



**Tiefbauamt**

Kantonsstrasse **Nr. 13, Wattwil - Wildhaus**

RMS-Kilometer **31.060 – 31.378**

Gemeinde **Nesslau**

**02-11**

Bauobjekt **Betriebs- und Gestaltungskonzept Hauptstrasse Nesslau,  
Sidwaldstrasse bis Luterenbrücke**

Plan, Massstab **Mitwirkungsbericht**

|  |                      |                     |           |            |
|--|----------------------|---------------------|-----------|------------|
| Projektverfasser<br><br>F. Preisig AG<br>Bauingenieure und Planer<br>Schreinerstrasse 1<br>9000 St.Gallen<br><br>T 071 220 82 24<br>www.preisigag.ch | Genehmigungsvermerke | vom TBA freigegeben |           |            |
| Plan 01.02-11<br>Projekt B60.4.013.439.100<br>Mn/FGS<br>FinV   | Ausfertigung für     |                     | Format A4 |            |
| Vorstudie  | Entwurf              | Gezeichnet          | Geprüft   | Datum      |
| Vorprojekt   | ObR                  | ObR                 | GaR       | 16.01.2024 |
| <b>Bauprojekt</b>  |                      |                     |           |            |
| Genehmigungs-/Auflageprojekt   |                      |                     |           |            |
| Ausschreibung  |                      |                     |           |            |
| Ausführungsprojekt   |                      |                     |           |            |
| Dok. des ausgeführten Werks  |                      |                     |           |            |





## Inhalt

|          |                                      |          |
|----------|--------------------------------------|----------|
| <b>1</b> | <b>Einleitung</b>                    | <b>4</b> |
| 1.1      | Ausgangslage                         | 4        |
| 1.2      | Organisation                         | 5        |
| <b>2</b> | <b>Mitwirkung</b>                    | <b>5</b> |
| 2.1      | Zweck und Durchführung               | 5        |
| 2.2      | Eingegangene Stellungnahmen          | 5        |
| 2.3      | Mitwirkende                          | 5        |
| <b>3</b> | <b>Ergebnisse</b>                    | <b>5</b> |
| 3.1      | Detaillierte Auswertung der Eingaben | 6        |

# 1 Einleitung

## 1.1 Ausgangslage

Die Toggenburgerstrasse wird den heutigen Anforderungen an eine Kantonsstrasse im Innerortsbereich nicht mehr gerecht. Es fehlen Angebote für den Veloverkehr, die Trennwirkung der Längsachse ist hoch und das Erscheinungsbild des Strassenraums wenig strukturiert. Das vorliegende Projekt setzt das von der Gemeinde Nesslau erarbeitete Betriebs- und Gestaltungsprojekt im Abschnitt zwischen der Sidwaldstrasse und der Luterenbrücke um. Die Fahrbahn soll als Kernfahrbahn gestaltet werden. Bei einer Kernfahrbahn werden beidseitig Radstreifen mit einer Breite von 1,25 Meter angeordnet. Auf eine Mittelmarkierung wird verzichtet. Beidseits der Fahrbahn werden Gehwege mit einer Breite von 2,00 Meter geführt. Im Bereich der Brauerei St.Johann AG und Gasthaus zur Brücke werden die Gehwegbreiten, bedingt durch die bestehenden Gebäude, reduziert. Bei klassierten Gemeindestrassen werden Trottoirüberfahrten realisiert. Bei sämtlichen Zu- und Wegfahrten in die Kantonsstrasse werden die notwendigen Sichtzonen durchgesetzt. Die Bushaltestelle «Neu St.Johann, Klosterkirche» wird gemäss den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes und mit einem Fussgängerstreifen mit einer Mittelschutzinsel ausgeführt.

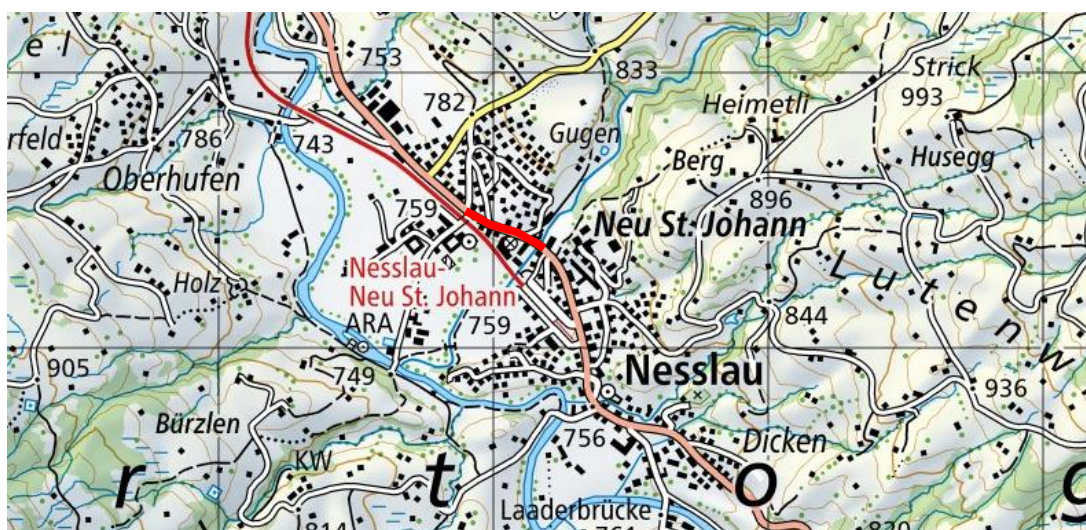


Abbildung 1: Projektperimeter gemäss 02.01 Übersichtsplan



## 1.2 Organisation

### **Bauherrschaft**

Kanton St.Gallen  
Bau- und Umweltdepartement  
Tiefbauamt  
Lämmli Brunnenstrasse 54  
9001 St.Gallen

### **Projektverfasser/in**

F. Preisig AG  
Bauingenieure und Planer  
Schreinerstrasse 1  
9000 St.Gallen

## 2 Mitwirkung

### 2.1 Zweck und Durchführung

Der Kanton St.Gallen als Bauherr möchte die Bevölkerung über vorgesehene Strassenprojekte informieren und Gelegenheit zur Mitwirkung bieten. Hiermit sollen Direktbetroffene und die Öffentlichkeit frühzeitig im Planungsprozess miteinbezogen werden, um einerseits deren Inputs mit einzubeziehen und andererseits die Akzeptanz zu erhöhen.

Das Mitwirkungsverfahren zum Projekt «BGK Hauptstrasse Nesslau, Sidwaldstrasse bis Luterenbrücke» wurde vom 20. November 2023 bis 20. Dezember 2023 durchgeführt. Der Öffentlichkeit standen während der Mitwirkung die Dokumente Stand Bauprojekt digital zur Verfügung.

### 2.2 Eingegangene Stellungnahmen

Während der Mitwirkung wurden sieben Eingaben eingereicht, mittels Onlineformular. Die Beantwortung der Eingaben erfolgt im Kapitel 4.2.

### 2.3 Mitwirkende

Die Eingaben verteilen sich wie folgt auf die mitwirkenden Organisationen und Gruppen:

| <b>Privatpersonen/Organisationen/Gruppen</b> | <b>Anzahl Eingaben</b> |
|--|------------------------|
| Privatpersonen                               | 3 Eingaben             |
| Organisationen (inkl. Politische Parteien)   | 2 Eingaben             |
| Unternehmen                                  | 2 Eingaben             |
| <b>Total</b>                                 | <b>7 Eingaben</b>      |

*Tabelle 1: Verteilung Eingaben*

## 3 Ergebnisse

In den folgenden Unterkapiteln sind die eingegangenen Anregungen zusammengefasst und ausgewertet. Die einzelnen Eingaben können dem Kapitel 4.2 entnommen werden.



### 3.1 Detaillierte Auswertung der Eingaben

| Nr. | Bemerkungen der Mitwirkenden  | Anträge der Mitwirkungen  | Antwort Kanton St.Gallen   | Weiterbearbeitung |    |      |
|-----|---|---|--|-------------------|----|------|
|     |   |   |  | teilweise         | Ja | Nein |
| 1   | <p>In den letzten Jahren saniert der Kanton laufend die Hauptstrassen im Toggenburg, ohne auf einer Seite der Hauptstrasse einen Radweg zu realisieren - so zwischen Krummenau und Ebnat-Kappel, Alt St. Johann Starkenbach.</p> <p>Ich bin der Meinung, dass der Kanton aufgrund der gesetzlichen Vorgaben, verpflichtet ist, Radwege zu realisieren. Aber leider passiert das im Toggenburg bei allen Sanierungen nicht.</p> <p>Das Trottoir könnte doch auf einer Seite auf 3 m verbreitert werden mit der Möglichkeit für die Benutzung von Velofahrern. Ich denke dabei vor allem an Kinder und ältere Leute. Das würde keinen Radstreifen nötig machen und die Mittellinie könnte eingezeichnet werden. Ich bin wirklich viel mit dem Velo unterwegs, aber wenn ein riesiger Lastwagenzug mir im Rücken ist, dann empfinde ich das als sehr unangenehm und ich weiche jetzt jeweils auf das</p> | <p>Anstelle der Kernfahrbahn soll einseitig ein kombinierter Geh- und Radweg gebaut werden.</p> | <p>Bei einem Kantonsstrassenprojekt gilt es sämtliche Anspruchsgruppen (Fussgänger, Velo, Grundeigentümer, motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, etc.) zu beachten und eine bestmögliche Variante zu wählen. Aufgrund der vorhandenen Breiten und Verhältnisse wurde die «Kernfahrbahn» weiterverfolgt. Es ist eine Strassenbreite von 7,00 Meter (mit beidseitigem Radstreifen) mit einem beidseitigen Trottoir von 2,00 Meter vorhanden. Mit einem kombinierten Rad- und Gehwegen von einer minimalen Breite bei geringer Frequenz von 3,00 Meter wäre die verbleibende Strassenbreite für den Begegnungsfall LW-LW bei der Geschwindigkeit von 50 km/h zu gering. Ausserdem wären massive Eingriffe ins private Eigentum notwendig, um die notwendigen Sichtweiten auf den Radweg sicherzustellen.</p> |                   |    | X    |



| Nr. | Bemerkungen der Mitwirkenden  | Anträge der Mitwirkungen   | Antwort Kanton St.Gallen  | Weiterbearbeitung |    |      |
|-----|---|--|---|-------------------|----|------|
|     |   |  |   | teilweise         | Ja | Nein |
|     | Trottoir aus. Mit dem neuen Konzept von Randsteinen ist das natürlich auch nicht mehr möglich.                        |  | Eine attraktive Wegverbindung zwischen dem Bahnhof und dem Johanneum wurde durch die Gemeinde geschaffen. Diese verläuft südlich und parallel zu den Bahngleisen.   |                   |    |      |
| 2   | Wie oben beschrieben verlieren wir 2-3 Parkplätze ebenfalls dürfte die Schneeräumung im Winter sehr schwierig werden. | Falls das Projekt so umgesetzt würde wie es auf dem Plan aussieht, verlieren wir auf unserem Parkplatz der heute für 6 Autos Platz bietet, 2-3 Parkplätze (also die Hälfte). Wir können das keinesfalls akzeptieren. Ich werde mit dem Tiefbauamt nächste Woche noch kontaktieren um einen genauen Beschrieb des Vorhabens zum bekommen. | Sämtliche Ein- und Ausfahrten in die Kantonsstrasse müssen vorwärts erfolgen. Dabei sind die Sichtweitennachweise (gemäss Arbeitshilfe Strassenpolizeiliche Bewilligungen an Kantonsstrassen) einzuhalten und baulich zu sichern. Beim Vorplatz, welcher seit Bestand der Liegenschaft als Parkplatz für die Gastronomie genutzt wird, sind keine bewilligten Parkplätze vermerkt. Die Situation wird in Absprache mit dem Grundeigentümer angeschaut und allenfalls optimiert. | X                 |    |      |
| 3   | Eventuell könnte ich mit meinen Ideen (siehe Eingabe Nr. 2) zu einer Vereinfachung beitragen.                         | Grundstücke 204K und 205K Gerne beantrage ich einen Augenschein vor Ort mit einem oder einer Planungsverantwortlichen.   | Die Idee wird mit dem Grundeigentümer besprochen.   |                   | X  |      |



| Nr. | Bemerkungen der Mitwirkenden   | Anträge der Mitwirkungen  | Antwort Kanton St.Gallen   | Weiterbearbeitung |    |      |
|-----|--|---|--|-------------------|----|------|
|     |  |   |  | teilweise         | Ja | Nein |
| 4   | <p>Wir sind Eltern von Zwillingen und unser Kinderwagen hatte eine Breite von 85 cm. In diesem Fall könnten wir gar nicht durchkommen auf dem Trottoir. Deshalb meine Frage.</p> <p>Frage: Das Trottoir vor dem Rest. Brücke und dem Rest. Mauer ist jetzt schon sehr schmal. Wieso wird das neue Trottoir noch schmaler. Kinderwagen ist schon sehr schwierig zu kreuzen. Falls es im Winter noch Schnee hat, kann der Kinderwagen nicht einmal mehr auf dem Trottoir durchfahren. Wieso dieses vorgehen.</p> | <p>Trottoir verbreitern im Bereich vor dem Restaurant Brücke und dem Gasthaus zur Mauer.</p>  | <p>Eine Verbreiterung des Trottoirs ist bedingt durch die bestehenden Gebäude nur zu Lasten der Fahrbahnbreite möglich.</p> <p>Eine punktuelle Verengung der Fahrbahn verursacht ein Sicherheitsdefizit und kann aus diesem Grund nicht weiterverfolgt werden. Das Markieren eines beidseitigen durchgehenden Radstreifens ist unter einer Fahrbahnbreite von 7,00 Meter nicht zulässig.</p> |                   |    | X    |
| 5   | <p>Ich bitte sie eine Lösung zu finden die die Nutzung unseres Wohn- und Gewerbehauses (GS-Nr. 141K) nicht beeinträchtigt. Beide Zufahrten sollen möglichst erhalten bleiben. Auf Rabatten auf meinem Land soll verzichtet werden. Damit erhalten wie ein Rangieren auf unseren Abstellplätzen. Bei zu starker Behinderung des Gewerbebetriebes könnte dieser am</p>   | <p>Feststellung:<br/>Bisher ging ich davon aus der der Halbstundentakt ÖV mit dem Schienennetz der SOB sichergestellt wird. Dann bräuchte es keine neue Haltestelle. Ich bitte das zu prüfen. Im Planmodell wollen sie für die Haltestelle vor meinem Haus Land von mir nutzen.</p> | <p>Die Bushaltestelle wird mit dem vorliegenden Kantonsstrassenprojekt Richtung Wattwil vor die Fussgängerquerung in den Bereich des Parks (GS-Nr. 140K) verschoben, wie dies als Variante vorgeschlagen wird.</p> <p>Da der Bus neu nicht mehr wie bisher genau vor der Liegenschaft Nr. 141K halten wird, werden allfällige Emissionen</p>   | X                 |    |      |





| Nr. | Bemerkungen der Mitwirkenden   | Anträge der Mitwirkungen  | Antwort Kanton St.Gallen  | Weiterbearbeitung |    |      |
|-----|--|---|---|-------------------|----|------|
|     |  |   |   | teilweise         | Ja | Nein |
|     | <p>heutigen Standort eventuell nicht weitergeführt werden.<br/>           Finanzielle Einbussen durch fehlende Mieteinnahmen sind zu erwarten.<br/>           Ich erwarte einen erheblichen Wertverlust meiner Liegenschaft, wenn die Bauvorhaben wie geplant ausgeführt werden.<br/>           Mein Wunsch:<br/>           Verlegen sie die Haltestelle dann brauchen sie kein Land von mir.<br/>           Ermögliche sie die Nutzung aller unserer Zufahrten und Abstellplätze.</p> | <p>Das führt für mich klar zu mehr Lärm als heute, denn neu soll der Bus genau vor meinem Haus anhalten.<br/>           Mein Haus ist ein älteres Holzhaus und verfügt noch nicht über eine moderne Lärmdämmung wie Neubauten.<br/>           Das Benutzen meiner Ladentreppenstufen als Warteplatz für Pendler und der damit verbundene Lärm und Abfall stört mich schon heute sehr (Bierflaschen auch kaputte, Nastücher, sogar Kotze).<br/>           Die neuen Doppelstöcker vibrieren und brummen beim Anfahren auch massiv stärker als frühere Busmodelle es taten.<br/>           Zu unserem Schutz vor Vibrationen und Lärm haben wir schon vor Jahren unser langes Vordach auf eigene Kosten demontieren lassen, weil vorher Vibrationen stark auf die Holzkonstruktion übertragen wurden.<br/>           - Ich schlage vor das Anhalten auf dem bestehenden Zebrastreifen zu machen</p> | <p>auch geringer. Zusätzlich wird im gesamten Projektperimeter als Massnahme an der Quelle ein lärmindernder Deckbelag eingebaut, welcher die Strassenlärmemissionen zusätzlich reduzieren wird.</p> <p>Sämtliche Ein- und Ausfahrten in die Kantonsstrasse müssen vorwärts erfolgen. Dabei sind die Sichtweitennachweise (gemäss Arbeitshilfe Strassenpolizeiliche Bewilligungen an Kantonsstrassen) einzuhalten und baulich zu sichern.<br/>           Der Zugang zur Anlieferung und zum Hauptzugang wird geprüft und allenfalls etwas grosszügiger gewährt.</p> |                   |    |      |



| Nr. | Bemerkungen der Mitwirkenden | Anträge der Mitwirkungen  | Antwort Kanton St.Gallen | Weiterbearbeitung |    |      |
|-----|------------------------------|---|--------------------------|-------------------|----|------|
|     |                              |   |                          | teilweise         | Ja | Nein |
|     |                              | <p>und ein Bushäuschen im Park zu bauen.<br/>Dadurch entsteht kein Personen- und Abfahrlärm im Wohnbereich. Mehr Platz für Pendler.<br/>oder noch besser<br/>- Sie verschieben die Busstation ca. 60m zum neuen Begegnungsplatz beim neuen Migros. Dadurch entsteht kein Personen- und Abfahrlärm im Wohnbereich. Mehr Platz für Pendler.<br/>Zusätzlich werden weniger stark befahrene Kreuzungen und Einfahrten tangiert.</p> <p>Zum 2. Teil der Verkehrsplanung<br/>Unsere Liegenschaft wird schon seit den 60er Jahren als Wohn- und Gewerbehaus mit Elektrogeschäft genutzt.<br/>- Mit dem Aufheben der Zufahrt zur Parkseite wird die Zufahrt zum einzigen Wohneingang verunmöglicht. Der Platz wird bisher als Wohnungszufahrt für Warenumsschlag und als Abstellplatz</p> |                          |                   |    |      |



| Nr. | Bemerkungen der Mitwirkenden | Anträge der Mitwirkungen   | Antwort Kanton St.Gallen | Weiterbearbeitung |    |      |
|-----|------------------------------|--|--------------------------|-------------------|----|------|
|     |                              |  |                          | teilweise         | Ja | Nein |
|     |                              | <p>für Fahrzeuge von Personal und Geschäft und zeitweise Anhängern genutzt. Wir benötigen diesen Platz dringend, weil der Warenumschiagplatz hinter dem Haus zu unseren Geschäftszeiten stark frequentiert wird und die Platzverhältnisse sehr beschränkt sind.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Die neue schmalere Zufahrt zu unserem Warenumschiagplatz hinter dem Haus erschwert die Anlieferung oder verunmöglicht diese bei Bushalten ganz. Bisher konnten LKW und Lieferwagen Rückwärts zufahren.</li><li>- Die zwei Rabatten auf unserem Ladenvorplatz verunmöglichen das Parken von Kunden und Lieferanten ganz. An Schneeräumung über die Rabatten ist nicht mehr zu denken. Strasse und Trottoir schieben allen Schnee in meinen Vorplatz den ich bisher mit einer Schneefräse beseitigen konnte.</li></ul> |                          |                   |    |      |



| Nr. | Bemerkungen der Mitwirkenden  | Anträge der Mitwirkungen  | Antwort Kanton St.Gallen   | Weiterbearbeitung |    |      |
|-----|---|---|--|-------------------|----|------|
|     |   |   |  | teilweise         | Ja | Nein |
| 6   | <p>1<br/>Grundsätzlich ist jede Massnahme, die zu kleineren Fahrbahnquerschnitten verbunden mit tieferen Tempi und somit zu mehr Flächen für Aufenthalt und Fussverkehr führt, zu begrüssen.</p> <p>2<br/>Als minimale Durchgangsbreite auf Trottoirs wird 1.50 m verlangt, z.B. bei Parkierung. Rollstühle benötigen 90 cm, Kinderwagen ähnlich viel. Gleiches gilt für Personen mit Gehstock.<br/>Auch gestalterisch und verkehrspsychologisch gibt es Argumente, welche für eine punktuelle Verschmälerung der Fahrbahn sprechen. Eine konsequent durchgehend gleich bleibende Breite suggeriert freie Fahrt, während eine punktuelle Verengung die Aufmerksamkeit und somit die Bremsbereitschaft steigert.</p> | <p>1<br/>Die Umsetzung als Kernfahrbahn mit Radstreifen wird begrüsst. Dies gilt auch für den Anspruch, private Flächen aufzuwerten und so die Qualität des gesamten Strassenraums zu erhöhen.</p> <p>2<br/>Die Engstelle zwischen den Gasthäusern bei der Brücke wird zu Lasten des Fussverkehrs gestaltet. Die Trottoirs sind beidseitig zu schmal. Nebeneinander gehende neigen dazu, hier auf die Fahrbahn auszuweichen. Punktuell ist eine Fahrbahnbreite von weniger als 7 m oder ein Verzicht auf Radstreifen zumutbar. Letzteres wird neben Fussgängerschutzinseln auch toleriert und stellt auch dort kaum ein Problem dar. Eine weiter gehende Möglichkeit wäre, zusätzlich auf diesem kurzen Abschnitt das Trottoir abzusenken verbunden mit einer Belagsänderung oder -einfärbung. Wir halten</p> | <p>Eine Verbreiterung des Trottoirs ist bedingt durch die bestehenden Gebäude nur zu Lasten der Fahrbahnbreite möglich. Eine punktuelle Verengung der Fahrbahn verursacht ein Sicherheitsdefizit, vorwiegend für den Veloverkehr, und wird aus diesem Grund nicht weiterverfolgt.</p> <p>Die Brücke über die «Luteren» gibt eine Fixpunkte für den Anschluss an den bestehenden Fahrbahnquerschnitt vor.</p> |                   |    | X    |



| Nr. | Bemerkungen der Mitwirkenden  | Anträge der Mitwirkungen  | Antwort Kanton St.Gallen   | Weiterbearbeitung |    |      |
|-----|---|---|--|-------------------|----|------|
|     |   |   |  | teilweise         | Ja | Nein |
|     |   | grundsätzlich eine Breite von 6.30 m für ausreichend.   |  |                   |    |      |
| 7   | <p>Die Sicherheit für die Velofahrer wird in diesem Abschnitt ebenso verbessert wie die Sicherheit für die Fussgänger. Das Trottoir kann weder beim Rest. Brücke noch beim Rest. Mauer genügend breit ausgestaltet werden. Die Politische Gemeinde kann sich vorstellen sich am Projekt zu beteiligen. Eine Beteiligung durch die Stockwerkeigentümer auf dem Areal alte Weberei ist nicht mehr möglich. Beim QP 173.71 soll eine Fussgängerquerung umgesetzt werden Die Kernfahrbahn soll weiter verbreitert und in der Mitte mit einem Mehrzweckstreifen ergänzt werden. Dies zwischen QP 173.71 und QP 245.80. Beim QP 173.1 fehlt eine Fussgängerquerung. Die Erreichbarkeit der Migros wird zu Problemen betreffend die Fussgänger führen.</p> | <p>Mittelstreifen im Bereich der neuen Überbauung «zur Alten Weberei» mit einer Möglichkeit für eine Fussgängerquerung.</p> | <p>Der Antrag der Gemeinde Nesslau – Alt St.Johann wurde in der Projektierung des Bauprojekts geprüft. Der Ausbau mit einem zusätzlichen Mittelstreifen im Bereich der «alten Weberei» mit einem zusätzlichen Fussgängerübergang wäre ein klassisches Investorenprojekt, ausgelöst durch die Überbauung «zur Alten Weberei». Die Mehrkosten wären durch den Investor oder durch die Gemeinde zu tragen, zudem muss die benötigte Fläche (Landerwerb) freihändig gesichert werden können.</p> <p>Im Verlaufe des Bauprojekts wurden Gespräche mit den Grundeigentümern bezüglich des zusätzlich geforderten Landbedarfs getätigt. Da mit den betroffenen Grundeigentümern keine freihändige Einigung erzielt werden konnte, wurde der Antrag verworfen.</p> |                   |    | X    |

**Tabelle 2:** Detaillierte Auswertung der Eingaben