.</p> <p>Die Ampel auf Höhe Schriby bei der Schwefelbadkreuzung gehört aufgelöst, der Zebrastreifen betont. (So hat der LV dort immer Vorrang.)</p> <p>Alternativ könnte man die Ampel von</p>	<p>Andererseits weil der Bogen erst die Verjüngung auf eine Spur vornimmt. Temporegime und Schildersituation für den Bogen nach ZH identisch.</p> <p>Man möchte vielleicht schon um Streckenkilometer 136.8 die Teilung vornehmen, so dass die Rechte Spur zur Abbiegespur auf die Autobahn nach ZH wird, und die Linke Spur als einzelne Spur durch den Bogen fortgeführt wird.</p> <p>Die Abfahrt bei Sargans braucht ZWINGEND UND DRINGEND eine viel längere Strecke, damit es nicht mehr so stark auf die Autobahn rückstaut. Auf der Brücke über die Autobahn von Sargans zur Kreuzung hin hat es rechterseits ein gänzlich unerschlossenes Trottoir. Dieses gehört eliminiert. An dessen Stelle kann eine schmale Spur für Fahrzeuge unter 3.5 Tonnen (oder was die Statik der Brücke gestattet) angelegt werden, so dass die Abfahrt von der Autobahn von bisher 2 Spuren auf 3 ausgelegt werden kann.</p> <p>Die zwei wie bisher und ganz rechts eine, welche direkt und einzig in jene "neugeschaffene" von der Brücke führt, so dass entsprechende Fahrzeuge direkt abfahren können, ohne erst noch halten und auf eine Lücke warten zu müssen, was den Rückstau reduziert.</p> <p>Vergleichbar mit der Abfahrt nach</p>	
---	--	--

	<p>Trübbach kommend weiter vor versetzen, und die Ampeln regulär auf Dauerblinklicht belassen, und die Möglichkeit zur herbeigerufenen Rotschaltung für die Feuerwehr und derartige Bedarfsfälle beibehalten.</p> <p>Allgemein liesse sich im Bereich der Super- und Baumärkte und dem Strassenverkehrsamt durch zusätzliche Abbiegespuren und einer Voraufstellung des LV optimieren.</p>		<p>Vaduz.</p> <p>Von Sargans nach Trübbach soll für die Strecke zwischen der Auffahrt und der Abfahrt von der A3 auf die A13 eine dritte Spur angelegt werden, welche die Auffahrt und die Abfahrt verbindet und den Durchfluss dazwischen optimiert. Weiters soll diese elendige Tempo 50 Doppelsignalisation weg. Diese entspricht noch nichtmals bei Regen den Notwendigkeiten. Stattdessen soll eine Tempo 100 Signalisation an Stelle der ersten 50er Tafel und eine Schilderkombination wie Tempo 80 über einem Tempo 60 mit Zusatzschild "bei Nässe" und LKW/Busse Zusatzschild an der Stelle der zweiten 50er Tafel hin.</p> <p>Ausserdem soll das elendige Aufhebung des Tempolimits nach dem Bogen beseitigt werden, dort steht das Wasser bei Regen auf der Fahrbahn zum linken Rand hin immer, selbst bei nur leichtem Regen, was die Tempo 50 in der Kurve umso kafkaesker erscheinen lässt.</p> <p>Im ganzen Bereich gehört eine durchgängige 2.45er Signalisation für LKWs hin, so dass der MIV nicht genötigt wird, mit 80 herum zu gurken, weil sich 2 Brummis ein Rennen liefern.</p>		
--	--	--	---	--	--

			<p>Nur mal Beispielhaft; der Weg vom Rathaus in Azmoos zu jenem in Sargans beträgt über die Landstrasse und somit durch Sargans hindurch 5.9km und soll 8 Minuten dauern. Wenn man über die Autobahn fährt, sind es 11km und im Idealfall 11 Minuten, somit 86% mehr Strecke und 38% mehr Zeit.</p> <p>Wenn die Strecke nun aber mit 80 statt mit 120 km/h gefahren werden kann, dann nähert sich auch der Zeitverbrauch den 86% Mehrweg an. Idealerweise hätte man über die Autobahn aber 0% mehr Zeitaufwand; und zwar in dem deren Fluss optimiert wird, und nicht in dem der Referenzwert (Landstrasse) durch Schikanen ins unermessliche verzerrt wird.</p>		
--	--	--	--	--	--

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung hat gezeigt, dass die Wirksamkeit neuer Umfahrungsstrassen nicht gegeben ist und die Probleme sich verstärken würden. Können sie das nachvollziehen?

Nein	<p>Solange nicht deutlich an der Autobahn optimiert wird, ist dieses Ergebnis so nicht nachvollziehbar. Bevor Fahrverbote für die Feldwege entlang der Bahnlinie zwischen Sargans und Trübbach angeordnet wurden, konnte man dort gut Zeit wett machen, und das war, bevor die Landstrasse durch die schikanöse Bebauung gänzlich ihres Charakters als Landstrasse beraubt wurde.</p> <p>Mittlerweile ist diese nicht mehr als Landstrasse zu erkennen, derweil ist der Verkehrsknoten A13/A3 nach wie vor unzureichend und veraltet.</p> <p>Wenn die Autobahnverbindung nicht optimiert wird und die Landstrasse als solche keine Überlandverbindung mehr darstellen soll, dann muss eine neue Überlandverbindung geschaffen werden, welche Zugang zu den Einkaufszentren und Gewerbebetriebe in Sargans, Mels, Vilters-Wangs gewährleistet.</p>
------	---

	Es scheint, als wurde hier die Verbindung zwischen Trübbach und den südlichen Gebieten gekappt, noch bevor eine Alternative gefunden wurde, und nun will man sich partout nicht eingestehen, dass dies ein kostspieliger Fehler war und anstatt die Kosten (Umgehungsstrasse) bezifferbar offen zu legen, resp. in Kauf zu nehmen, sollen sie nun verdeckt anfallen durch entgangene Umsätze, Umwege, Zeitaufwände und Mehrwege.
--	--

Antwort:

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung hat gezeigt, dass bauliche Umfahrungsvarianten im Verhältnis von Nutzen zu Kosten nicht überzeugen konnten. Deshalb wird die Variante 0+ (angepasst) mit ihren Schwerpunkten in der Optimierung des bestehenden Netzes, in der Veloförderung und in siedlungsverträglichen Massnahmen empfohlen. Ziel ist es nicht, den motorisierten Individualverkehr zu „schikanieren“, sondern die verschiedenen Verkehrsarten besser zu entflechten und die Sicherheit wie auch die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Ihre Anregungen zu Temporegelungen, zur Trennung von MIV und LV sowie zu punktuellen Verbesserungen im Bereich der Verkehrsführung nehmen wir gerne zur Kenntnis. Ebenso Ihre Hinweise zur Situation auf der Autobahn und beim Anschluss Sargans. Diese Themen sind komplex und betreffen teilweise auch die Zuständigkeit anderer Ebenen, insbesondere des Bundes. Ihre Rückmeldung zeigt aber wichtige Punkte auf, die im weiteren Prozess geprüft und wo sinnvoll eingebracht werden können.

Eingabe 19: 10. Juli 2025, per Mail

*Sehr geehrte Damen und Herren
mit Interesse habe ich die neue Broschüre studiert. Ich meine es sollten zuerst die bestehenden Probleme gelöst werden. zB. Grofenbrüelstrasse - Bahnhofstrasse betreffend Velo Problemen! Gerne bin ich für eine Besichtigung vor Ort bereit.
Mit freundlichen Grüssen*

Antwort:

Eine Schwachstellenanalyse des Velonetzes ist vorgesehen. Wir danken Ihnen für Ihre Hinweise, welche in der weiteren Bearbeitungsphase geprüft werden.

Ideenwand – Optimierung Gesamtverkehr

Eingabe 1: 11. Juni 2025, ID: 2391

Velonetz	Ausbau Velonetz ist super. Bitte achtet auf genügend und einfache Abstellmöglichkeiten an den Bahnhöfen wie Sargans. Das aktuelle Abschliesssystem ist unmöglich. Es gibt schon viel leichtere Lösungen.
----------	--

Antwort:

Dazu verweisen wir auf die übergeordnete Massnahme HF3-5 im Gesamtverkehrskonzept: Damit die Erhöhung des Veloverkehrsanteils erreicht werden kann, muss neben einer guten Infrastruktur auf der Strecke, auch am Start- und Zielpunkt für das Abstellen der Velos eine attraktive Infrastruktur bereitstehen. In einem ersten Schritt ist das heutige Angebot und dessen Qualität zu überprüfen. Dies kann in Kombination mit der Schwachstellenanalyse (HF3-2) erfolgen. Das Ergebnis ist mit dem Bedarf und einheitlichen Qualitätskriterien abzugleichen. Anschliessend ist der notwendige Ausbau anzugehen. Da die Zielpunkte öffentliche oder private Nutzungen sein können, ist eine Koordination mit Privaten anzustreben.

Eingabe 2: 11. Juni 2025, ID: 2392

Park- und Begegnungszonen	Wenn jetzt noch an ein paar grüne Nischen mit Brunnen und Bänken oder ev. kleine Parkanlagen/ Rastplätze für die Velofahrenden und das Fussvolk gedacht wird, wäre das toll. Es soll ja attraktiv für die unmotorisierte und umweltschonende Fortbewegung werden.
---------------------------	---

Antwort:

Für das untergeordnete Strassennetz wird eine zwischen den vier Gemeinden koordinierte Umsetzungsplanung zu Gunsten von Tempo 30 und Begegnungszonen sowie Einbahnstrassenabfolgen (frei für den Veloverkehr) erstellt. Dabei wird an die laufenden Bemühungen für Tempo 30 angeschlossen. Die konkrete Planung ist noch ausstehend.

Eingabe 3: 12. Juni 2025, ID: 2393

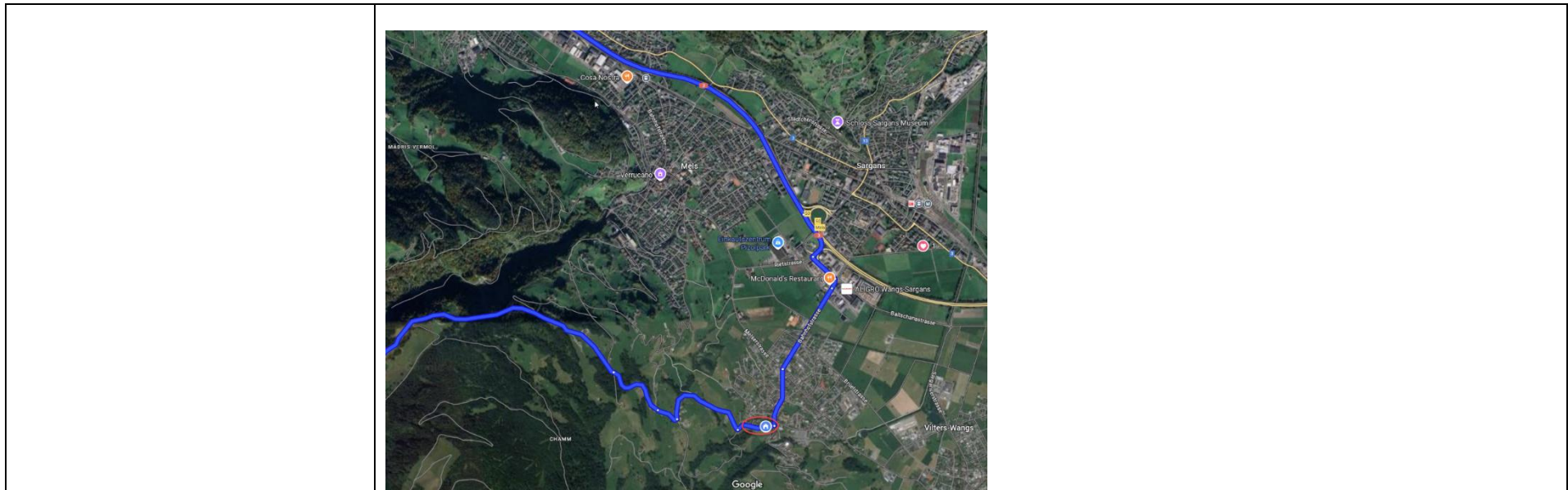
Fussgängerstreifen Grossfeldstrasse Mels	Es wäre meiner Meinung nach sinnvoll mehr Fussgängerstreifen anzubringen. Insbesondere bei der Haltestelle Feldackerstrasse und beim Übergang Grossfeldstrasse/Kauenstrasse. Viele Einwohner, auch Kinder, (z.B. der Flurstrasse) nutzen den Bus und müssen die Strasse überqueren. Dies würde zusätzlich Sicherheit schaffen.
---	--

Antwort:

Gemäss unseren Abklärungen ist das Bedürfnis für neue Fussgängerstreifen nicht gegeben. Es fehlt an Fussgänger- Frequenzen, welche eingehalten werden sollten.

Eingabe 4: 18. Juni 2025, ID: 2399

Durchgangsverkehr Weisstannental	Bei der Optimierung Gesamtverkehr sollte man auch den Durchgangsverkehr zum Weisstannental berücksichtigen. Die beschilderte Route führt von der Autobahn-Ausfahrt über Mels. Die Navigationssysteme zeigen jedoch den schnellsten und kürzesten Weg an und der führt durch Wangs. Das Dorf Mels wird entlastet und Wangs mit höherem Verkehrsaufkommen belastet. Vor allem geht der Durchgangsverkehr durch ein Quartier (Fontanixstrasse), Strasse Klasse II. Die Fahrzeuge können nicht kreuzen, nur an Ausweichstellen. Der Verkehr hat sich in den letzten Jahre von Mels nach Wangs verlagert und stark zugenommen, vor allem an schönen Wochenenden im Sommerhalbjahr (Ausflügler). Auch viele landwirtschaftliche Fahrzeuge passieren das Quartier der Fontanixstrasse mittlerweile. Eine Möglichkeit ist, ein Fahrverbot für die Fontanixstrasse zu erwirken mit Zubringerdienst gestattet. Zudem belastet Wangs der ganze Verkehr zur Pizolbahnen, Wangs verfügt nur über sehr wenige Fussgängerstreifen, eine Überquerung der Strasse für Kinder stellt ein erhöhtes Risiko dar.
-------------------------------------	--



Antwort:

Wir danken Ihnen für die konkrete Anregung, welche im Rahmen der weiteren Planung einer Prüfung unterzogen wird. Zudem werden im Zuge der Umsetzung der Massnahmen aus dem Gesamtverkehrskonzept auch die genannte Schwachstelle berücksichtigt und mögliche Optimierungen geprüft.

Eingabe 5: 08. Juli 2025, ID: 2415

<p>Einfache Erweiterung Veloweg in Trübbach Richtung Rheindamm</p>	<p>Fährt man regelmässig die Strecke Sargans- Balzers/Mäls im Lichtenstein mit dem Velo so fällt einem unschwer auf, dass man im Bereich des Fussballplatzes in Trübbach, eine ganz einfache und kurze Verbindung für Velo resp. Fussgänger zum Reheindamm erstellen könnte. Diese Verbindung hätte den Vorteil, das man das Teilstück nicht via Hauptstrasse - Fährhütten und dann leicht zurück umfahren müsste.</p> <p>Um das zu bewerkstelligen, müsste man den Blockverbau des Trübbaches auf der linken sSeite geringfügig anpassen, der Rest besteht eigentlich schon.. Beachten sie die Beiliegenden Slizzen.</p>
--	---



Antwort:

Die Problematik der Radwegführung über die Hauptstrasse bzw. die fehlende direkte Verbindung im Bereich Fussballplatz Gufalons zwischen dem Radweg Trübbach-Sargans und dem Rheindamm ist grundsätzlich bekannt. Die vorgeschlagene Querverbindung ab der Brücke über den Trübbach mit der Unterquerung mehrerer Brücken verläuft vollumfänglich innerhalb des Gewässerraumes und somit auch innerhalb des Hochwasserprofiles.

Im Rahmen der geplanten Schwachstellenanalyse des Velowegnetzes sowie auch des Projekts "Velofreundliche Gemeinde", welches als Massnahme des GVK Pizol-Wartau lanciert wurde, besteht die Möglichkeit, alternative Lösungen zu prüfen. Eine Variante wäre allenfalls der minimale Ausbau der bestehenden, teilweise nicht befestigten Querung weiter südlich unter spezieller Beachtung des Interessenkonfliktes zwischen Wildtierquerung sowie Fuss- und Radwegverbindung.

Beim bestehenden Radweg Trübbach-Sargans sollen im Rahmen eines laufenden Sanierungsprojektes die Neigungen der Rampen zur Brücke über den Trübbach reduziert und die Anbindung an die Hauptstrasse optimiert werden.

<p>Diverse Anmerkungen Velonetz</p>	<p>Umgestaltung Ragazerstrasse: Mit der Umgestaltung der Strasse (B34.2.116.001) und der geplanten Geschwindigkeitsenkung auf 30 zur Rietstrasse kann ein gutes und attraktives Angebot geschaffen werden, allerdings ist die geplante (und aktuelle) Geschwindigkeit von 60 km/h danach bis zur Vilterser- bzw. Rheinaustrasse für einen Mixverkehr ziemlich hoch. Der Veloverkehr wird ab der Vilterserstrasse über einen gemeinsamen Fuss- und Veloweg geführt, welcher in aktueller Form ziemlich bescheiden ist. Mein Vorschlag: Reduzierung bis Vilterserstrasse auf 30 danach 50 und eine Verbreiterung des Trottoir danach auf durchgängig 3 m bis Rheinaustrasse und evtl. Anbindung Veloweg nach Bad Ragaz (siehe Verbindung Sargans/Vilters-Bad Ragaz).</p> <p>Pizolpark/-center und Wolfriet Die Anfahrt zu den Einkaufszentren sind über Jux- und Grossfeldstrasse, (Wangser-) Bahnhofstrasse und Wolfrietstrasse. Meines Erachtens nach gibt es zwei grosse (Kreuzung Grossfeld- und Juxstrasse, und Kreisverkehr Bahnhofstrasse) und paar kleinere Konfliktpunkte, welche im GVK nicht angegangen werden: Um vom Veloweg Grossfeldstrasse auf die Juxstrasse in Richtung Westen zu kommen, soll gemäss Beschilderung zunächst die Grossfeldstrasse überquert und wenig später die Juxstrasse überquert werden. Hier wäre es sinnvoll das Trottoir südlich der Juxstrasse zu verbreitern und gemeinsam mit dem Fussweg über die Strasse zu führen. Gleichzeitig müssen die Ampelphasen angepasst werden, damit wenig Wartezeit beim Überqueren nötig ist. Direkt am Kreisverkehr vor dem Pizolpark endet der Veloweg abrupt. Um von diesem auf die Strasse zu kommen müssen die Absenkungen der Fussgängerüberwege benutzt werden (entweder bei der Verkehrsinsel oder bei der Einfahrt Parkgarage Pfister). Dies ist in eine Richtung noch gut möglich, in die andere (von Mels/Pizolpark Richtung Pizolcenter) aber ziemlich schlecht, hier braucht es eine bessere Zufahrt. Nach dem Kreisverkehr (von/nach Mels) ist die geplante Geschwindigkeit zu hoch (60). Diese sollte mindestens auf 50 gesenkt und Radstreifen markiert werden. Kreuzung Grossfeld-/Bahnhofstrasse: Kurz vor der Zufahrt Tiefgarage Pizolcenter sollen Velos die Strassenseite überqueren nur um wenig später wieder zusammen mit der anderen Fahrspur auf einem gemeinsamen Veloweg auszukommen. Ich schätze, dass dies wegen der Troittorbreite zustande kommt, dennoch wundere ich mich jedes mal, wer sich das ausgedacht hat. Kreisverkehr Bahnhofstrasse: Dieser ist meines Erachtens nach eine der schlechtesten Verkehrsführungen für Velofahrer in der gesamten Region. Um z.B. von Norden nach Osten zu fahren muss fast der gesamte Kreisverkehr durchfahren werden. Der Kreisverkehr hat auch immer regen Verkehr. Es sollte ein zweispuriger Veloweg eingerichtet werden, welcher die Velowege verbindet und um die östliche Seite des Kreisverkehrs führt und Vortritt vor dem</p>
---	--

	<p>Strassenverkehr hat, dafür muss wahrscheinlich die Parkfläche von Jumbo/Fust benutzt werden oder der Kreisverkehr ein wenig verkleinert werden.</p> <p>Zuletzt noch die Kreuzung Juxstrasse/Werkhofstrasse und die Zufahrt über Neue Wangserstrasse: Dieser ganze Abschnitt ist sehr gefährlich aufgrund der hohen Geschwindigkeiten und dem vielen Verkehr</p> <p>Grossfeldstrasse (Sargans, westlich der Neuen Wangserstrasse): Der bestehende Radstreifen ist grösstenteils gut ausgebaut, die “Verlangsamungsinselfen” sind aber recht mühsam, da sie den Radweg kurzzeitig heben und gleichzeitig auf kleinsten Raum im Zickzack umleiten. Ich verstehe warum diese existieren, glaube aber, dass eine solche Führung tatsächlich gefährlicher ist, als wenn der Radstreifen einfach neben dem Fahrstreifen geführt und eine Mittelinsel implementiert würde.</p> <p>Rietstrasse Die Rietstrasse ist komplett gerade und hindernisfrei. Dies leitet Auto- und Motorradfahrer meist dazu die Geschwindigkeit zu übertreten. Die heutige Geschwindigkeitsbegrenzung von 60 ist dazu auch ziemlich hoch. Mein Vorschlag wäre es durch Blumenkübel o. Ä. Hindernisse zu schaffen, welche die Strasse temporär verengt und eine selbständige Geschwindigkeitsregulierung herbeiführen.</p> <p>Verbindung Sargans-Vilters: Die aktuelle Verbindung zwischen Sargans und Vilters ist suboptimal. Es besteht der Beschilderte Weg über Wolfriet und Wangs (Brüelstrasse) (-> Konfliktpunkt Bahnhofsstrasse). Alternativ dazu besteht der nicht beschilderte, schnellere und gefährlichere Weg über die Ragazer und Vilterser- bzw. Sarganserstrasse. Das Projekt 18 ist schon ein guter Start, um die Lücke zu schliessen, allerdings wäre eine Erweiterung bis an die Ragazerstrasse noch besser. Da es bei der Autobahnunterquerung zu einer Engstelle kommt, muss die Geschwindigkeit auf jeden Fall gesenkt werden.</p> <p>Verbindung Sargans/Vilters-Bad Ragaz Eine meines Erachtens nach komplett untergegangene Betrachtung, ist der Veloverkehr in aus dem Gebiet raus z. B. in Richtung Bad Ragaz. Hier gibt es drei Möglichkeiten: Rheinaustrasse und Rheindamm, Rheinaustrasse und Brunnenwiesenstrasse, und zuletzt durch Vilters und danach die Rationenstrasse. Alle Wege haben Nachteile, wie z.B. die Ragazerstrasse oder die Anbindung nach Vilters. Im Bericht werden mögliche Velowege entlang der Bahntrasse bzw. entlang der Hauptstrasse in einer Abbildung eingezeichnet, aber sonst nie wieder erwähnt. Durch einen solchen gut befahrbaren Veloweg und zusätzlich dazu die Anbindung über Baschärstrasse verbessert wird (z. B. durch einen dedizierten Veloweg bis zur Dorfgrenze oder Velostreifen mit entsprechender Geschwindigkeitssenkung, könnte ein sehr gutes Angebot geschaffen werden.</p>
--	---

Antwort:

Besten Dank für ihre detaillierten Anmerkungen. Diese werden in die weiteren Arbeiten (insbesondere die geplante Schwachstellenanalyse des Velowegnetzes) einfließen. Folgende Punkte werden bereits jetzt in Angriff genommen:

Umgestaltung Ragazerstrasse: Die Ragazerstrasse ist eine Kantonsstrasse und demnach nicht als Tempo 30 vorgesehen. Die Gemeinde Sargans bemüht sich für die Umsetzung von Tempo 30 auf Kantonsstrasse.

Grossfeldstrasse: Der Entwurf der Grossfeldstrasse ist in Bearbeitung und sollte im Jahre 2025 vorliegen. Danach wird das Mitwirkungs- und später das Auflageverfahren durchgeführt. Das Projekt beinhaltet eine verbesserte Verkehrsführung für den Fuss- und Veloverkehr. Im Bereich des Schulhaus OZ wird ausserdem eine zusätzliche Bushaltestelle benötigt.

Eingabe 7: 18. August 2025, ID: 4551

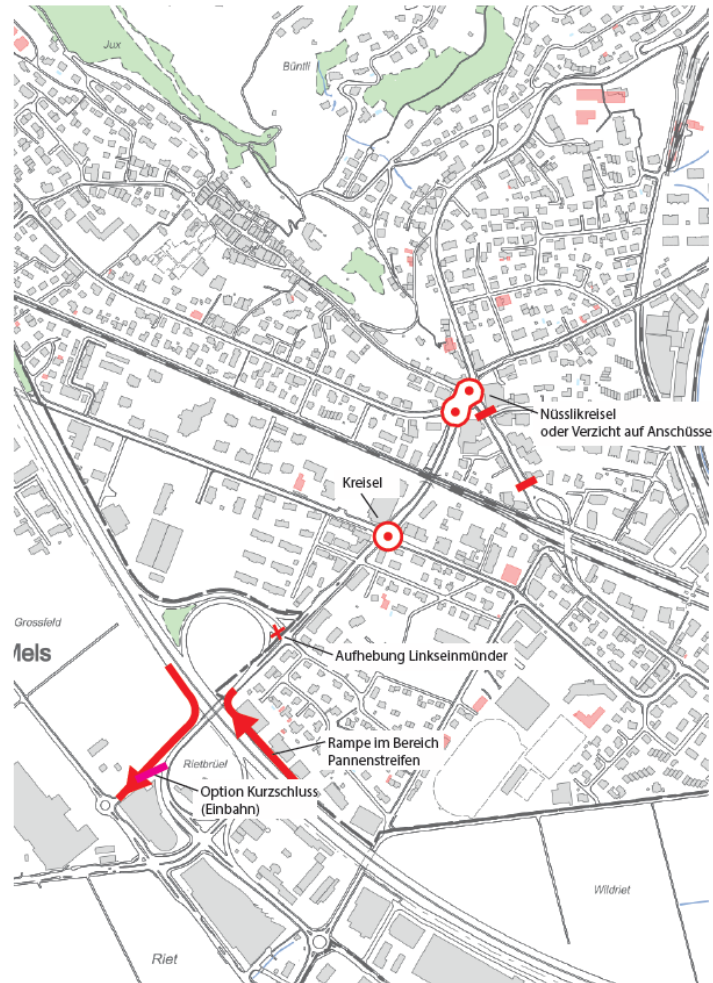
-	Die Veloparkplätze am Bahnhof Sargans sind chronisch überfüllt. Mit einem Ebike ist es nicht möglich, den oberen Stock der Veloständer zu benutzen. Es ist frustrierend, wenn es einfacher ist, mit dem Auto einen Parkplatz zu finden als mit einem Ebike. Es braucht mehr Fläche für die Veloparkplätze.
---	--

Antwort:

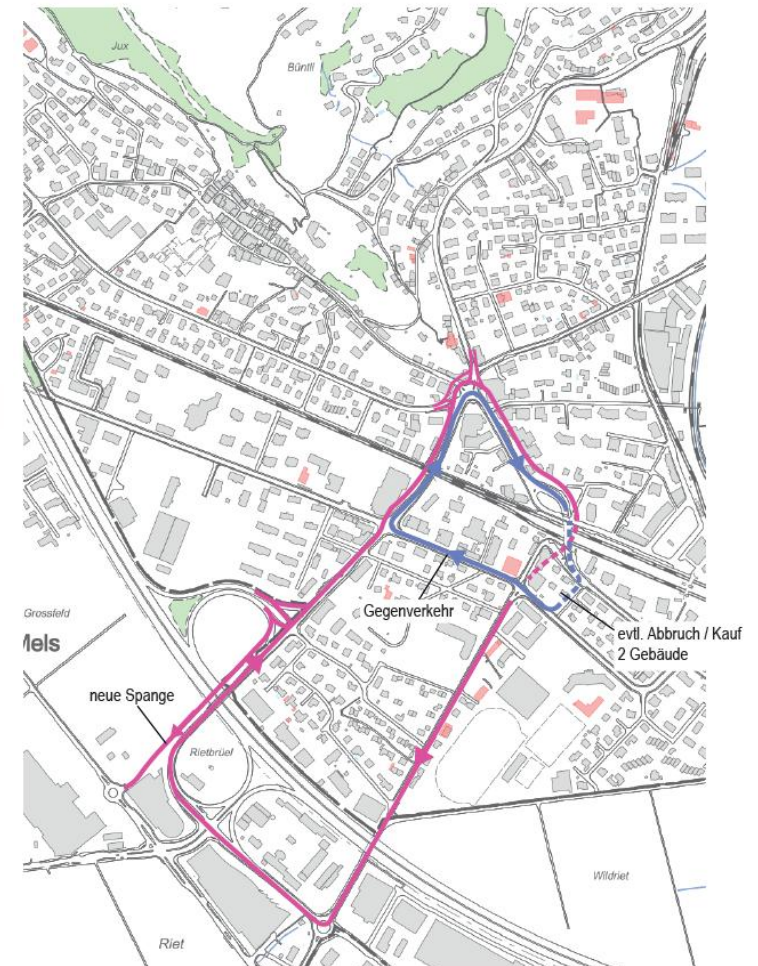
Dazu verweisen wir auf die übergeordnete Massnahme HF3-5 im Gesamtverkehrskonzept: Damit die Erhöhung des Veloverkehrsanteils erreicht werden kann, muss neben einer guten Infrastruktur auf der Strecke, auch am Start- und Zielpunkt für das Abstellen der Velos eine attraktive Infrastruktur bereitstehen. In einem ersten Schritt ist das heutige Angebot und dessen Qualität zu überprüfen. Dies kann in Kombination mit der Schwachstellenanalyse (HF3-2) erfolgen. Das Ergebnis ist mit dem Bedarf und einheitlichen Qualitätskriterien abzugleichen. Anschliessend ist der notwendige Ausbau anzugehen. Da die Zielpunkte öffentliche oder private Nutzungen sein können, ist eine Koordination mit Privaten anzustreben.

Varianten	<p>Die Erfahrung zeigt, dass auf Grund der Verkehrsbelastungen der Strassenabschnitte (<20'000 DTV) Umfahrungen nicht zwingend im Vordergrund stehen. Die ZMB ist mit Varianten und Variantenkombinationen von punktuellen Massnahmen und Einbahnsystemen (EBS) zu ergänzen. Die frei werdende Fahrspuren bei einem EBS könnten für den Fuss- und veloverkehr und / oder ÖV genutzt werden. z.B. könnte die Jordan-Brücke für den Veloverkehr massiv aufgewertet werden. Die Verlagerung des Strassenlärms, welcher an einigen Orten zum Nachteil wird, müsste in einer Gesamtabwägung beurteilt werden.</p> <p>Nachfolgend mögliche Ideen (vgl. beiliegende Ideenskizzen), die noch zu konsolidieren und weiterzuentwickeln sind.</p> <p>blau: Einbahnring klein</p> <p>pink: Einbahnring gross</p> <p>rot: punktuelle Massnahmen</p>
-----------	---

Varianten punktuelle Lösungen



Varianten Einbahnsysteme



Antwort:

Wir bedanken uns für die konkreten Ideen, welche im Rahmen der Umsetzung im Detail geprüft werden. Einbahnstrassen werden als Teil des Gesamtverkehrskonzeptes (siehe beispielsweise Massnahme HF2-2), wo zweckmässig, geprüft.

Eingabe 9: 27. August 2025, ID: 2499

Grosser Handlungsbedarf im Ausbau der Veloinfrastruktur	Im Synthesebericht wird festgestellt, dass a) der Strassenraum vom motorisierten Verkehr dominiert wird, b) Angebote für den Fussverkehr meist vorhanden, aber wenig attraktiv sind und c) wenig Infrastruktur für den Veloverkehr vorhanden ist. Dies zeigt den dringenden Handlungsbedarf, in den Ausbau der Veloinfrastruktur zu investieren. Nur so können die übergeordneten Visionen «Gemeinsam für mehr Lebensqualität» und «Gemeinsam für einen sicheren Verkehr» erreicht werden.
---	---

Antwort:

Zustimmende Kenntnisnahme

Eingabe 10: 27. August 2025, ID: 2500

Velo-Offensive	Das Velo soll signifikant zur Lösung der Verkehrsprobleme und zur Verbesserung der Siedlungsqualität beitragen. Eine Velo-Offensive wird angekündigt. Noch fehlen die konkreten Ziele, Massnahmen und der Fahrplan. Uns fehlen in den Empfehlungen im Synthesebericht S. 32 Aussagen und Prioritäten zu Variante 0+ (angepasst). Welche prioritären Schritte sind vorgesehen und wie gelingt es nun, die Erkenntnisse aus dem mehrjährigen und kostspieligen Prozess herunterzubrechen und für die Bevölkerung gewinnbringend umzusetzen? Steht Budget zur Verfügung für eine gemeinsame Velo-Offensive?
----------------	--

Antwort:

Kurzfristig sind Sofortmassnahmen für den Veloverkehr geplant (siehe Gesamtverkehrskonzept, Massnahme HF3-3). Mittelfristig folgen die anderen Massnahmen zur Stärkung des Velo- und Fussverkehrs aus dem GVK (Velo-Offensive, Velo- und Fussverkehrsachsen usw.). Die Umsetzung wird im Rahmen einer gemeinsamen Organisation der vier Gemeinden und des Tiefbauamts angegangen.

Eingabe 11: 27. August 2025, ID: 2501

Veloland - Sarganserland	Unser Fazit nach Studium des GVK und der Zweckmässigkeitsbeurteilung ist: Das Sarganserland hat das Zeug für ein hervorragendes Veloland. Wir haben sehr gute Rahmenbedingungen und können den Ausbau jetzt mit Kraft und Willen angehen. Seit 2023 haben wir ein griffiges, nationales Veloweggesetz. Dieses verpflichtet die Kantone, bis 2027 das Velowegnetz zu planen und bis 2040 durchgehende und sichere Velowege zu bauen. Die Gemeinden können nun Verantwortung übernehmen und aktiv den Gesetzauftrag umsetzen. GVK und ZMB liefern dafür sehr gute Grundlagen.
--------------------------	---

Antwort:

Kenntnisnahme

Eingabe 12: 27. August 2025, ID: 2502

Pro Velo Sarganserland bereit mitzuhelfen	Für die Planung und Umsetzung der Massnahmen soll eine gemeinsame Organisation aufgebaut werden. Hier sollten regionale Interessensvertretungen eingebunden werden. Pro Velo Sarganserland bietet seine Unterstützung an, um die Velo-Offensive im Sarganserland umzusetzen.
---	--

Antwort:

Wir bedanken uns für das Angebot und prüfen den Rahmen bei der Umsetzung der Massnahmen sehr gerne.

Eingabe 13: 27. August 2025, ID: 2503

Bewusstsein und Bereitschaft fürs Umsatteln aufs Velo stärken	Damit sich die Verkehrssituation und die Lebensqualität im Siedlungsgebiet verbessern, bedarf es mehr als technischer Massnahmen. Bewusstsein und Bereitschaft muss gestärkt werden, um Verhaltensänderungen anzustossen – dies sagt das Energiekonzept 2021-2030 des Kantons St.Gallen (https://www.sg.ch/umwelt-natur/energie/Energiekonzept.html , Bericht der Regierung vom 21. August 2021, S. 22 ff). Solche Überlegungen sind bislang nicht eingeflossen. Damit die Umsetzung der Massnahmen gelingt, müssen die Gemeinden auch hier ansetzen.
---	--

Antwort:

Das geplante Velo-Förderungsprogramm soll hier ansetzen und mitunter Verhaltensänderungen anstossen.

Eingabe 14: 27. August 2025, ID: 2504

Potenzial Firmen-Mobilitätsmanagement	Damit Menschen aufs Velo umsteigen, bedarf es verschiedenster Massnahmen. Wir sehen z.B. ein Potenzial im Firmen-Mobilitätsmanagement . Dieser Bereich wurde bei den Überlegungen bislang ausgeklammert (der Begriff erscheint lediglich im Umsetzungsplan des Syntheseberichts).
---------------------------------------	--

Antwort:

Das Mobilitätsmanagement bei den Gemeinden selbst und in Unternehmen ist als Massnahme HF4-4 im Gesamtverkehrskonzept verankert.

Eingabe 15: 27. August 2025, ID: 2505

"Bike To Work" als Katalysator für Velo-Offensive	Die Aktion «Bike To Work» von Pro Velo könnte als Katalysator für die Velo-Offensive wirken. Wenn die Gemeinden die Aktion unterstützen und bewerben würden mittels div. Kommunikationsorgan wie z.B. Whatsapp Kanal,
---	---

	Gemeinde Magazin, Newsletter und Website, würden weitere Firmen an Bike To Work mitmachen. Menschen könnten so im Rahmen dieser Team-Challenge erfahren, dass der Arbeitsweg mit dem Velo bestritten werden kann.
--	---

Antwort:

Bike to Work ist ein gutes Mittel, um für das Thema zu sensibilisieren. Verschiedene Gemeindeverwaltungen und Betriebe in der Region nehmen bereits daran teil.

Eingabe 16: 27. August 2025, ID: 2506

Förderung von Velokursen durch Gemeinden	Pro Velo tritt auf nationaler, kantonaler und kommunaler Ebene mit einer breiten Palette an Velo Förderaktionen für Betriebe und Gemeinden, Aktionen an Schulen für Kinder und Jugendliche wie «Bike to School», Auszeichnungen für velofreundliche Städte, Velofahrkurse, Velobörsen auf. Hierzu führt Pro Velo Sarganserland neu Velofahrkurse durch. Hier würde eine Unterstützung in Form von Versand an Eltern und Vereine den Kursen die nötige Plattform geben. Unsere Velokurse stehen nicht in Konkurrenz zur Veloprüfung, da sie vorher ansetzen. Im Gegenteil, die Polizei begrüsst die Velofahrkurse sehr, da bereits Kinder ab 6 Jahren zu den Kursen zugelassen sind. Weitere Kurse für Migranten, E-Velo sind in Planung auf Wunsch vom Familienzentrum Sargans und aus Rückmeldungen der Bevölkerung. Andere Gemeinden im Kanton fördern diese Kurse finanziell und in der Kommunikation.
--	---

Antwort:

Kenntnisnahme. Das Angebot resp. die Unterstützung wird im Rahmen der Umsetzung der Massnahmen des Gesamtverkehrskonzepts geprüft.

Eingabe 17: 27. August 2025, ID: 2507

Strassenbauprojekte als Chance für bessere Velowege nutzen	«Gemeinsam für mehr Lebensqualität» und «Gemeinsam für einen sicheren Verkehr»: Wir unterstützen diese Vision. Unsere Dörfer sollen Orte sein, wo sich alle wohlfühlen – insbesondere Familien und ältere Menschen. In und zwischen unseren Dörfern sollen alle – auch die schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen – schnell und sicher zu Fuss und auf dem Velo vorankommen. Damit wir diese Vision im Sarganserland erreichen können, brauchen wir einen Ausbau des Velowegnetzes. Ein bedeutender Hebel sehen wir darin, dass bei Strassenbauprojekten stets gute und sichere Velowege mitgeplant werden. Es reicht nicht, Velowege bei Strassenprojekten zu berücksichtigen. Das Velowegnetz soll aktiv verbessert werden , indem Lücken geschlossen und bislang unsichere oder unattraktive Velowege verbessert werden. Pro Velo Sarganserland ist gerne bereit, bei der Planung und bei konkreten Bauprojekten mitzuwirken und Fachwissen einzubringen.
--	--

Antwort:

Die Schwachstellenanalyse des Velowegnetzes ist geplant. Wir bedanken uns für das Angebot und kommen bei konkreten Projekten darauf zurück.

Eingabe 18: 27. August 2025, ID: 2508

5-km-Distanzen im Sarganserland - machbar mit dem Velo!	Optimierung Gesamtverkehr: Diese Stossrichtung, den Modalsplit zu verbessern , begrüssen wir ausserordentlich. Unsere Vision ist es, dass Strecken im Umkreis von 5 Kilometern (mit dem E-Bike ist die Strecke länger) im Alltag von den Menschen mit dem Velo zurückgelegt werden. Ein Grossteil der Distanzen im Raum Sargans/Mels/Wangs/Vilters/Wartau ist per Velo gut erreichbar, entsprechende Infrastruktur vorausgesetzt. Damit dies gelingt, benötigen wir ein sicheres und attraktives Fuss- und Velowegnetz.
---	--

Antwort:

Kenntnisnahme

Eingabe 19: 27. August 2025, ID: 2509

Konsequente Umsetzung der empfohlenen Massnahmen	Die Zweckmässigkeitsbeurteilung der Varianten für Strassenbau ergaben für alle Varianten ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis und zahlreiche Probleme bei der technischen Umsetzung und der Bewilligungsfähigkeit wurden erkannt. Damit Sargans nun vom motorisierten Individualverkehr entlastet wird, erwarten wir eine konsequente Umsetzung der empfohlenen Massnahmen wie den konsequenten Ausbau des Velowegnetzes.
--	---

Antwort:

Zustimmende Kenntnisnahme. Die vier Gemeinden und der Kanton werden sich auch weiterhin in einem stehenden Gefäss systematisch über die Umsetzung der empfohlenen Massnahmen austauschen und diese - wo es Sinn macht - gemeinsam planen.

Eingabe 20: 27. August 2025, ID: 2510

Fehlende Veloverbindungen	<p>Folgende Lücken im Velowegnetz im Raum Sargans, Mels, Vilters-Wangs und Wartau bestehen und sollten möglichst bald geschlossen werden:</p> <p>Wangs-Mels über die Melserstrasse: Hier besteht grosser Handlungsbedarf, da kein Veloweg, kein Velostreifen, während Autos mit 80 km/h verkehren.</p> <p>Dorfstrasse Wangs: Kein Veloweg, kein Velostreifen -> führt dazu, dass gerade Familien Umwege fahren oder das Trottoir benutzen. Eine Entschärfung ist gewünscht. Lösungsansatz: Aufhebung Mittelstreifen auf Fahrbahn, Velostreifen beidseitig.</p> <p>Verbindung über Vilterserstrasse von Wangs-Vilters: Autos dürfen 80 kmh fahren, während Jugendliche mit dem Velo von Wangs nach Vilters fahren. Wer im Oberdorf wohnt, fährt nicht zum Veloweg an der Brüelstrasse herunter. Lösung: angepasste Tempobeschränkung für Autos, Velostreifen beidseitig.</p> <p>Verbindung Vilters nach Sargans</p> <p>Verbindung Sargans - Bad Ragaz</p> <p>Verbindung ab Ecohof Sargans-Trübbach</p> <p>Plons-Mels, kein Veloweg und kein Velostreifen auf Plonserfeld-/Bachstrasse sowie fehlende Trottoir für FussgängerInnen. Zugang zu Spielplatz an Seez unübersichtlich.</p> <p>Plons-Heiligkreuz, kein Veloweg und kein Velostreifen für Schulweg zu Schulhaus Heiligkreuz auf Industriegeweg.</p>
---------------------------	---

	<p>Heiligkreuz-Mels Dorf, kein Veloweg und kein Velostreifen. Es müssen verschiedene Umwege gefahren werden, um nicht auf Hauptachsen mit Tempo 50 und z.T. mehr via Industrie- und Bahnhofstrasse zu fahren. Das Gleiche gilt für Verbindung Heiligkreuz-Sargans Bahnhof bis Zufahrt zum Bahnweg.</p> <p>Die Dorfteile Up-town-Mels, Butz, Oberdorf sowie Parfanna/Schmitten sind ohne jegliche Velostreifen für eine sichere Zufahrt ins Dorf Mels und die umliegenden Dörfer.</p>
--	--

Antwort:

Es ist eine Schwachstellenanalyse des Velonetzes geplant. Besten Dank für ihre Ideen und Hinweise. Sie werden gerne in der Folgephase geprüft.

Eingabe 21: 27. August 2025, ID: 2511

Schwachpunkte im Velowegnetz	<p>Folgende Schwachpunkte sollten behoben werden:</p> <p>Ausfahrt Auto Walser AG, Aligro etc. an Bahnhofstrasse Wangs: Bessere Kennzeichnung des Velowegs nötig, damit er für AutofahrerInnen gut erkennbar ist und sie vor dem Veloweg halten.</p> <p>Ausfahrt Veloweg Bahnhofstrasse und Einspuren auf Grossfeldstrasse (Wangs/Mels): Signalisation für Veloweg nötig, aktuell steht der/die Velofahrerin im Autoverkehr. Die Einfahrt in die Grossfeldstrasse mit Kindern wird als gefährlich empfunden.</p> <p>Neue Wangserstrasse Sargans: In Zukunft wird es eine sichere Veloverbindung über den Jordan geben. Beim zukünftigen Castelskreisel endet die Sicherheit und auf dem Weiterweg über die Autobahn zu den Einkaufszentren gibt es keine Veloinfrastruktur. Wenn der Modalsplit zugunsten von Velos verbessert werden soll, muss es eine sichere, direkte Verbindung zu den Einkaufszentren geben. Da mittlerweile klar ist, dass der Autobahnanschluss so bestehen bleibt (kein Halbanschluss), sollte für die Velos mit hoher Priorität eine Lösung für diesen Knoten gesucht und realisiert werden. Gemäss den Richtlinien des Astra ist eine Lösung mit vom MIV getrennter Veloführung anzustreben.</p> <p>Rheinstsrasse Sargans (entlang Feerbach) keinen Veloweg. Die Strasse wird häufig von LKW befahren und ist an einigen Stellen auch defekt.</p> <p>Es ergibt keinen Sinn, dass der Gablenweg (Veloroute Sargans - Trübbach) mit dem Auto befahrbar ist.</p> <p>Stocksteilerstrasse Sargans (entlang Vilterser-Wangser Kanal) ist eine offizielle Veloroute und Zufahrt zu ARA. Eine Temporeduktion auf dieser Strecke wäre wünschenswert.</p> <p>In Mels Dorf hat es an verschiedenen Orten Teilstücke wie die 20er Begegnungszonen im Dorfkern sowie 30er Zonen</p>
------------------------------	--

	<p>für einzelne Teile wie z.B. für die Schulwege zum Kleinfeld und zum Feldacker. Das ist positiv. Leider hören diese Teilstücke an mehreren Orten abrupt auf und gehen zum Teil in gefährliche und unübersichtliche “normale” Strassenteile ohne jegliche Weiterführung von Velostreifen über (Oberdorfstrasse, Wangserstrasse, Sarganserstrasse, Bahnhofstrasse. Somit besteht grosser Handlungsbedarf, die bestehenden guten Bereiche flächendeckend für den Velo- und den Fussgängerverkehr miteinander sicherer zu verbinden.</p> <p>Mels: Übergänge Stadtergasse/Ringstrasse/Sarganserstrasse verfügen über keinen Velostreifen, es ist Rechtsvortritt und wenn von der Sarganserstrasse vom Dorf her kommend, Richtung Stadtergasse eingebogen wird, ist eine Schwelle/Troittoir, die zu hoch ist.</p> <p>Mels: Bereich Kreisel Kauenstrasse/Stadtergasse/Sarganserstrasse/Bahnweg bis zur Sarganserstrasse, Region Altes Kino: kein Fussgängerstreifen/kein Velostreifen.</p> <p>Radweg zwischen Sargans Bahnhof und Mels entlang Bahnweg: Den Weg müssen sich FussgängerInnen und RadfahrerInnen teilen. Er wird von beiden Gruppen stark frequentiert. Häufig kommen aus beiden Richtungen RadfahrerInnen. Sind zeitgleich Fussgänger unterwegs, wird es recht eng und für alle Parteien sehr mühsam. Es ist verständlich, dass sich dann besonders die Fussgänger gefährdet fühlen. Eine Verbreiterung oder eine alternative Wegführung sollte geprüft werden. Auf alle Fälle sollte eine gute, durchgehende, intakte Beleuchtung zur Sicherheit und besseren Sichtbarkeit installiert werden.</p>
--	---

Antwort:

Es ist eine Schwachstellenanalyse des Velonetzes geplant. Besten Dank für ihre Ideen und Hinweise. Sie werden gerne in der Folgephase geprüft. Auch mit der Umsetzung der Massnahmen aus dem Gesamtverkehrskonzept sind Verbesserungen der genannten Schwachstellen in Prüfung.

Eingabe 22: 30. August 2025, ID: 2521

Ungenügende Erschliessung durch öV von Erholungsgebieten	<p>Durchgangsverkehr bzw. ungenügende Erschliessung durch ÖV von Erholungsgebieten generieren viel Auto- und Motorrad-Verkehr in Wangs und Mels.</p> <p>Zufahrt Weisstannental wird mit GPS über Wangs und Fontanixstrasse geleitet. Viel Mehrverkehr im Dorfkern am Wochenende, zusätzlich zu Zufahrten für Seilbahn Pizol. Die Strassen sind relativ eng und teilweise nur einspurig. Konflikte mit Motorrädern, Wandernden sowie BikerInnen bestehen.</p> <p>Die Erholungsgebiete Vermol, Chapfensee, Mädris und Cholschlag sind durch keinerlei ÖV-Angebote (kein Postauto, kein Alpenruftaxi, kein mybuxi) erreichbar, nur mit Privatautos! Die Zufahrten erfolgen über den Dorfkern</p>
--	---

	Mels, was wiederum zu Mehrverkehr am Wochenende, viel Lärm und Konfliktsituationen mit den FussgängerInnen sowie Velowegen führt.
--	---

Antwort:

Diesbezüglich verweisen wir auf die übergeordnete Massnahme HF1-3 im Gesamtverkehrskonzept: Stärkung ÖV-Angebot zwischen Gemeinden, Innovation im ÖV. Auch weitere Massnahmen zur Optimierung des Gesamtverkehrs nehmen die Problematik auf. Details sind zu finden im Gesamtverkehrskonzept ([Link zu GVK Pizol-Wartau](#)).

Eingabe 23: 30. August 2025, ID: 2522

Grosse Lärmberieselung durch die Autobahn	<p>Die Nationalstrasse A13 belastet unser ganzes Sarganserland mit sehr viel Lärmberieselung. Und dies auch in höhere Lagen, so dass wir zwar einen wunderbaren Landschaftsraum haben, jedoch auf schönsten Waldwegen (z.B. Aufgang Erzbild) mit ständigem Autolärm belastigt werden. Richtige stille Ruheorte müssen z.B. auch in Heiligkreuz ab oberer Gasse gesucht werden.</p> <p>Wir wünschen uns hie Verbesserungen. Mögliche Massnahmen dazu wären Temporeduktionen, lärm mindernde Beläge und gute und sichere Velowege sowie ein breites ÖV-Angebot in der Ebene und zu den Erholungsgebieten.</p>
---	---

Antwort:

Auf der Nationalstrasse liegt der Lärmschutz in der Verantwortung des Bundesamtes für Strassen. Die verschiedenen Massnahmen des Gesamtverkehrskonzeptes können dazu beitragen, dass Lärmemissionen in den Gemeinden vermindert werden.

Ideenwand – Optimierung Nationalstrasse

Eingabe 24: 21. August 2025, ID: 2495

Verkehrslenkung Balzers - Sargans via A13	Der Verkehr von Balzers nach Sargans soll über die A13 geleitet werden, d.h. die Autobahnauffahrt von Balzers ist so zu gestalten, dass man automatisch von Balzers auf die Autobahn fährt und nicht via Trübbach (vgl. auch Beispiel Umfahrung Klosters)
--	---

Antwort:

Die Ein- und Ausfahrten der A13 liegen innerhalb des Zuständigkeitsbereiches des Bundesamtes für Strassen (Astra). Eine direkte Verkehrsführung auf die Autobahn gestaltet sich wesentlich komplexer als die Einfahrt in eine Umfahrungsstrasse wie am Beispiel Klosters. Bei den Strassenabschnitten von der A13 über Trübbach bis nach Sargans handelt es sich um Kantonsstrassen. Ob und mit welchen Massnahmen der Verkehr von Balzers nach Sargans noch vermehrt auf die A13 gelenkt werden könnte, wäre somit unter der Federführung des Tiefbauamtes des Kantons St.Gallen zu prüfen.

Auf Sarganser Gemeindegebiet wurden verschiedene bauliche Massnahmen umgesetzt, um die Attraktivität der Durchfahrt durch die Dörfer zu senken. In Wartau wurde die Umsetzung entsprechender Massnahmen mit dem Projekt Strassenraumgestaltung Trübbach vor zehn Jahren durch die Bevölkerung abgelehnt. In der Folge wurde die Kantonsstrasse durch Trübbach im bestehenden Querschnitt saniert.

Eingabe 25: 13. August 2025, ID: 2487

Lärmreduktion der Autobahn für die Bewohner von Sargans im südöstlichen Teil des Dorfes	Die Belastung für die Einwohner steigt immer mehr und wird zu einer echten Belastung, und dies Tag und Nacht. Dies betrifft die Strecke ab Ende der Lärmschutzwand bei der Unterführung OWI /Jumbo bis zur Autobahnverzweigung Chur-St. Gallen.
---	---

Antwort:

Der Lärmschutz auf Nationalstrassen liegt in der Verantwortung des Bundes. Das Bundesamt für Strassen (Astra) ist dafür besorgt, dass die gesetzlichen Anforderungen eingehalten werden.

Ideenwand – Erschliessung Tiefriet

Eingabe 26: 01. Juli 2025, ID: 2408

Was ist Durchgangsverkehr?	Die Definition des Durchgangsverkehr in Sargans ist laut KT. SG hausgemacht. Dies empfinde ich als Anwohner St. Gallerstrasse/Töbeliweg als Ohrfeige! Alles was durch Sargans fährt ohne Abgangsort oder Zielort Sargans ist Durchgangsverkehr. Weiter sollte der Kanton mal den Verkehr messen. Denn was total vergessen wurde ist das Fürstentum Liechtenstein. Ein Grossteil des Durchgangsverkehrs (Einkaufszentren) kommt nämlich aus FL. Man hat nun sehr viel Geld ausgegeben, für nichts!!!
----------------------------	--

Antwort:

Der Durchgangs- oder Transitverkehr umfasst Verkehrsbeziehungen, die durch das betrachtete Gebiet (Bearbeitungsperimeter) hindurchführen, also ausserhalb beginnen und ausserhalb enden. Die einzige Verkehrsbeziehung mit Durchgangsverkehr auf einer kantonalen/kommunalen Strasse ist die Beziehung zwischen der Kantonsstrasse aus Richtung Walensee und der Kantonsstrasse nach Trübbach. Auf den restlichen Beziehungen mit Hauptstrassen fällt kein Durchgangsverkehr an. Das Verkehrswachstum des Transit- bzw. Durchgangsverkehrs der Region ist für die Verkehrsbelastung der Region entsprechend von eher untergeordneter Bedeutung, da dieser primär auf der Nationalstrasse verkehrt. Das heisst umgekehrt: Der im Bearbeitungsperimeter auftretende MIV hat praktisch vollständigen Bezug zu den Menschen und Aktivitäten im Bearbeitungsperimeter und kann durch diese beeinflusst werden.

Auf Seite 22 des Gesamtverkehrskonzeptes sind die entsprechenden Ausführungen zu finden ([Link zu GVK Pizol-Wartau](#)).

Eingabe 27: 21. Juli 2025, ID: 2449

Einwirkung auf Veloverkehr	Durch die Erschliessung des Tiefriets ist mit mehr Verkehr in dieses Gebiet zu rechnen. Dadurch werden vor allem die Zufahrtsstrassen im Norden (Rhein- und Rheinaustrasse (Sargans)) und im Süden (Ragazer- und Rheinaustrasse (Mels)) gefährlicher für den Veloverkehr, da auch gemäss Synthesebericht (Abbildung 22) die Geschwindigkeiten mit ca. 60 km/h nicht angepasst werden und (meines Erachtens) zu schnell für einen Mixverkehr für eher unerfahrene Fahrer sind.
----------------------------	---

Antwort:

Dazu ist die Massnahme HF1-1 aus dem Gesamtverkehrskonzept zu beachten ([Link zu GVK Pizol-Wartau](#)). Das Erschliessungskonzept soll auf ÖV und Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet werden. Die konkreten Massnahmen dazu befinden sich in Erarbeitung.

Eingabe 28: 30. August 2025, ID: 4562

-	Eine Velozufahrt zum Industriegebiet Tiefriet sowie zu den Schulen BZBS, ZBW etc. im Bereich Markthallenstrasse/Bahnhof ist nötig
---	---

Antwort:

Dazu ist die Massnahme HF1-1 aus dem Gesamtverkehrskonzept zu beachten ([Link zu GVK Pizol-Wartau](#)). Das Erschliessungskonzept soll auf ÖV und Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet werden. Die konkreten Massnahmen dazu befinden sich in Erarbeitung. Zudem ist eine Schwachstellenanalyse des Velonetzes geplant.