



**Tiefbauamt**

10

Kantonsstrasse **Nr. 13 / 127, Bütschwil**  
 RMS-Kilometer **0.000 – 0.322**  
 Gemeinde **Bütschwil - Ganterschwil**  
 Bauobjekt **Flankierende Massnahmen Bütschwil  
 Ottilienstrasse: Landstrasse (Nr. 13) bis  
 Mosnangerstrasse (Nr. 12)**  
 Plan, Massstab **Mitwirkungsbericht**

Projektverfasser  Tiefbauamt Kanton St.Gallen Strassen- und Kunstbauten Strassenbau Neuhaus Tunnelstrasse 1 8732 Neuhaus  T 058 229 95 95 www.tiefbau.sg.ch	Genehmigungsvermerke	vom TBA freigegeben
Plan 03.10 Projekt B70.4.013.036.200 Mn/FGS FinV	Ausfertigung für	Format A4
Vorstudie Vorprojekt <b>Bauprojekt</b> Genehmigungs-/Auflageprojekt Ausschreibung Ausführungsprojekt Dok. des ausgeführten Werks	Entwurf GaR	Gezeichnet GaR Geprüft GaR Datum 17.05.2022





## Inhalt

<b>1</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Einleitung</b>	<b>4</b>
2.1	Ausgangslage	4
2.2	Organisation	5
<b>3</b>	<b>Mitwirkung</b>	<b>5</b>
3.1	Zweck und Durchführung	5
3.2	Eingegangene Stellungnahmen	5
3.3	Mitwirkende	5
<b>4</b>	<b>Ergebnisse</b>	<b>6</b>
4.1	Die am meisten angesprochenen Themen	6
4.2	Detaillierte Auswertung der Eingaben	10

## 1 Zusammenfassung

Die im Rahmen der Mitwirkung auf Basis des Bauprojekts eingegangenen Anregungen sprechen insbesondere die folgenden Projektelemente an:

- Umlegung Kantonsstrasse (anstelle Ottilienstrasse soll Langenrainstrasse zur Kantonsstrasse werden)
- Auf bauliche Abtrennung zwischen Trottoir/Strasse resp. Vorplätzen/Strasse ist zu verzichten.
- Auf Reduktion von privaten Parkplätzen ist zu verzichten
- Verzicht auf Begradigung der Ottilienstrasse
- Kein Verzicht auf FGS im Bereich der Ottilienstrasse / Landstrasse
- Weitere Massnahmen notwendig um FGS im Bereich Wies zu sichern
- Einführung Tempo 30 auf Ottilienstrasse
- Wertminderung von privaten Grundstücken aufgrund Verkehrsumlagerung und damit verbundenen Immissionen
- Verzicht auf Trottoirüberfahrt Mosnangerstrasse / Kirchgasse
- Unbürokratische Umzonung der Grünzone in eine Bauzone (GS-Nr. 117B/118B/119B/120B/121B)
- Verzicht auf nordseitiges Trottoir entlang der Ottilienstrasse

Die eingegangenen Anregungen werden in der weiteren Projektierung detailliert geprüft und verglichen und gegebenenfalls in Projekt eingearbeitet.

## 2 Einleitung

### 2.1 Ausgangslage

Die Ottilienstrasse wurde mit der Eröffnung der Umfahrung Bütschwil anstelle der Krichgasse/Mosnangerstrasse ins Kantonsstrassennetz (Kantonsstrasse 2. Klasse) aufgenommen. Die neue Kantonsstrasse Nr. 127 führt von Bütschwil nach Mosnang. Die politische Gemeinde Bütschwil-Ganterschwil erarbeitete im Zusammenhang mit den flankierenden Massnahmen zur Umfahrung Bütschwil ein Gestaltungskonzept, welches sich vom Knoten Engi bis zum Anschluss Neudietfurt erstreckt.

Zusammen mit der Wiler- und Landstrasse (Projekt B70.4.013.036.100) bildet die Ottilienstrasse (Projekt B70.4.013.036.200) ein detailliert bearbeiteter Teilabschnitt. Die Kantonsstrasse dient allen Verkehrsteilnehmern und ist eine wichtige Verbindung von der Landstrasse nach Mosnang. Der Durchgangsverkehr an der Ottilienstrasse beträgt gemäss Messkampagne Verkehrserhebungen Bütschwil vom Juli 2021 2'600 Fahrzeuge pro Tag. Der Fussgängerstreifen an der Ottilienstrasse wurde an Spitzenstunden mit 96 Querungen aufgezeichnet. Die Projekte B70.4.013.036.100 resp. B70.4.013.036.200 sind unabhängig voneinander realisierbar.

Der Ausbaustandard der Ottilienstrasse ist nach der Umklassierung zur Kantonsstrasse und der Realisierung der Umfahrung nicht mehr funktionsgerecht. Um den Anforderungen einer Kantonsstrasse gerecht zu werden, sind Massnahmen erforderlich.

## 2.2 Organisation

### **Bauherrschaft**

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

### **Projektverfasser/in**

Geoinfo Ingenieure AG  
Speerstrasse 10  
9500 Wil

## 3 Mitwirkung

### 3.1 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 «Flankierende Massnahmen Bütschwil, Ottilienstrasse» wurde vom 26. März bis 29. April 2022 durchgeführt. Der Öffentlichkeit standen während der Mitwirkung das gesamte Bauprojektossier digital zur Verfügung. Die Bevölkerung wurde an einem Infoanlass am 26. März 2022 über das Projekt informiert. Zudem fand am 6. April 2022 eine Bürgersprechstunde im Gemeindehaus statt, bei welcher den Projektverantwortlichen Fragen gestellt werden konnten.

### 3.2 Eingegangene Stellungnahmen

Während der Mitwirkung wurden per Onlineformular und per Papier mehrere Eingaben eingereicht. Die Beantwortung der Eingaben befindet sich im Kapitel 4.2.

### 3.3 Mitwirkende

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

Privatpersonen	14 Eingaben
Organisationen (inkl. politische Parteien)	5 Eingabe
Unternehmen / Gemeindebetriebe	5 Eingaben
<b>Total</b>	<b>24 Eingaben</b>

Tabelle 1, Verteilung Eingaben

## 4 Ergebnisse

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

### 4.1 Die am meisten angesprochenen Themen

#### 4.1.1 Umlegung Kantonsstrasse (anstelle Ottilienstrasse soll Langenrainstrasse zur Kantonsstrasse werden)

Am 18. September 2013 genehmigte der Kantonsrat den Nachtrag zum Kantonsratsbeschluss über den Kantonsstrassenplan (nGS 2013-018). Er beschliesst folgenden Abtausch: *"In Bütschwil wird die Mosnanger Strasse (Kirchgasse) im Abschnitt Wiler Strasse (Landstrasse) bis Ottilienstrasse sowie die Wiler Strasse im Abschnitt Mosnanger Strasse bis Ottilienstrasse aus dem Kantonsstrassenplan gestrichen. Die Ottilienstrasse wird Bestandteil des Kantonsstrassennetzes."*

Während der Projekterarbeitung der Kantonsprojekte wurde durch einen unabhängigen Verkehrsplaner die von KEFLAM vorgeschlagene Variante "Langenrainstrasse mit Kreisel im Lerchenfeld" geprüft und dem beschlossenen Kantonsstrassenabtausch gegenübergestellt. Aus diesem Gutachten konnten folgende Schlüsse gezogen werden:

- Bei Umsetzung der Variante "Langenrainstrasse" ist die Reisezeit via Lerchenfeld und Umfahrungsstrasse höher als die Route über Bütschwil. Daher muss davon ausgegangen werden, dass sich der Verkehr nicht verlagern lässt. Der Verkehr fährt nicht automatisch über eine Kantonsstrasse, sondern sucht sich die schnellste respektive attraktivste Route.
- Nur bei Einführung hoher Streckenwiderstände in Bütschwil (z.B. durchgehend Tempo 30 auf Landstrasse) ist der Reisezeitgewinn via Umfahrungsstrasse so hoch, dass mit einer gewissen Verlagerung gerechnet werden kann.

Aus dem unabhängigen Gutachten konnten folgende Empfehlungen abgeleitet werden:

- Hinsichtlich flankierenden Massnahmen ist die Variante des Kantons weiterzuverfolgen.
- Die Umsetzung der FlaMa kann unabhängig von den Massnahmen im Lerchenfeld erfolgen.

#### 4.1.2 Auf bauliche Abtrennungen zwischen Trottoir/Strasse resp. Vorplätzen/Strasse verzichten und auf Aufhebung von Parkplätzen verzichten

Alle möglichen Ein- und Ausfahrten in eine Kantonsstrasse müssen zwingend vorwärts erfolgen. Bei langen, niveaugleichen Vorplätzen müssen klare Zu- und Wegfahrten erstellt werden. Bauliche Massnahmen, wie nicht überfahrbare Hindernisse, z.B. Rabatten, Poller oder dgl. sind aus Sicherheitsgründen notwendig, um das Ausfahren rückwärts oder seitwärts über ein Trottoir zu verhindern. Dementsprechend sind bestehende Rückwärts- resp. Seitwärtsparkplätze aus Gründen der Verkehrssicherheit aufzuheben.

#### **4.1.3 Verzicht auf Begradigung der Ottilienstrasse**

Mehrere Eingaben befürchten durch die Regimeänderung beim Knoten Ottilienstrasse/Mosnangerstrasse eine zusätzliche Gefährdung durch zu hohe gefahrene Geschwindigkeiten. Der Verkehr von Mosnang her muss nach wie vor eine Kurve fahren, um auf die Ottilienstrasse einzufahren. Dies soll mit einer Mittelmarkierung gekennzeichnet werden. In der weiteren Projektierung wird geprüft, ob die Kurve allenfalls noch etwas verengt werden kann. Wichtig erscheint, dass die Kurve jedoch von sämtlichen Fahrzeugen ohne Überfahren der Gegenfahrbahn befahren werden kann und der massgebende Begegnungsfall funktioniert.

#### **4.1.4 Kein Verzicht auf FGS im Bereich Ottilienstrasse/Landstrasse**

Ein Fussgängerstreifen (FGS) regelt den Vortritt zwischen dem Fussgänger und dem motorisierten Individualverkehr. Damit ein FGS markiert werden kann und eine sichere Querung gewährleistet ist, müssen grundlegende Sicherheitsaspekte berücksichtigt werden, ansonsten kann eine "Scheinsicherheit" entstehen. Damit ein FGS sicher betrieben werden kann, muss dieser von Fussgängern regelmässig begangen werden. So muss ein FGS an den fünf meistbelasteten Stunden eines Durchschnittstages von mindestens 100 Fussgängern pro Stunde begangen werden. Für den heute bestehenden Fussgängerstreifen liegen keine zuverlässigen Zählungen vor, diese werden im Rahmen der weiteren Projektierung erhoben.

#### **4.1.5 Weitere Massnahmen notwendig für den FGS im Bereich Restaurant Wies**

Die Sicherheit für die querenden Fussgänger kann mit den projektierten Massnahmen beim FGS "Wies" verbessert werden. Aus Platzgründen ist es nicht möglich, eine Mittelinsel zu platzieren. Die notwendigen Sichtweiten sind eingehalten und zudem wird der Warteraum des Fussgängerstreifens baulich gesichert, sodass dieser nicht mehr überfahren werden kann. Im Kanton St.Gallen ist die Praxis, dass ab einem durchschnittlich täglichen Verkehr (DTV) von 4'000 Fahrzeugen/Tag eine Mittelschutzinsel angestrebt wird. Die Verkehrsmessungen aus dem Jahr 2021 ergaben an der Ottilienstrasse einen DTV von rund 2'600 Fz/Tag. Weitere Eingaben verlangen nach einer Lichtsignalanlage für den Fussgängerstreifen. FGS-LSA werden oft als sichere Querungsanlage für den Fussverkehr angesehen. Dies ist jedoch nicht immer der Fall. Bei falschem Einsatz können auch negative Aspekte auftreten. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung empfiehlt den Einsatz einer FGS-LSA nur dort, wo sich grosse Fussgänger- und Fahrzeugströme kreuzen und eine Regelung notwendig wird. Sie empfiehlt mindestens 500 querende Fussgängerinnen und Fussgänger und mehr als 10'000 Fahrzeuge pro Tag. Diese Mengen sind an der Ottilienstrasse bei weitem nicht gegeben. In der Ausführungsplanung können allenfalls die Tiefbauarbeiten kostengünstig so vorbereitet werden, sodass eine LSA auch nachgängig installiert werden könnte, sollten sich tatsächlich Probleme ergeben.

#### **4.1.6 Einführung Tempo 30 auf der Ottilienstrasse**

Die Ottilienstrasse ist heute standardmässig, wie innerorts üblich, mit Tempo 50 km/h signalisiert. Grundsätzlich ist die Kantonspolizei, Abteilung Verkehrstechnik für die Signalisation auf Kantonsstrassen zuständig. Zur Abweichung von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten müssen die Voraussetzungen von Art. 108 der eidgenössischen

Signalisationsverordnung (SR 741.21; abgekürzt SSV) gegeben sein. Eine abweichende Höchstgeschwindigkeit darf erst festgelegt werden, wenn mit einem Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) festgestellt wird, dass die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist (Abs. 2) oder andere Massnahmen vorzuziehen sind. Die Forderungen nach einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h hat nichts mit dem vorliegenden Kantonsstrassenprojekt zu tun. Sinnvollerweise beantragt die Gemeinde Bütschwil-Ganterschwil eine Herabsetzung bei der Kantonspolizei. Sofern die die Vorgaben der Signalisationsverordnung erfüllt sind, könnte die Signalisation auch nach Umsetzung des Kantonsstrassenprojekts erfolgen. Der Ausbau der Kantonstrasse ist bei Tempo 30 sowie bei Tempo 50 gleich. Eine Herabsetzung hätte einzig Einfluss auf die geforderten Sichtweiten auf die Strasse. Bei sämtlichen Grundstückszufahrten sind aber ohnehin die Sichtweiten auf das Trottoir massgebend.

#### **4.1.7 Wertminderung aufgrund Verkehrsumlagerung resp. aufgrund zusätzlichen Immissionen**

Zunächst ist klarzustellen, dass mit dem vorliegenden Projekt die Mosnangerstrasse nicht für den Verkehr gesperrt wird. Die Begründungen, dass es aufgrund einer Umgestaltung der Vorfahrtssituation und einer Trottoirüberfahrt zu massiven Verkehrsumlagerungen kommen sollte, sind nicht nachvollziehbar. Massgebend für die Beurteilung aus Sicht Lärm ist der Art. 9 der Lärmschutzverordnung: Der Betrieb neuer oder wesentlich geänderter ortsfester Anlagen darf nicht dazu führen, dass durch die Mehrbeanspruchung einer Verkehrsanlage die Immissionsgrenzwerte überschritten werden. In der Ottilienstrasse sind gemäss Strassenlärmbelastungskataster des Kantons St.Gallen die Immissionsgrenzwerte (IGW) bei keinem Gebäude überschritten. Eine Verdoppelung des aktuellen Verkehrs hätte als Folge eine Zunahme der Belastungspegel um 3dB(A). Sogar dann würden noch keine IGW-Überschreitungen vorliegen. Dennoch wird als Massnahme zur Emissionsbegrenzung an der Quelle gem. USG Art. 11 (Vorsorgemassnahme, da keine IGW-Überschreitungen) ist ein hochwirksamer, lärmindernder Deckbelag SDA4 vorgesehen.

#### **4.1.8 Verzicht auf Trottoirüberfahrt Mosnangerstrasse / Kirchgasse**

Mehrere Eingaben forderten einen Verzicht auf die Trottoirüberfahrt Mosnangerstrasse / Kirchgasse. Einzelne Mitwirkende zeigen sich offen dafür, die Markierungen/Signalisationen «kein Vortritt» von der Ottilienstrasse auf die Mosnangerstrasse zu verlegen.

Die Thematik wurde zwischen der Gemeinde Bütschwil-Ganterschwil und dem Kanton intensiv diskutiert. Die Trottoirüberfahrt hat den grossen Vorteil, dass der Verkehr in Richtung Kirchgasse abgebremst wird und zudem die querenden Fussgänger eine sichere Verbindung von der Ottilienstrasse in Richtung Mosnang haben. Würde man den Knoten nur mit einer Signalisation/Markierung versehen, fehlt ein Angebot für die querenden Fussgänger.



#### **4.1.9 Unbürokratische Umzonung der Grünzone in Bauzone**

Dem Gemeinderat Bütschwil-Ganterschwil ist es ein Anliegen und er setzt sich dafür ein, dass eine Umzonung möglichst einfach erfolgen kann.

#### **4.1.10 Verzicht auf nordseitiges Trottoir entlang Ottilienstrasse**

Im Innerortsbereich soll, wenn immer möglich, ein beidseitiges Trottoir entlang einer Kantonsstrasse führen. Auf grossen Abschnitten der Südseite sind heute bereits Abschnitte für ein Trottoir freigehalten. Insbesondere wurde auch die neue Überbauung "Ottilienpark" auf ein Trottoir ausgelegt. In diversen Gesprächen (direkte Anstösser, Schule, etc.) wurde der Bedarf für ein Trottoir klar ausgewiesen. Heute sind Schüler und Schülerinnen gezwungen die Kantonsstrasse (teilweise ohne vorhandene Sichtweiten) zu queren. Ein Verzicht auf dieses Trottoir würde zudem kaum Vorteile für die Grundstückseigentümer ergeben. Die Sichtweiten von sämtlichen Grundstücksausfahrten auf die Ottilienstrasse müssen auch ohne Trottoir eingehalten werden. Auch ohne Trottoir wären keine Parkplätze direkt entlang der Ottilienstrasse möglich.

#### **4.1.11 Verzicht auf Reduktion der Parkplätze beim Restaurant Wies**

Mehrere Mitwirkende fordern der Erhalt der Parkplätze in der Wies. Insgesamt befinden sich sieben Rückwärtsparkplätze in diesem Bereich. Alle möglichen Ein- und Ausfahrten in eine Kantonsstrasse müssen zwingend vorwärts erfolgen. Bei langen, niveaugleichen Vorplätzen müssen klare Zu- und Wegfahrten erstellt werden. Bauliche Massnahmen, wie nicht überfahrbare Hindernisse, z.B. Rabatten, Poller oder dgl. sind aus Sicherheitsgründen notwendig, um das Ausfahren rückwärts oder seitwärts über ein Trottoir zu verhindern. Dementsprechend sind bestehende Rückwärts- resp. Seitwärtsparkplätze aus Gründen der Verkehrssicherheit aufzuheben. Im Bereich der Wies befindet sich in unmittelbarer Nähe zudem ein Fussgängerstreifen, welcher von vielen Schülerinnen und Schüler täglich benutzt wird. Im Rahmen der weiteren Projektierung wird versucht eine Lösung zu finden, um weitere Ersatzparkplätze zu schaffen und so die Anzahl der Verlustparkplätze zu verkleinern.



## 4.2 Detaillierte Auswertung der Eingaben

In der folgenden Tabelle sind die schriftlichen Bemerkungen aus den Fragebögen zusammengefasst und nach Eingabedatum sortiert. Um die Texte möglichst neutral wieder zu geben, sind z.B. Anreden und Grüsse gelöscht worden. Ansonsten sind die Texte wortgetreu von den Anträgen und Begründungen übernommen worden.

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
1	Gestaltung Ottilienstrasse: Das Konzept den Verkehr aus dem Gebiet Hulftegg, Mühlrüti, Mosnang über diese Strasse zu führen ist diametral zu den Zielen der FM und ist deshalb abzulehnen.	Umlegung Kantonsstrasse	siehe Antwort "Ergebnisse"			X
2	Einmündungen: Trottoirüberfahrten bei allen Zubringer- und Quartierstrassen soweit i.O., jedoch sind nicht alle Einmündungen schwerverkehrstauglich.	Anpassung sämtlicher Einmündungen für Schwerverkehr	Die einmündenden Gemeindestrassen werden mit Trottoirüberfahrten versehen. Diese sind so aufgebaut, dass die Lasten des Schwerverkehrs aufgenommen werden können. Die Breite der jeweiligen Gemeindestrasse wird mit dem Kantonstrassenprojekt nur dort angepasst, wo Handlungsbedarf besteht.	X		

3	<p>Als "IG Wies" (Interessengemeinschaft zur Erhaltung der bestehenden bewilligten Parkplätze in der Wies) möchten wir unsere Beurteilung auf die Planung betreffend Parkplatzsituation an der Ottilienstrasse beschränken. Anlässlich unserer Versammlung vom 20.04.2022 stellten wir die einstimmige Ablehnung der geplanten Reduktion der Gesamtzahl von 59 auf 45 Parkplätzen fest. Es kann doch nicht sein, dass trotz der bereits bestehenden angespannten Parksituation, in einer gesunden Dorfstrasse mit Praxen, Geschäften, Wohnhäusern und einem Restaurant die Anzahl Parkplätze um beinahe 25% gekürzt werden. Dies ist absurd, willkürlich und führt schlicht zu einer nicht mehr vertretbaren Parkplatzsituation. Bereits jetzt werden regelmässig Parkplätze unberechtigterweise belegt, was sich damit massiv verschärfen würde. Es darf nicht sein, dass Gewerbetreibende auf diese Weise aus dem Dorf vertrieben werden! Was die vorgesehene Reduktion von 39 auf neu 33 bewilligten Parkplätzen bei der Liegenschaft Wies (Ottilienstrasse 20) angeht, müssen wir klar und einstimmig dagegen protestieren. Es kann nicht sein, dass eine Liegenschaft, welche den vorgesehenen Ausbau der Ottilienstrasse in keiner Art und Weise behindert, mehrere Parkplätze verliert. Das Trottoir ist bereits vorhanden und entspricht</p>	<p>Verzicht auf Reduktion der Parkplätze beim Restaurant Wies</p>	<p>siehe Antwort "Ergebnisse"</p>			
---	--	---	-----------------------------------	--	--	--

x

<p>den Anforderungen der Planung. Es besteht also keinerlei Veranlassung irgendetwas an der bestehenden Nutzung zu ändern. Die Parkplätze vor dem Restaurant sind elementar, werden diese aufgehoben, wird ein normaler Restaurantbetrieb kaum mehr möglich sein oder die Privatparkplätze werden noch mehr unberechtigterweise belegt sein. Es gab noch nie Unfälle im Zusammenhang mit den Parkplätzen und der Ausfahrt. Die mittelbare Folgen auf so eine Änderung wären zwingend die Revision des STWE-Reglements, des Grundbucheintrages (komplizierte Änderung der Wertquoten) und der Kostenverteilung, von den baulichen Massnahmen ganz zu schweigen. Damit würden, abgesehen vom Wertverlust der gesamten Liegenschaft, unzumutbare Kosten auf die Stockwerkeigentümergeinschaft folgen. Das geht nicht, es gibt keinen Grund irgendetwas bei der Liegenschaft Ottilienstrasse 20 zu ändern. Die Liegenschaft besteht aus einem gesunden Mix von Wohnungen, Büros und einem Restaurant, ermöglichen Sie das bitte weiterhin. Daher bitten wir um Kenntnisnahme unseres diesbezüglichen Protestes und um Unterlassen von jeglichen willkürlichen Eingriffen in das Eigentum der Stockwerkeigentümergeinschaft.</p>					
---	--	--	--	--	--

4	<p>Beurteilung: Negativ. Der Fussgängerstreifen beim Restaurant Wies ist das grösste Problem, die Begradigung bei der Einfahrt ab Mosnangerstrasse auf die ebenfalls abfallende Ottilienstrasse macht den Fussgängerstreifen "den viele Schulkinder und Sportbegeisterte benutzen" zum Sicherheitsproblem. Gemäss den Plänen macht der Kanton wie auch die Gemeinde nichts um dieses Problem zu entschärfen. Der Fussgängerstreifen auf der Ottilienstrasse bei der Einmündung Wilerstrasse fehlt auf den Plänen. 12-15 Grundeigentümer werden auf der Strecke Ottilienstrasse bis Engi enteignet. 10-15 Parkplätze werden ersatzlos aufgehoben (wo parkieren die Mieter diese Autos). 2.0 km - 2.3 km ist die neue Linienführung länger als die über die Kirchgasse nach Dietfurt. Zu teuer! Bei dieser Ausgangslage, Gefährdung der Fussgänger, Enteignungen, Parkplatzverluste und längere Fahrstrecke darf kein Steuergeld verschwendet werden. Die geplante neue Busbucht ist gefährlich und darf so nicht gebaut werden.</p>	<p>Verzicht auf Begradigung der Ottilienstrasse im Bereich Knoten Mosnangerstrasse</p> <p>Kein Verzicht auf FGS auf der Ottilienstrasse im Bereich Knoten Wilerstrasse</p> <p>Kein Verzicht auf Parkplätze</p> <p>Andere Linienführung der Kantonsstrasse wählen</p> <p>Bei dieser Ausgangslage darf kein Steuergeld verschwendet werden</p>	siehe Antwort "Ergebnisse"			
---	--	--	----------------------------	--	--	--

×

5	<p>Das Projekt ist zu überarbeiten. Das KEFLAM erachtet es als höchst widersprüchlich, dass der Kanton St. Gallen erst für CHF 200 Mio. eine Umfahrungsstrasse Bütschwil baut, um den Verkehr aus dem Dorf Bütschwil zu lenken. Gleichzeitig aber wird der Verkehr mit der Kantonsstrasse auf der Ottilienstrasse bzw. mit dem Aus- und Umbau der Ottilienstrasse wieder ins Dorf Bütschwil hineinzogen. Die Klassierung der Ottilienstrasse als Kantonsstrasse ist deshalb falsch. Die Langenrainstrasse muss als Kantonsstrasse nach Mosnang im Kantonsstrassenplan festgelegt sowie aus- und umgebaut werden. Um den Verkehr aus/nach Mosnang/Hulftegg/Fischingen nicht ins Dorf Bütschwil zu leiten, ist im Lerchenfeld ein leistungsfähiger Anschluss notwendig. Dieser muss gleichzeitig wie die flankierenden Massnahmen des Kanton St. Gallen geplant und gebaut werden. Das Tiefbauamt des Kantons St. Gallen hat dem leistungsfähigen Anschluss Lerchenfeld im 18. Strassenbauprogramm (2024 bis 2028) höchste Priorität einzuräumen. Dies dient auch der sich laufend im Lerchenfeld ansiedelnden Industrie- und Gewerbebetriebe. Die flankierenden Massnahmen des Kantons St. Gallen sind mit CHF 5.8 Mio. (+/- 20%) zu teuer und bringen kaum Verbesserungen für die Bevölkerung, im Gegenteil: Sie beanspruchen ohne</p>	<p>Umlegung der Kantonsstrasse auf Langenrainstrasse</p> <p>Gleichzeitige Planung des Knotens Lerchenfeld wie die flankierenden Massnahmen</p> <p>Flankierende Massnahmen sind zu teuer</p> <p>Umlagerungswirkung wurde bereits übertroffen</p>	<p>Der Knoten Lerchenfeld hat keinen direkten Zusammenhang mit den flankierenden Massnahmen in Bütschwil. Dementsprechend ist dieser durch die politische Gemeinde Bütschwil-Ganterschwil als Begehren zum 18. Strassenbauprogramm (2024 bis 2028) einzureichen.</p> <p>Die Kosten beinhalten nicht nur die flankierenden Massnahmen, sondern auch die Erneuerung der bestehenden Strasseninfrastruktur, welche ohnehin anfallen würde.</p> <p>Die Verlagerungswirkung wird aufgrund der installierten Verkehrszählstellen ermittelt.</p>			×
---	--	---	---	--	--	---

<p>Notwendigkeit quadratmeterweise privaten Grund und private Parkplätze, schaden der Sicherheit der Schülerinnen und Schüler und schikanieren den Verkehr von Privaten und dem Gewerbe. Es ist von absoluter Notwendigkeit, dass die Land- und Wilerstrasse bei einer Schliessung der Umfahrung Bütschwil (z.B. Unfälle, Sanierungen) für einen DTV von über 17'000 pro Tag offenbleibt und ein flüssiger Verkehr gewährleistet wird. Diese Notwendigkeit wird nochmals verstärkt durch die beiden Tatsachen, dass bereits zwei Barrieren existieren und die Umfahrung Bütschwil keine Ein-/Ausfahrten hat, folglich die Umfahrung Bütschwil – im Unterschied zur Umfahrung Bazenheid - immer auf ganzer Länge gesperrt werden muss. Das angestrebte Verlagerungsziel vom Dorf Bütschwil auf die Umfahrung Bütschwil wurde mit 70 % bereits übertroffen. Dies bestätigt die Regierung in ihrer Antwort zur einfachen Anfrage Nr. 61.21.26 «Verkehrsverlagerung durch die neue Umfahrung Bütschwil» von Kantonsrat Mirco Gerig vom 25. Mai 2021 sowie die Auswertung der automatischen Verkehrszählungen 2021 («Bemerkungen»), Zählstelle Nr. 61, letzte Spalte, Vergleich 2019 mit 2021. Sollte das kantonale Tiefbauamt oder die Gemeinde Bütschwil-Ganterschwil weiterhin in Präsentationen, Interviews oder Dokumenten behaupten, die</p>					
---	--	--	--	--	--



	Umlagerungswirkung vom Dorf Bütschwil auf die Umfahrung Bütschwil sei deutlich weniger als 70 % oder müsse mit flankierenden Massnahmen gar noch erreicht werden, behält sich das KEFLAM politische und rechtliche Schritte vor.				
6	Das Projekt ist zu überarbeiten. Die SVP Bütschwil-Ganterschwil hält die Gesamtkosten inkl. MWST von CHF 5'8 Mio. für deutlich zu hoch. Die Kosten sind vor allem deshalb nicht gerechtfertigt, weil die flankierenden Massnahmen des Kantons St. Gallen für die Bevölkerung und das Gewerbe keinen Nutzen bringen und den Verkehrsfluss sowie die Sicherheit eindeutig verschlechtern. Zudem muss die Gemeinde Bütschwil-Ganterschwil einen Anteil von über CHF 1.8 Mio. bezahlen. Die SVP Bütschwil-Ganterschwil verlangt bei den flankierenden Massnahmen der Kantons St. Gallen deutliche Kostenreduzierungen. Auf unnötige Ausbauten oder Anpassungen ist konsequent zu verzichten, insbesondere in Zusammenhang mit den nachfolgenden Punkten. Die SVP Bütschwil-Ganterschwil verlangt zugunsten eines sorgsamem Umgangs mit Steuergeldern, dass die angekündigten «Ohnehin-Massnahmen» des Strassenkreisinspektorats Wattwil nicht auf Vorrat gebaut, sondern erst dann gestartet werden, wenn dies aufgrund des Strassenzustandes nötig ist.	Kosten sind mit CHF 5.8 Mio. deutlich zu hoch. Der Belag soll erst saniert werden, wenn dies der Strassenzustand erfordert	Im Rahmen des Projekts wurden sämtliche Beläge einer materialtechnischen Zustandserfassung (Bericht Consultest AG, 30.11.2016) unterzogen. In dieser Zustandserfassung wurden auch Handlungsempfehlungen abgegeben. Diese Handlungsempfehlungen wurden durch das TBA SG geprüft und der Ausbaubedarf orientiert sich an diesen Erkenntnissen. Es werden keine Belagsarbeiten auf "Vorrat" gebaut sondern nur die Beläge und Koffer erneuert, wo es notwendig ist. Der Kostenteiler erfolgt gemäss den rechtlichen Grundlagen		

×

7	<p>Der Sicherheit bei der Kreuzung Restaurant Wies für die Schüler (BuGaLu, Schwimmbad) wird viel zu wenig Rechnung getragen. Wenn die Ottilienstrasse zu einer Kantonsstrasse wird, müssten zwingend Verkehrsampeln angebracht werden! Es muss dringlichst dorfeinwärts wieder eine Busbucht vorgesehen werden. Nur so kann die grosse Anzahl von Schülern sicher auf den Bus warten. Bei der Ausfahrt der Migros ist nicht nur die Ausfahrt der Anlieferung, sondern der ganze Autoverkehr der Migros-Kunden zu berücksichtigen!</p>	<p>Erhöhung Verkehrssicherheit beim FGS Wies.</p>	<p>siehe Antwort "Ergebnisse"</p>	x		
8	<p>Die CVP Bütschwil-Ganterschwil ist sehr erfreut darüber, dass kritische Punkte wie der Kreisel Ottilienstraße und die Rechtsvortritte verworfen wurden. Wir sind mit der aktuellen Planung der Kantonalen Maßnahmen sehr zufrieden. Allerdings wollen wir noch einige Punkte verbessern und ergänzen.</p>	-	-			

9	<p>Die Primarschule Bütschwil-Ganterschwil findet es positiv, dass die Wiler- und Landstrasse als Kernfahrbahn gestaltet wird. Mit dem durchgehend markierten Radstreifen erhöht sich die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler, welche den Schulweg mit dem Fahrrad zurücklegen. Die Schulbehörde schätzt es, dass man von den Rechtsvortritten weggekommen ist. Dies gibt den Schülerinnen und Schülern Klarheit. Das geplante links- und rechtsseitige Trottoir entlang der Ottilienstrasse wird positiv bewertet.</p>	<p>Das geplante links- und rechtsseitige Trottoir entlang der Ottilienstrasse wird positiv bewertet</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>			
10	<p>positiv: Radstreifen in beiden Richtungen von Engi bis Dietfurt sehr gut; negativ: Durch Erstellung der Umfahrung wurde der Verkehr durch Bütschwil entlastet, nun wird der Verkehr aber an der Ottilienstrasse wieder erhöht, obwohl eine Möglichkeit besteht die Hauptstrasse an einem anderen Ort durchzuführen wie z.B. via Langenrainstrasse von Bitzi in Richtung Lerchenfeld negativ: Die Ottilienstrasse ist zu schmal für eine Hauptstrasse und entspricht nicht den Richtlinien. Die Ottilienstrasse mit 5.95m und vorgeschrieben wäre mehr.</p>	<p>Umklassierung der Kantonsstrasse. Anstelle der Ottilienstrasse soll die Langenrainstrasse zur Kantonsstrasse werden.</p> <p>Ottilienstrasse ist zu schmal für eine Hauptstrasse.</p>	<p>Die Ottilienstrasse ist mit 5.95m nicht zu schmal für eine Kantonsstrasse. Der Querschnitt entspricht gemäss der Richtlinie TBA (R2016.02, Entwurfselemente innerorts, REI 01 Fahrbahnbreiten) einem Begegnungsfall PW-LW mit 50 km/h.</p>			×

11	<p>Sehr geehrte Damen und Herren Gerne erfasse ich meine ausführliche Rückmeldung an das Projekt des Kantons. Kurz zu meiner Person: Ich habe den Bachelor in Verkehrssysteme (ZFH) abgeschlossen und befinde mich momentan im Master Raumentwicklung und Infrastruktursysteme (ETH). Meine Rückmeldung ist aus dem Sichtwinkel eines zukünftigen Mobilitäts- und Verkehrsplaner, als Bürger der (Nachbars-) Gemeinde als auch ehemaliger Oberstufenschüler zu verstehen. Gerne gebe ich zu meiner Kritik auch Verbesserungsvorschläge mit. Ziel des Projekts: In meiner Betrachtung hat das Strassenprojekt hauptsächlich zum Ziel, den Verlagerungseffekt des Verkehrs auf die Umfahrungsstrasse zu erhöhen und die Lebensqualität im Dorf (hauptsächlich an der Strasse) zu erhöhen. Dazu werden sogar 6 Ziele in der Projektzeitung definiert. Ich begrüsse diese Ziele sehr und sie stehen auch in meinem Verständnis einer aktuellen und zukunftsorientierten Mobilitätsplanung. Meine Bewertung zur Zielerreichung: Grundsätzlich werden die Ziele nach meiner Beurteilung nur teils erfüllt. Ungenügend ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit bei den Velofahrenden. Eine Reduktion der Lärm- und Schadstoffemissionen und eine Entlastung der Ortsdurchfahrt wurde durch die Umfahrungsstrasse sichergestellt. Die</p>	<p>Kernfahrbahn mit 7.00m ist zu schmal und bietet keine Verkehrssicherheit für den Veloverkehr. Verbreiterung auf 7.50m notwendig.</p>	<p>Kernfahrbahnen dienen dazu, auch dann ein Angebot an Radinfrastruktur zu bieten, wenn die Querschnittsbreite der Fahrbahn nicht ausreicht, um für den motorisierten Verkehr und den Radverkehr eigene, normalbreite Fahrstreifen realisieren zu können. Der Einsatzbereich von Kernfahrbahnen liegt im Bereich von Fahrbahnen mit Gesamtbreiten zwischen 7,00 und 9,20 m. Kernfahrbahnen sind innerorts ab Fahrbahnbreiten von 7,00 m möglich, sofern die Verkehrsmengen gering sind (unter 10'000 Fahrzeuge DTV).</p>			×
----	---	---	---	--	--	---

<p>momentan flankierenden Massnahmen tragen dazu praktisch nichts neues mehr bei. Flankierende Massnahmen: Eine Kernfahrbahn ist grundsätzlich keine flankierende Massnahme (im Sinne einer erwünschten, massgebenden Verkehrsberuhigung resp. Geschwindigkeitsreduktion). Das ist auch in den Richtlinien des Tiefbaumst des Kantons SG bei den Entwurfselemente innerorts (REI) REI 02 Kernfahrbahnen so vermerkt. Ich begrüesse auch die Neugestaltung des Kirchplatzes und die neue Verkehrsführung über die Ottilienstrasse. Ich finde es jedoch schade, dass keine weiteren flankierenden Massnahmen angedacht sind. Kernfahrbahn: Sie trägt in dieser Ausführung (1.25 m Breite Radstreifen, 7m Strassenquerschnitt) ganz sicher nicht zur Sicherheit der Velofahrenden bei (wie als Begründung in der Projektzeitung und den Berichten behauptet wird). Diese Aussage ist einfach falsch und mir nicht nachweislich begründbar. Mir ist auch keine Quelle oder Studie bekannt, die einen Zusammenhang der Kernfahrbahn und Velosicherheit beweist. Die Kernfahrbahn erfüllt lediglich eine Daseinsberechtigung der Velofahrenden und bietet in dieser Form (1.25 m Breite) ein absolutes Mindestangebot, welches knapp Genügend und bei weitem nicht Optimal ist. Für mich ist das auch keine Kompromisslösung, sondern nur</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>Mindestangebot für Velofahrende. Sogar die Bfu kann keinen Sicherheitsnachweis liefern (bfu: Veloförderung und Verkehrssicherheit – ein Widerspruch?). Warum die Sicherheit für den Veloverkehr so wichtig ist: Eine Veloinfrastruktur sollte bestmöglich nach dem 8 - 80 - Prinzip gestaltet werden (siehe Anhang: Veloverkehr in Kreuzungen). Das bedeutet, dass man guten Gewissens einem 8-jährigen Kind oder einer 80-jährigen Person diese Infrastruktur empfehlen kann. Mit dem momentanen Projekt wird es höchstwahrscheinlich darauf hinauslaufen, dass Schulkinder von den Eltern die Fahrt auf dem Trottoir empfohlen bekommen werden (so würde sogar ich bei diesem Projekt handeln) oder aber gar nicht erst das Velo in Betracht gezogen wird. Das kann ja nicht das Ziel sein. Zu schmale Velostreifen: Velostreifen bei Kernfahrbahnen unter 1.5 m Breite fördern knappe Überholmanöver (MIV orientiert sich am gelben Velostreifen und denken, das Velo hat ja genügend Platz, was nicht der Fall ist) und werden dem modernen Velo (Cargobikes, Veloanhänger, S-Pedelects) nicht gerecht. All diese Velos können eine Breite von bis zu 1 m aufweisen. Die Norm, welche 1.2 m Mindestbreite voraussetzt, stützt sich auf eine Lichtbreite des Velos von 0.6 m. Dieses Mass Berücksichtigt diese neuen Bedürfnisse schlichtweg ungenügend. Die Norm (VSS 40212) setzt bei einem DTV unter</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>10'000 bei Kernfahrbahnen eine Breite von 7.5 bis 8.5 m voraus. Mit knapp 6'000 DTV ist das momentane Projekt nicht Normenkonform (!). Auch die bfu empfiehlt Kernfahrbahnen erst ab 7.5 m Querschnitt (bfu-Massnahmenkatalog); Meine Empfehlung: Kernfahrbahn mit 7.5 m Querschnitt. Mir ist durchaus bewusst, dass ein Strassenquerschnitt von 13 m (welche für eine getrennte Veloführung nötig wäre) auf der Hauptachse nicht mehrheitsfähig ist und durchaus überdimensioniert ist. Eine Kernfahrbahn ist dabei sicher die Flächeneffizienteste Lösung. Um auch den Bedürfnissen von Velofahrenden und vor allem auch den Primar- und Oberstufenschülern gerecht zu werden ist eine Kernfahrbahn mit 7.5 m Breite (je 1.5 m Velostreifen und 4.5 m MIV Streifen) das Mindestmass, um eine Sicherheitserhöhung zu begründen und einen guten Schulweg per Velo neu zu ermöglichen! Schmalere Querschnitte sind höchstens ein Angebot für sehr geübte Velofahrer, welche eigentlich auch Velofahren, wenn kein Streifen vorhanden ist. Verbesserungen an Gefahrenstellen: Weiter sind unbedingt Anpassungen an den nachfolgenden Verbesserungsmöglichkeiten von Gefahrenstellen zu realisieren (insbesondere dann, wenn der Querschnitt bei 7 m bestehen bleibt!). Mir ist bewusst, dass nicht immer</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>alles Normenkonform umgesetzt werden kann. Wenn schon eine Kernfahrbahn unter der Norm projektiert wird, sollten wenigstens an den Gefahrenstellen noch Anpassungen erbracht werden. Bushaltestelle und Fussgängerübergang: Mir ist nicht ersichtlich, warum bei einem Projekt mit flankierenden Massnahmen eine Busbucht überhaupt in Betrachtung gezogen werden kann. Mehr Widerspruch geht ja nicht. Zudem werden einige Oberstufenschüler:innen den Umweg über den Fussgängerstreifen nicht benützen. Die jetzige Lösung ist sogar noch gefährlicher als der Ist-Zustand. Mehr dazu beim Plan. Fazit: Momentan wird meines Erachtens eine Chance verpasst, einer modernen Strassenraumgestaltung Rechnung zu tragen und die Sicherheit zu erhöhen. Flankierende Massnahmen sind praktisch keine vorhanden, obwohl die Strasse neu einen Erschliessungsnutzen und keinen Durchfahrtsnutzen mehr hat. Wenn hier das Argument gebracht wird, dass die Strasse bei einer Schliessung der Umfahrungsstrasse noch als Durchgangsstrasse (für den MIV) genutzt werden können muss, müsste sich auch die Veloinfrastruktur auf einen DTV von 20'000 ausgelegt werden. Somit wäre die aktuelle Lösung mehr als ungenügend. Zusammengefasst wird mit diesem Projekt die Sicherheit der Velofahrenden nicht erhöht. Im Moment ist es vergleichbar, wie wenn man</p>					
---	--	--	--	--	--



	<p>sich anstelle einen Velohelm gelbe Farbe auf den Kopf malt und hofft, dass dies die Sicherheit erhöht. Sollten doch tatsächlich keine Verbesserungen an der Sicherheit der Velofahrenden gemacht werden, sollte das Projekt nicht als Veloförderung, geschweige denn als Sicherheitserhöhung verkauft werden. Man sollte wenigsten ehrlich sein, dass nur ein Mindestangebot für die Velofahrer gemacht werden will (ist ja immer noch besser als gar nichts). Vielen Dank zur Kenntnisnahme meiner Rückmeldung. Ich stehe gerne für Rückfragen zu Verfügung.</p>					
12	<p>Unser Büro an der Ottilienstrasse 20 mit 6 Angestellten verfügt gerade mal über einen eigenen Parkplatz (schwarz eingekreist in der Anlage). Nun soll dieser durch eine völlig unnütze Verbreiterung der Rabatte einfach so, aus meiner Sicht völlig willkürlich, eliminiert werden. Das geht definitiv nicht. Es gibt keinerlei Rechtfertigung, weder sicherheitstechnischer noch anderer Art, dies zu machen. Als Geschäftsführer der Swissregistration GmbH (und Eigentümer dieses Parkplatzes) kann ich Ihnen garantieren, dass ich sämtliche Rechtsmittel nutzen werde dies zu verhindern. Mit der vorübergehenden Beanspruchung haben wir kein Problem. Der Kandelaber sollte aber in der gleichen Linie wie die anderen Kandelaber gesetzt werden.</p>	<p>Verzicht auf Verbreiterung der Rabatten und Auflösung der Parkplätze.</p> <p>Kandelaber sollte auf gleicher Linie versetzt werden wie die restlichen Kandelaber entlang der Ottilienstrasse.</p>	<p>In der weiteren Projektbearbeitung werden die Rabatten nochmals detailliert geprüft und wenn möglich werden die Eingriffe minimiert.</p> <p>Die Kandelaber werden allesamt auf gleicher Höhe versetzt. Der Werkleitungsplan wird angepasst.</p>			×

13	Der Fussgängerübergang beim Restaurant Wies ist zum Schutz der Fussgänger mit einem Lichtsignal zu versehen. Muss mit der Polizei vor Baubeginn vereinbart werden. Wird dies nicht bewilligt sind anderweitig bauliche Schutzmassnahmen für die Fussgänger einzuplanen.	Lichtsignalanlage bei FGS Wies notwendig	siehe Antwort "Ergebnisse"	×		
14	Die Abfahrt von der Mosnangerstrasse Richtung Kirchgasse ist baulich so zu gestalten, dass eine natürliche Temporeduktion auf 30 km/h zustande kommt (Schikane oder erhöhte Trottoirüberfahrt.)	Abfahrt der Mosnangerstrasse in Richtung Kirchgasse baulich anpassen, sodass Temporeduktion auf 30 km/h (Schikane oder erhöhte Trottoirüberfahrt)	siehe Antwort "Ergebnisse" Durch die geplante Trottoirüberfahrt wird eine Temporeduktion auf der Kirchgasse erzielt werden.	×		×

15	<p>Die Linienführung der Kantonsstrasse belassen wie sie ist. Über Mosnangerstrasse, Kirchgasse, Innerfeld Ausserfeld nach Dietfurt auf die Umfahrung.- die oben erwähnte Linienführung beinhaltet keine Verschlechterung für die Schulkinder auf dem Fussgängerstreifen beim Restaurant Wies, keine Enteignungen und Parkplatzverluste. Zudem ist diese Linienführung 2.0 - 2.3 km kürzer als die neu geplante Richtung Engi. SOLLTE WEDER DIE GEMEINDE NOCH DER KANTON AUF DIESE UNSINNIGE NEUGESTALTUNG DER STRASSEN IN BÜTSCHWIL VERZICHTEN WOLLEN, SO IST IM MINDESTEN DAFÜR ZU SORGEN, DASS DER FUSSGÄNGERSTREIFEN BEIM RESTAURANT WIES BESSER GESCHÜTZT WIRD. DIE GANZE OTTILIENSTRASSE SOLLTE MIT EINER TEMPOREDUKTION "ZONE 30" VERSEHEN WERDEN. ZUSÄTZLICH MUSS DIESER FUSSGÄNGERSTREIFEN MIT EINEM BLINKLICHT VERSEHEN WERDEN. Die Busbucht sollte für beide Richtungen auf der Seite Migros gebaut werden.</p>	<p>Umklassierung der Kantonsstrasse. Anstelle der Ottilienstrasse soll die Langenrainstrasse zur Kantonsstrasse werden.</p> <p>Verbesserung Fussgängerschutz beim FGS Wies.</p> <p>Temporeduktion der Ottilienstrasse auf 30 km/h</p> <p>LSA für FGS Wies notwendig</p> <p>Busbucht auf Seite Migros für beide Fahrtrichtungen erforderlich</p>	siehe Antwort "Ergebnisse"			
----	--	---	----------------------------	--	--	--

×

16	<p>Die privaten Eigentumseingriffe entlang der Ottilienstrasse (Ein-/Ausfahrten, Rabatte, Parkplätze) sind auf ein absolutes Minimum zu reduzieren. Der Kanton St. Gallen nimmt entlang Ottilienstrasse diverse Aus- und Umbauten vor, die stark ins Eigentum eingreifen. Da die Ottilienstrasse an sich nicht breiter wird und angesichts ihrer Masse einer Kantonsstrasse ohnehin nicht genügt, dürfen nicht private Grundeigentümer unter dieser Fehlplanung leiden. Die privaten Grundeigentümer entlang der Ottilienstrasse leiden gleich mehrfach darunter, dass der Kanton St. Gallen die Kantonsstrasse nach Mosnang nicht über die Langenrainstrasse verlegt, mit einer Trottoirüberfahrt auf der Mosnangerstrasse im Engelbüel den Verkehr massiv erhöht (vgl. flankierende Massnahmen Kanton St. Gallen, Punkt 1) und mit der Begradigung der Ottilienstrasse im Engelbüel (vgl. flankierende Massnahmen Kanton St. Gallen, Punkt 2) den Verkehr mit viel höheren Geschwindigkeit auf die Ottilienstrasse lässt. Der daraus entstehende Wertverlust der Liegenschaften ist offensichtlich. Das KEFLAM fordert namentlich, folgenden private Eigentumseingriffen entlang Ottilienstrasse auf ein Minimum zu beschränken:</p>	<p>Eigentumseingriffe entlang der Ottilienstrasse sind auf ein Minimum zu beschränken</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>	x		
----	--	---	------------------------------------	---	--	--

17	I. Die Anzahl Parkplätze von Privaten, Gewerbebetrieben und Restaurants ist uneingeschränkt zu erhalten. Wo Parkplätze abgebaut werden, müssen Kanton und Gemeinde aus eigenem Antrieb Ersatzparkplätze anbieten oder vom Grundeigentümer vorgeschlagene Lösungen effizient und unbürokratische zulassen.	Parkplätze entlang der Ottilienstrasse sind uneingeschränkt zu erhalten oder es sind Ersatzparkplätze anzubieten.	siehe Antwort "Ergebnisse"			×
18	II. Die Ein- und Ausfahrten von Häusern und Gewerbebetrieben sind zuzulassen, insbesondere dann, wenn der Kanton mit dem Landerwerb/Enteignung für das neue Trottoir auf der Nordseite den Grundeigentümer die (Mieter-) Parkplätze entzieht.	Ein- und Ausfahrten von Häusern und Gewerbebetriebe sind zuzulassen	siehe Antwort "Ergebnisse"	×		
19	III. Alle Rabatten sind auf das absolute Minimum zu beschränken, auf eine mustergültige Ausführung nach Normen soll verzichtet werden. Sämtliche Flächen mit Einschränkungen für die Sichtweiten sind baulich so zu gestalten, dass sie als Manövriertflächen weiterhin vollumfänglich zur Verfügung stehen. Statt Rabatten sollen überfahrbare, erhöhte Pflastersteine oder farblich markierte Flächen vorgesehen werden.	Rabatten sind auf das absolute Minimum zu beschränken, auf Umsetzung gemäss Norm sei zu verzichten.  Statt Rabatten sollen überfahrbare, erhöhte Pflastersteine oder farbliche markierte Flächen vorgesehen werden.	Alle möglichen Ein- und Ausfahrten in eine Kantonsstrasse müssen zwingend vorwärts erfolgen. Bei langen, niveaugleichen Vorplätzen müssen klare Zu- und Wegfahrten erstellt werden. Bauliche Massnahmen, wie nicht überfahrbare Hindernisse, z.B. Rabatten, Poller oder dgl. sind aus Sicherheitsgründen notwendig, um das Ausfahren rückwärts oder seitwärts über ein Trottoir zu verhindern. Dementsprechend sind bestehende Rückwärts- resp. Seitwärtsparkplätze aus Gründen der Verkehrssicherheit aufzuheben.	×		

20	IV. Auf Rabatten mit Stellriemen und Poller ist ganz zu verzichten. Sie machen privates Grundeigentum nicht mehr nutzbar und sie schaden ausserdem der Gemeinde Bütschwil-Ganterschwil bei einer effizienten und konfliktfreien Schneeräumung.	Auf Rabatten mit Stellriemen und Poller ist zu verzichten.	Alle möglichen Ein- und Ausfahrten in eine Kantonsstrasse müssen zwingend vorwärts erfolgen. Bei langen, niveaugleichen Vorplätzen müssen klare Zu- und Wegfahrten erstellt werden. Bauliche Massnahmen, wie nicht überfahrbare Hindernisse, z.B. Rabatten, Poller oder dgl. sind aus Sicherheitsgründen notwendig, um das Ausfahren rückwärts oder seitwärts über ein Trottoir zu verhindern. Dementsprechend sind bestehende Rückwärts- resp. Seitwärtsparkplätze aus Gründen der Verkehrssicherheit aufzuheben.			×
21	V. Die Mehrbelastung an Lärm der privaten Grundeigentümer und der Mieter durch den Mehrverkehr und die höhere Geschwindigkeit muss vom Kanton St. Gallen vollumfänglich und unbürokratisch ausgeglichen werden (z.B. Schallschutzmassnahmen)	Massnahmen z.H. der Grundeigentümer notwendig wegen Mehrbelastung an Lärm	siehe Antwort "Ergebnisse"			×

22	<p>Die SVP Bütschwil-Ganterschwil beantragt, auf die geplante Streichung des Fussgängerstreifens im unteren Teil der Ottilienstrasse zu verzichten. Auf die geplante Streichung des Fussgängerstreifens im unteren Teil der Ottilienstrasse ist unbedingt zu verzichten, da die Ottilienstrasse ansonsten im unteren Bereich gar nicht sicher gequert werden kann. Es fehlt wegen dem Knoten Ottilien-/Wilerstrasse – korrekterweise – die andernorts geplante Trottoirüberfahrt, was einen Fussgängerstreifen im unteren Teil der Ottilienstrasse umso notwendiger macht. Weiter ist es nicht realistisch, dass Fussgänger für eine sichere Querung die ansteigende Ottilienstrasse bis zum Restaurant Wies hinauflaufen, um beim dortigen Fussgängerstreifen die Ottilienstrasse zu queren. Der Fussgängerstreifen im unteren Teil der Ottilienstrasse verbindet wesentlich Teile des Dorfes Bütschwil (inkl. kürzlich erstelltem Ottilienpark) und ist für grosse Teile des Dorfes Bütschwil Zugang zu Migros/Denner. Der Fussgängerstreifen im unteren Teil der Ottilienstrasse kann aufgrund des Knoten Ottilien-/Wilerstrasse etwas weiter oben auf der Ottilienstrasse platziert werden, wo keine Ein- und Ausfahrten zu Grundstücken entlang der Ottilienstrasse behindert werden.</p>	FGS auf Ottilienstrasse (Bereich Knoten Wilerstrasse) ist zu belassen	siehe Antwort "Ergebnisse"	×		
----	--	---	----------------------------	---	--	--

23	<p>Die SVP Bütschwil-Ganterschwil beantragt, auf die Trottoirüberfahrt auf der Mosnangerstrasse im Engelbüel zu verzichten.</p> <p>Die geplante Trottoirüberfahrt auf der Mosnangerstrasse im Engelbüel führt dazu, dass aufgrund dieser visuellen und baulichen Leitung des Verkehrs nahezu 100% des Verkehrs aus Mosnang/Hulftegg/Fischingen auf die Ottilienstrasse geleitet wird. Diese enorme Mehrbelastung an Lärm und Fahrzeugen geht zu Lasten der Grundeigentümer und Anwohner entlang der Ottilienstrasse. Somit wird auch nahezu 100 % des Verkehrs auf den Fussgängerstreifen beim Restaurant Wies gelenkt, welcher jeden Tag mehrfach von sehr vielen Bütschwiler Kindergärtlern, Primar- und Oberstufenschülern gequert wird. Abends kommen die Kinder und Jugendlichen, welche in der Sportanlage Breite trainieren, hinzu. Die SVP Bütschwil-Ganterschwil zeigt sich offen dafür, die Markierungen/Signalisationen «kein Vortritt» von der Ottilienstrasse auf die Mosnangerstrasse zu verlegen.</p>	Verzicht auf die Trottoirüberfahrt auf der Mosnangerstrasse.	siehe Antwort "Ergebnisse"			×
----	--	--	----------------------------	--	--	---



24	<p>Die SVP Bütschwil-Ganterschwil beantragt, dass auf die geplante Begradigung der Ottilienstrasse im Engelbüel verzichtet wird. Die geplante Begradigung der Ottilienstrasse im Engelbüel führt dazu, dass aufgrund dieser visuellen (volles Sichtfeld auf die Ottilienstrasse) und baulichen (gerader Strassenverlauf) Leitung der Verkehr aus Mosnang/Hulftegg/Fischingen die Fahrzeuge mit sehr hoher Geschwindigkeit auf die Ottilienstrasse geleitet werden. Die Fahrzeuge fahren aufgrund des starken Gefälles der Mosnangerstrasse ohnehin schon mit einer überhöhten Geschwindigkeit in die Ottilienstrasse hinein. Die zusätzliche, enorme Geschwindigkeitserhöhung der Fahrzeuge aufgrund der geplanten Begradigung geht zu Lasten der Grundeigentümer und Anwohner entlang der Ottilienstrasse. Somit werden diese Fahrzeuge auch mit hoher Geschwindigkeit auf den Fussgängerstreifen beim Restaurant Wies gelenkt, welcher jeden Tag mehrfach von sehr vielen Bütschwiler Kindergärtern, Primar- und Oberstufenschülern gequert wird. Abends kommen die Kinder und Jugendlichen, welche in der Sportanlage Breite trainieren, hinzu. Die SVP Bütschwil-Ganterschwil zeigt sich offen dafür, die Markierungen/Signalisationen «kein Vortritt» von der Ottilienstrasse auf die Mosnangerstrasse zu verlegen.</p>	<p>Verzicht auf die Begradigung der Ottilienstrasse im Engelbüel</p>	<p>siehe Antwort "Ergebnisse"</p>			×
----	--	--	-----------------------------------	--	--	---

25	Die SVP Bütschwil-Ganterschwil beantragt, dass für den Um- und Ausbau der Ottilienstrasse nur minimale Eigentumseingriffe an privatem Grundeigentum vorgenommen wird. Die SVP steht für einen starken Schutz des Eigentums. Der Kanton St. Gallen hat als Bauherr und Projektplaner maximale Rücksicht auf die Eigentumsverhältnisse der Grundeigentümer und Anwohner der Ottilienstrasse zu nehmen:	Minimale Eingriffe ins Privateigentum entlang der Ottilienstrasse	Wird zur Kenntnis genommen	×		
26	I. Keine Aufhebung von privaten Parkplätzen oder Parkplätzen von Gewerbebetrieben und Restaurants. Die Anzahl Parkplätze darf generell nicht vermindert werden. Bei der baulichen oder rechtlichen Aufhebung von Parkplätzen haben Gemeinde und Kanton unbürokratisch Flächen für Ersatzparkplätze anzubieten und die Kostenfolge dafür vollumfänglich zu übernehmen.	Keine Aufhebung von Parkplätzen entlang der Ottilienstrasse oder Schaffung von Ersatzparkplätzen	siehe Antwort "Ergebnisse"			×
27	II. Rabatten müssen überfahrbar bleiben, sodass die Grundstücksflächen als Manövrierflächen weiterhin zur Verfügung stehen und der Zugang zu Gebäuden gewährleistet bleibt. Auf Rabatten mit Stellriemen und Poller ist ganz zu verzichten. Sie machen privates Grundeigentum nicht mehr nutzbar und sie schaden ausserdem der Gemeinde Bütschwil-Ganterschwil bei einer effizienten und konfliktfreien Schneeräumung.	Rabatten sind überfahrbar zu gestalten	siehe Antwort "Ergebnisse"			×

28	III. Die Ein- und Ausfahrten von Häusern und Gewerbebetrieben dürfen sich nicht nur auf wenige Stellen beschränken. Die Ein- und Ausfahrten von Häusern und Gewerbebetrieben müssen flexibel gehandhabt werden, insbesondere dann, wenn der Kanton mit dem Landerwerb/Enteignung für das neue Trottoir auf der Nordseite der Ottilienstrasse den Grundeigentümern die (Mieter-) Parkplätze entzieht.	Ein- und Ausfahrten von Häusern und Gewerbebetrieben müssen flexibel gehandhabt werden	siehe Antwort "Ergebnisse"			×
29	Die Verfügung betreffend Zutrittsverbotslinie ist so auszugestalten, dass die Notzufahrten weiterhin möglich sind. Z.B. Parzelle 75B.	Notzufahrt auf Parzelle 75B muss weiterhin möglich sein	Wird in den nächsten Projektierungsphasen besprochen	×		
30	Verzicht auf die geplante Aufhebung des Fussgängerstreifens Dr. Stadler  Der Fussgängerstreifen Dr. Stadler soll nicht aufgehoben werden, da einer Querung Landstrasse an dieser Stelle, bzw. aufgrund des neuen, vergrösserten Knoten Ottilien-/Wilerstrasse leicht weiter nach Süden, weiterhin notwendig bleibt.	Verzicht auf die geplante Aufhebung des FGS bei Dr. Stadler	siehe Antwort "Ergebnisse"	×		

31	<p>II. Verzicht auf die geplante Aufhebung des Fussgängerstreifen Ottilienstrasse (unten)</p> <p>II. Der Fussgängerstreifen Ottilienstrasse (unten) soll nicht aufgehoben werden, da die Ottilienstrasse an dieser Stelle aufgrund der vielen Anwohnerinnen und Anwohner sowie Migros/Denner oft gequert wird. Es ist absolut unrealistisch, dass die Bevölkerung die ansteigende Ottilienstrasse hinaufläuft, um auf der Höhe des Restaurants Wies die Ottilienstrasse zu queren. Somit wird die Ottilienstrasse ohnehin im unteren Bereich gequert, womit ein Fussgängerstreifen notwendig bleibt, wenn auch leicht weiter oben aufgrund des neuen, vergrösserten Knotens Ottilien-/Wilerstrasse.</p>	<p>Verzicht auf die geplante Aufhebung des FGS auf der Ottilienstrasse (unten)</p>	<p>siehe Antwort "Ergebnisse"</p>	<p>X</p>		
32	<p>Ottilienstrasse: Sollte der von der Gemeinde notwendige Kredit mit dem Budget durch die Bevölkerung wider Erwarten genehmigt werden, so ist die Einfahrt von der Mosnangerstrasse in die Ottilienstrasse so zu gestalten, dass eine Temporeduktion auf unter 50 km/h auf natürliche Weise erfolgt.</p>	<p>Einfahrt von der Mosnangerstrasse in Ottilienstrasse ist so zu gestalten, dass Temporeduktion auf unter 50 km/h auf natürliche Weise erfolgt</p>	<p>siehe Antwort "Ergebnisse"</p>			<p>X</p>

33	Täglich überqueren hunderte von Schülern die Ottilienstrasse, da die Schulen durch diese Strasse getrennt sind. Ebenfalls befindet sich in der Breite sämtliches Freizeitangebot mit Jugi, Fussballclub, Hallenbad usw. welches ebenfalls täglich von sehr vielen Kindern besucht wird. Deshalb schlagen wir vor eine 30er-Zone der ganzen Ottilienstrasse einzuführen.	Temporeduktion auf 30 km/h auf der Ottilienstrasse	siehe Antwort "Ergebnisse"	×		
34	Temporeduktion Ottilienstrasse: Mit der vom Kanton skizzierten Lösung ist zu erwarten, dass die Geschwindigkeiten auf der Ottilienstrasse hoch bleiben und es zu keiner Verkehrsberuhigung kommt. Eine Verkehrsberuhigung auf diesem Abschnitt ist jedoch sinnvoll, da der Fussgängerstreifen beim Restaurant Wies ganztags und auch am Abend von Schülern und Schülerinnen und auch von Sportlern, welche in die Sportanlage Breite gehen, frequentiert wird. Es sollen zusätzliche verkehrsberuhigende Massnahmen geprüft werden, um die Sicherheit der Fussgänger zu erhöhen. Allenfalls wäre zu prüfen, ob auf der Ottilienstrasse Tempo 30 eingeführt werden sollte.	Temporeduktion auf 30 km/h auf der Ottilienstrasse	siehe Antwort "Ergebnisse"	×		

35	<p>Unsicherheiten gibt es hingegen beim uneingeschränkten Übergang der Mosnanger in die Ottilienstrasse. Mit der neuen Linienführung wird sich die Geschwindigkeit der Fahrzeuge tendenziell erhöhen. Der Schulrat befürchtet, dass die Sicherheit der Schulkinder, welche die Ottilienstrasse im Bereich Restaurant Wies queren müssen, durch die neue Führung gefährdeter ist. Der Gemeinderat, bzw. der Kanton wird ersucht, Sicherheitsmassnahmen in diesem Bereich zu prüfen.</p>	<p>Sicherheitsmassnahmen für FGS Wies sind zu prüfen</p>	<p>siehe Antwort "Ergebnisse"</p>	<p>X</p>		
36	<p>Verzicht auf Abbau von bewilligten Parkplätzen.</p>	<p>Verzicht auf Abbau von bewilligten Parkplätzen.</p>	<p>siehe Antwort "Ergebnisse"</p>			<p>X</p>

37	<p>Verzicht auf geplante Begradigung Ottilienstrasse im Engelbüel</p> <p>Mit der geplanten Begradigung der Ottilienstrasse im Engelbüel wird der Verkehr aus Mosnang/Hulftegg/Fischingen mit sehr hoher Geschwindigkeit auf die Ottilienstrasse gelenkt. Die Geschwindigkeit der Fahrzeuge aus Mosnang/Hulftegg/Fischingen auf der Mosnangerstrasse ist - aufgrund des starken Gefälles – bereits heute hoch, doch muss der Verkehr aufgrund der Kurve und den heute bestehenden, aufgemalten Markierungen abbremsen. Mit der geplanten Begradigung Ottilienstrasse im Engelbüel wird der Verkehr mit extrem hohem Tempo auf das Trottoir beim Restaurant Wies gelenkt, welches jeden Tag mehrfach sehr vielen Bütschwil Kindergärtlern, Primar- und Oberstufenschülern gequert wird. Abends kommen die Kinder und Jugendlichen der Sportanlage Breite hinzu. Insgesamt bedeutet geplante Begradigung Ottilienstrasse im Engelbüel eine extreme Verschlechterung für die Sicherheit der Schüle-rinnen und Schüler. Für das KEFLAM ist klar, dass die geplante Begradigung Ottilienstrasse im Engelbüel nicht mit weiteren flankierenden Massnahmen auf der Ottilienstrasse (z.B. Lichtsignalanlage) abgefangen werden darf. Es darf nicht sein, dass überflüssige und schädliche flankierende Massnahmen mit weiteren, teuren und</p>	<p>Verzicht auf die geplante Begradigung der Ottilienstrasse im Engelbüel</p>	<p>siehe Antwort "Ergebnisse"</p>			
----	---	---	-----------------------------------	--	--	--

×

<p>eingriffsintensiven flankierenden Massnahmen aufgefangen werden müssen («Teufelskreis»). Das KEFLAM zeigt sich am Knoten Ottilien-/Mosnangerstrasse für andere Vortrittsberechtigungen über Markierungen/Signalisationen offen, um eine gleich tiefe Geschwindigkeit der Fahrzeuge beim Eintritt in die Ottilienstrasse wie heute sicherzustellen.</p>					
---	--	--	--	--	--



38	<p>Verzicht auf geplante Trottoirüberfahrt Mosnangerstrasse im Engelbüel.</p> <p>Mit der geplanten Trottoirüberfahrt Mosnangerstrasse im Engelbüel wird der Verkehr aus Mosnang/Hulftegg/Fischingen visuell und auch spürbar über eine erhöhten, gepflästerte Fläche auf die Ottilienstrasse gelenkt. Somit werden nahezu 100 % des Verkehrs aus Mosnang/Hulftegg/Fischingen auf die Ottilienstrasse gelenkt, was den Grundeigentümern und ihren Mietern massive Nachteile verschafft. Gleichzeitig wird nahezu 100 % des Verkehrs auf den Fussgängerstreifen beim Restaurant Wies gelenkt, welcher jeden Tag mehrfach von sehr vielen Bütschwil Kindergärtern, Primar- und Oberstufenschülern gequert wird. Abends kommen die Kinder und Jugendlichen der Sportanlage Breite hinzu. Insgesamt bedeutet die geplante Trottoirüberfahrt Mosnangerstrasse im Engelbüel eine extreme Verschlechterung für die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler. Für das KEFLAM ist klar, dass die geplante Trottoirüberfahrt Mosnangerstrasse im Engelbüel nicht mit weiteren flankierenden Massnahmen auf der Ottilienstrasse (z.B. Lichtsignalanlage) abgefangen werden darf. Es darf nicht sein, dass überflüssige und schädliche flankierende Massnahmen mit weiteren, teuren und eingriffsintensiven flankierenden</p>	Verzicht auf die Trottoirüberfahrt Mosnangerstrasse im Engelbüel	siehe Antwort "Ergebnisse"			×
----	---	--	----------------------------	--	--	---

Massnahmen aufgefangen werden müssen («Teufelskreis»).Das KEFLAM zeigt sich am Knoten Ottilien-/Mosnangerstrasse für andere Vortrittsberechtigungen über Markierungen/Signalisationen offen.					
--	--	--	--	--	--

39	<p>Verzicht auf geplante Verschiebung Fussgängerstreifen Ottilienstrasse gegen unten</p> <p>Mit der geplanten Verschiebung des Fussgängerstreifen Ottilienstrasse gegen unten werden noch viel weniger Kindergärtler, Primar- und Oberstufenschüler den Fussgängerstreifen auf der gelb markierten Fläche benutzen. Stattdessen werden sie den kürzesten Weg von der Mittendorfstrasse auf die Grämigerstrasse nehmen, d.h. direkt über die Kreuzung. Die Heatmap im Dokument «Verkehrserhebungen Bütschwil Auswertung», Abbildung 20, Seite 19, zeigt, dass schon heute der Grossteil der Fussgänger knapp oberhalb des Fussgängerstreifen Ottilienstrasse die Ottilienstrasse überquert. Dieser Effekt würde bei der geplante Verschiebung Fussgängerstreifen Ottilienstrasse gegen unten zunehmen und damit der Verkehrserziehung der Schüler widersprechen. Insgesamt bedeutet die geplante Verschiebung Fussgängerstreifen Ottilienstrasse gegen unten eine extreme Verschlechterung für die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler. Das KEFLAM befürwortet eine stärkere Beleuchtung des für Kindergärtler, Primar- und Oberstufenschüler äusserst bedeutsamen Fussgängerstreifen Ottilienstrasse.</p>	<p>Verzicht auf die geplante Verschiebung des FGS Wies gegen unten</p>	<p>Der Wartebereich eines Fussgängerstreifens darf nicht durch Fahrzeuge überfahrbar sein. Würde der FGS weiter in Richtung Mosnang verschoben werden, würde er im Einmündungsbereich der Mittendorfstrasse zu liegen kommen. Dies würde die Sicherheit für die querenden Fussgänger massiv verschlechtern. Zudem beträgt die Verschiebung gerade mal etwa 1.50m.</p>			×
----	---	--	---	--	--	---

40	Verzichten Sie auf den Abbau von Parkplätzen sowie auf jeglichen Einbezug der Liegenschaft Ottilienstrasse 20 in das Projekt "Ottilienstrasse".	Verzicht auf den Abbau von Parkplätzen und Einbezug der Liegenschaft Ottilienstrasse 20 ins Projekt	siehe Antwort "Ergebnisse"	×		
----	---	---	----------------------------	---	--	--

41	<p>Warum wird der Verkehr von Wil Richtung Hulftegg durch das Dorf Bütschwil (Ottilienstrasse) gelenkt und nicht über die Langenrainstrasse?</p>	<p>Umklassierung der Kantonsstrasse. Anstelle der Ottilienstrasse soll die Langenrainstrasse zur Kantonsstrasse werden.</p>	<p>siehe Antwort "Ergebnisse"</p> <p>Für die Signalisation der Kantonsstrassen ist die Kantonspolizei St.Gallen, Abteilung Verkehrstechnik verantwortlich.Im Zusammenhang mit der Umfahrung Bütschwil wurde vom Tiefbauamt des Kantons St.Gallen ein Signalisationskonzept ausgearbeitet, welches in der Folge mit der Kantonspolizei Verkehrstechnik besprochen und angepasst wurde. Mit Schreiben vom 15. Februar 2017 wurde die Signalisation und Markierung der Umfahrung Bütschwil angeordnet. Durch die Vertreter des KEFLAM wurde die Signalisation resp. Wegweisung am Anschluss Engi und im nahen Umfeld (Lerchenfeld, Langenrainstrasse, Ottilienstrasse) im Nachhinein nochmals hinterfragt. Es wurde durch die Kapo darauf hingewiesen, dass der Wegweisung eine hauptsächliche Bedeutung für ortsunkundige Verkehrsteilnehmer zukommt. Ebenso wurde darauf verwiesen, dass die Signalisation einer Strecke durchgehend erfolgen muss und grundsätzlich über die für überörtliche Belange vorgesehenen (leistungsfähigen) Strassen zu erfolgen habe. Ebenso wurde aber versprochen,</p>			×
----	--	---	---	--	--	---

			<p>im Zusammenhang mit den flankierenden Massnahmen und einem darauf abgestimmten Signalisationskonzept die Beschilderung im Bereich Lerchenfeld zu überprüfen.</p> <p>Wegweiser zeigen den Fahrzeugführenden, die einen bestimmten Ort aufsuchen möchten, den geeignetsten Weg, um dieses Fahrziel zu erreichen. Schaut man sich die Strassenklassierungen im fraglichen Gebiet an, ist ersichtlich, dass die Kantonsstrasse und damit die gewichtigste Verkehrsverbindung vom Anschluss Engi über die Wilerstrasse bis zur Verzweigung Wilerstrasse / Ottilienstrasse und überdieselbe Mosnang führt. Im Vergleich dazu ist die Langenrainstrasse im Abschnitt Lerchenfeld bis zur Verzweigung Bütschwilerstrasse als Gemeindestrasse 1. Klasse ausgewiesen. Die Funktionen von Strassen sind in der VSS-Norm 40040b beschrieben. In dieser Norm wird festgehalten, dass der Strassentyp aufgrund von verkehrsplanerischer und verkehrstechnischer Kriterien festgelegt wird. In besagter Norm wird weiter festgehalten, dass die Ausrichtung der Strassen nach verkehrs-und</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			siedlungsorientierten Gesichtspunkten zu erfolgen hat. Verkehrsorientierte Strassen bilden dabei das übergeordnete Netz und ermöglichen sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte.			
42	Was uns irritiert hat, ist die Tatsache, dass wir als Direktbetroffene (auch bzgl. Landerwerb und einschneidenden Massnahmen) nie vorgängig persönlich informiert wurden, sondern erst auf das Bauprojekt reagieren können. Wir werden uns und gegen die geplante Trottoirvariante bis zum Letzten einsetzen.	Eigentümer wurden nicht vorgängig über das Projekt informiert.  Trottoirvariante ist schlecht	Das Mitwirkungsverfahren ist genau dafür vorgesehen, dass die direktbetroffenen Grundstückseigentümer über das Projekt informiert sind und sie ihre Inputs geben können. Damit eine Diskussionsgrundlage vorhanden ist, hat das TBA Kanton SG eine aus ihrer Sicht bestmögliche Variante ausgearbeitet.  Auf die Interessen der betroffenen Grundeigentümer wird auch im Rahmen der Einsprache- und Landwerbsverhandlungen eingegangen.			×

43	<p>Wieso braucht es auf unserem Grundstück 167 bei der Einfahrt Mittendorfstrasse Ottilienstrasse eine Sichtweite LIV von 25 m. Auf der anderen Seite sind dies nur 11 m. An der ganzen Ottilienstrasse hat es an keinem anderen Ort (Einlenker oder Einfahrt) eine Sichtweite über 15-20 m Wieso nur das Ganze! Wieso kommt man nur auf eine solche Idee mit der neuen Strassenführung. Es bedeutet für fast alle Einwohner von Bütschwil aber auch Autofahrer eine Verschlechterung der Verkehrssituation. Mit der Umfahrung haben wir 70% des Verkehrs aus dem Dorf und einige Prozent könnte man mit der Kantonsstrasse über Langerain zusätzlich aus dem Dorf haben. Aber nein, es wird das Gegenteil geplant. DIES ZU LASTEN DER SICHERHEIT FÜR UNSERE SCHULKINDER ABER AUCH ZU LASTEN VON GRUNDEIGENTÜMER UND MIETERN</p>	<p>Wiso Sichtweite bei Mittendorfstrasse von 25m?</p> <p>Umklassierung der Kantonsstrasse. Anstelle der Ottilienstrasse soll die Langenrainstrasse zur Kantonsstrasse werden.</p>	<p>Die Sichtweiten auf ein Trottoir sind abhängig von der Längsneigung des Trottoirs. Aus diesem Grund sind einzelne Sichtweiten grösser als andere. Die genauen Vorgaben können der Richtlinie TBA; R2015.03 Sichtfelder bei privaten Verkehrserschliessungen an Kantonsstrassen entnommen werden.</p>			×
44	<p>Die Trottoirüberfahrten sollten auf der ganzen Strecke möglichst ohne Höhenversatz über die Fahrbahn geführt werden. Der Streifen aus Natursteinen sollte möglichst schmal gehalten werden.</p> <p>Dies würde den Unterhalt (Reinigung/Winterdienst vereinfachen. Natursteinbeläge sind generell reparaturanfällig.</p>	<p>Trottoirüberfahrten sind ohne Höhenversatz zu erstellen und auf Natursteinpflasterung ist zu verzichten</p>	<p>Trottoirüberfahrten werden im Kanton St.Gallen an sämtlichen Kantonsstrassen gleich ausgebildet. Damit eine klare Vortrittsregelung wahrgenommen wird, ist eine Niveaudifferenz notwendig. Die Natursteinpflasterung unterstützt die Wahrnehmung der Überfahrt. Diese wird durch den Kanton erworben und unterhalten.</p>			×



45	<p>Auf die Poller ist zu verzichten. Bei der Verzweigung in Mosnang (Bütschwil / Lütisburg) sollte ein zusätzlicher Wegweiser "Wil" in Richtung Bitzi/Lütisburg-Station montiert werden. Ortsunkundige Verkehrsteilnehmer welche in Richtung Wil fahren wollen, fahren oftmals Richtung Bütschwil, da die Langenrainstrasse nur mit "Lütisburg" beschildert ist. Die Poller erschweren den Winterdienst und verunmöglichen diesen teilweise sogar. Schneemaden können in diesen Bereichen nicht gefräst und abgeführt werden.</p>	<p>Auf Poller ist zu verzichten</p> <p>Zusätzlicher Wegweiser "Wil" in Richtung Bitzi/Lütisburg-Station</p>	<p>Alle möglichen Ein- und Ausfahrten in eine Kantonsstrasse müssen zwingend vorwärts erfolgen. Bei langen, niveaugleichen Vorplätzen müssen klare Zu- und Wegfahrten erstellt werden. Bauliche Massnahmen, wie nicht überfahrbare Hindernisse, z.B. Rabatten, Poller oder dgl. sind aus Sicherheitsgründen notwendig, um das Ausfahren rückwärts oder seitwärts über ein Trottoir zu verhindern. Dementsprechend sind bestehende Rückwärts- resp. Seitwärts parkplätze aus Gründen der Verkehrssicherheit aufzuheben.</p> <p>Für die Signalisation der Kantonsstrassen ist die Kantonspolizei St.Gallen, Abteilung Verkehrstechnik verantwortlich. Im Zusammenhang mit der Umfahrung Bütschwil wurde vom Tiefbauamt des Kantons St.Gallen ein Signalisationskonzept ausgearbeitet, welches in der Folge mit der Kantonspolizei Verkehrstechnik besprochen und angepasst wurde. Mit Schreiben vom 15. Februar 2017 wurde die Signalisation und Markierung der Umfahrung Bütschwil angeordnet. Durch die Vertreter des KEFLAM wurde die Signalisation resp. Wegweisung am Anschluss Engi und im nahen Umfeld</p>			×
----	---	---	---	--	--	---

			<p>(Lerchenfeld, Langenrainstrasse, Ottilienstrasse) im Nachhinein nochmals hinterfragt. Es wurde durch die Kapo darauf hingewiesen, dass der Wegweisung eine hauptsächliche Bedeutung für ortsunkundige Verkehrsteilnehmer zukommt. Ebenso wurde darauf verwiesen, dass die Signalisation einer Strecke durchgehend erfolgen muss und grundsätzlich über die für überörtliche Belange vorgesehenen (leistungsfähigen) Strassen zu erfolgen habe. Ebenso wurde aber versprochen, im Zusammenhang mit den flankierenden Massnahmen und einem darauf abgestimmten Signalisationskonzept die Beschilderung im Bereich Lerchenfeld zu überprüfen</p> <p>Wegweiser zeigen den Fahrzeugführenden, die einen bestimmten Ort aufsuchen möchten, den geeignetsten Weg, um dieses Fahrziel zu erreichen. Schaut man sich die Strassenklassierungen im fraglichen Gebiet an, ist ersichtlich, dass die Kantonsstrasse und damit die gewichtigste Verkehrsverbindung vom Anschluss Engi über die Wilerstrasse bis zur Verzweigung Wilerstrasse / Ottilienstrasse und überdieselbe</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			<p>Richtung Mosnang führt. Im Vergleich dazu ist die Langenrainstrasse im Abschnitt Lerchenfeld bis zur Verzweigung Bütschwilerstrasse als Gemeindestrasse 1. Klasse ausgewiesen. Die Funktionen von Strassen sind in der VSS-Norm 40040b beschrieben. Indieser Norm wird festgehalten, dass der Strassentyp aufgrund von verkehrsplanerischer und verkehrstechnischer Kriterien festgelegt wird. In besagter Norm wird weiter festgehalten, dass die Ausrichtung der Strassen nach verkehrs- und siedlungsorientierten Gesichtspunkten zu erfolgen hat. Verkehrsorientierte Strassen bilden dabei das übergeordnete Netz und ermöglichen sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte.</p>			
--	--	--	--	--	--	--

46	<p>Leider müssen wir feststellen, grundsätzlich sehen wir das ganze Projekt als sehr fragwürdig, heute werden die Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr überall mit Umfahrungen entlastet um die Lebensqualität und Sicherheit zu erhöhen. Die Ottilienstrasse eignet sich sehr schlecht für den Schwerverkehr. Einmündung Stadler LKW mit Anhänger oder Sattelschlepper / Sicherheit Schulen??? Aus unserer Sicht gibt es Lösungen nach Mosnang zu gelangen über Lütisburg-Station (Lerchenfeld ). Liegenschaft Ottilienstrasse 33 Plan 237B, wenn dieses Projekt so umgesetzt würde wie laut jetzigem Plan, so würde das eine Reduktion von 2 Parkplätzen zur Folge haben. Es ist unbestritten, dass dies eine Wertminderung der Liegenschaft zur Folge hat. Ein Parkplatz ist heute ca. Fr.15'000.00 ergibt Wertminderung von Fr. 30'000.00.Wir sind nicht bereit das so zu akzeptieren ohne Ersatzleistung. Im Weiteren möchten wir eine Zusicherung wenn wir auf der linken Seite des Hauses (Zaun) zu einem späteren Zeitpunkt eine Zufahrt in den Garten realisieren möchten dies offen zu halten. Wir hoffen auf eine Lösung die dem ganzen Wohnquartier entgegen kommt.</p>	<p>Umklassierung der Kantonsstrasse. Anstelle der Ottilienstrasse soll die Langenrainstrasse zur Kantonsstrasse werden.</p> <p>Parkplatzverlust von 2 PP bei Grundstück Nr. 169B</p> <p>Zusicherung wenn wir auf der linken Seite des Hauses zu einem späteren Zeitpunkt eine Zufahrt in den Garten realisieren möchten</p>	<p>Die Verhältnisse an der Ottilienstrasse 33 (Gebäude 237B) verbleiben gleich wie heute. Der seitliche Parkplatz wird aus Gründen der Verhältnismässigkeit auch zukünftig noch benutzbar sein. Ansonsten sind keine weiteren Parkplätze vorhanden resp. bewilligt. Allfällige Wertminderungen und Entschädigungen werden im Rahmen des Landerwerbsverfahren behandelt.</p> <p>Eine Zusicherung für eine spätere allfällige Zufahrt kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht gemacht werden. Im Rahmen eines späteren Ausbauprojekts ist die Bewilligung anhand der einschlägigen Normen einzuholen.</p>			x
----	--	---	---	--	--	---

47	<p>Nachfolgend finden Sie meine Stellungnahme zum Mitwirkungsverfahren flankierende Massnahmen der Gemeinde Bütschwil-Ganterschwil und des Kantons St. Gallens als Grundeigentümer der Grundstück Nr. 72B, Nr. 116B und Nr. 117B. Teil 1 von 2: Grundsätze</p> <p>Die Kantonsstrasse nach Mosnang darf keinesfalls über die Ottilienstrasse verlaufen, sondern gehört aus dem Dorf geführt auf die Langenrainstrasse. Es ist geradezu widersprüchlich, dass vom Kanton St. Gallen für über CHF 200 Millionen eine Umfahrungsstrasse Bütschwil gebaut wird, und dann wiederum der Kanton St. Gallen den Verkehr ins Dorf Bütschwil hineinleitet und dies mit einem Kantonsstrassenausbau fördert.</p>	Umklassierung der Kantonsstrasse. Anstelle der Ottilienstrasse soll die Langenrainstrasse zur Kantonsstrasse werden.	siehe Antwort "Ergebnisse"			x
48	<p>Die Mosnangerstrasse darf im Gebiet Engelbüel keine Trottoirüberfahrt erhalten. Damit werden - aufgrund der Optik und der baulichen Massnahmen - nahezu 100 % des Verkehrs auf die Ottilienstrasse geleitet. Dieser massive Mehrverkehr ist eine Gefahr für die Sicherheit der Schüler auf dem Fussgängerstreifen beim Restaurant Wies.</p>	Verzicht auf Trottoirüberfahrt der Mosnangerstrasse	siehe Antwort "Ergebnisse"			x

49	Die Ottilienstrasse darf im Gebiet Engelbuel keine Begradigung der Strasse erhalten. Damit werden - aufgrund der Optik und der baulichen Massnahmen - nahezu 100 % des Verkehrs mit maximalem Tempo auf die Ottilienstrasse geleitet. Dieser massiver Geschwindigkeitsausbau ist eine Gefahr für die Sicherheit der Schüler auf dem Fussgängerstreifen beim Restaurant Wies.	Verzicht auf Begradigung der Ottilienstrasse im Gebiet Engelbuel	siehe Antwort "Ergebnisse"	×		
50	Das Gebäude Nr. 214B auf Grundstück Nr. 72B muss wenigstens auf einer Gebäudeseite eine Zufahrt zum Hinterhof (Parkplätze) haben und auf wenigstens einer Gebäudeseite eine Wegfahrt vom Hinterhof (Parkplätze) haben. Eine einseitige, kombinierte Ein- und Ausfahrt würde einen Wendeplatz hinter dem Gebäude Nr. 214B notwendig machen, was einer Vernichtung aller Parkplätze gleichkäme.	Ausfahrt bei Grundstück Nr. 72B darf nicht aufgehoben werden	Wird in der weiteren Projektierung geprüft.		×	
51	Die geplanten Rabatten auf Grundstück 116B beeinträchtigen das Parkieren der Fahrzeuge der EW Elektro Widmer AG massiv. Diese Rabatten sind ein übermässigen Landverschleiss und können mindestens redimensioniert werden.	Verzicht auf Rabatten auf dem Grundstück Nr. 116B	siehe Antwort "Ergebnisse"  Es wird versucht die Rabatten auf ein Minimum zu beschränken.			×

52	Um den massiven und definitiven Verlust von Parkplätzen auf den Grundstücken 72B (Landerwerb Trottoir) und 116B (Rabatten) zu kompensieren, muss das Containerhaus 2031B nach hinten, bis mindestens an den Grenzabstand (gleiche Höhe wie Unterflurbehälter und der Hydrant, vgl. Punkt 4), verschoben werden.	Containerhaus (2031B) soll nach hinten verschoben werden	Private Bauten wie das Containerhaus können nicht im Rahmen des Kantonsstrassenprojekts verschoben werden.			×
53	Um den massiven und definitiven Verlust von Parkplätzen auf den Grundstücken 72B (Landerwerb Trottoir) und 116B (Rabatten) zu kompensieren, müssen der Unterflurbehälter und der Hydrant auf Grundstück 117B nach hinten, bis mindestens an den Grenzabstand (gleich Höhe wie Containerhaus 2031B, vgl. Punkt 3) verschoben werden.	Unterflurbehälter und Hydrant auf Grundstück Nr. 117B nach hinten verschieben	Im Projekt ist bereits vorgesehen, den Unterflurbehälter soweit notwendig zu versetzen.	×		
54	Grundstück 117B muss per sofort, unbürokratisch und vollumfänglich aus der Zone Grünfläche entlassen bzw. umgezont werden, um Parkplätze für die Grundstücke Nr. 72B und Nr. 116B zu schaffen und die Ein- und Ausfahrt von Grundstück Nr. 116B (vgl. Punkt 6) realisieren zu können.	Unbürokratische Umzonung des Grundstücks Nr. 117B	siehe Antwort "Ergebnisse"	×		

55	Um den massiven und definitiven Verlust von Parkplätzen auf den Grundstücken 72B (Landerwerb Trottoir) und 116B (Rabatten) zu kompensieren, muss nach der Umzonung aus der Grünfläche (vgl. Punkt 5) möglichst rasch und unbürokratisch die Baubewilligung für einen befestigten Parkplatz auf Grundstück Nr. 116B und Nr. 117B erteilt werden.	Baubewilligung für Parkplatz auf Grundstück Nr. 117B	siehe Antwort "Ergebnisse"	×		
56	Die geplante Ein- und Ausfahrt von Grundstück Nr. 116B muss vollständig auf Grundstück Nr. 117B verschoben werden, sodass auf Grundstück 116B für die Fahrzeuge der EW Elektro Widmer AG immerhin noch Parkplätze auf voller Länge quer zur Ottilienstrasse realisiert werden können. Vielen Dank für Ihre Kenntnisnahme. Gerne erwarte ich von Ihnen eine persönliche, ausführliche und schriftliche Beantwortung.	Ein- und Ausfahrt von Grundstück Nr. 116B muss auf 117B verschoben werden	Da es sich beim Grundstück Nr. 117B um eine Grünzone handelt, kann die Ausfahrt nicht im Rahmen des Kantonsstrassenprojekts auf das Grundstück Nr. 117 verschoben werden.			×



57	<p>Aufgrund der Flankierenden Massnahmen der Planung von der Mosnangerstrasse - Ottilienstrasse 9602 Bütschwil möchten wir Ihnen unser Urteil über die Planung mitteilen.</p> <p>1. In Erwägung gezogen: Nach Durchsicht der Pläne und den Unterlagen aufgrund der Sanierung der Ottilienstrasse haben wir uns unsere Gedanken gemacht. Die Umfahrungsstrasse wurde gebaut um das Verkehrsaufkommen durch Bütschwil zu reduzieren. Durch die Planung vom Strassenumbau der Mosnangerstrasse, Westlich von Bütschwil sowie die Begradigung in Richtung Ottilienstrasse Wilerstrasse zum Zubringer zur Umfahrungsstrasse ist gegen das Konzept der Umfahrungsstrasse um das Verkehrsaufkommen zu reduzieren. Die Planung beinhaltet auch noch eine Fussgängerüberquerung versehen mit Pflastersteinen die bei einer Fertigstellung Schläge an den Fahrzeugen den Lärm verursachen würde sowie eine schlechtere Haftung am Boden der Fahrzeuge verursachen würde. Durch diese Schläge und schlechtere Haftung würde sich ein Unfallrisiko vergrössern. Da jetzt schon die Ottilienstrasse vielfach zu schnell befahren wird ist Voraussehbar das bei einer Begradigung der Mosnangerstrasse in Bütschwil sich eine gerade Strecke mit der Ottilienstrasse bilden würde. Diese gerade</p>	<p>Verzicht auf Begradigung der Ottilienstrasse im Gebiet Engelbuel</p> <p>Umklassierung der Kantonsstrasse. Anstelle der Ottilienstrasse soll die Langenrainstrasse zur Kantonsstrasse werden.</p> <p>Verzicht auf den Abbau von Parkplätzen bei der Ottilienstrasse 20 (Restaurant Wies)</p>	siehe Antwort "Ergebnisse"			×
----	---	--	----------------------------	--	--	---

<p>Strecke würde vielfach zu einer Raserei verleiten was Lärm und ein grösseres Unfallrisiko bedeuten infolge dessen würden die Liegenschaften durch den Lärm und das grössere Unfallrisiko an Wert verlieren. Eine weitere Tatsache, die nicht in die Planung mit einbezogen wurde, ist die Tatsache das ein bestehendes Oberstufenschulhaus eine Mehrzweckhalle und das Hallenbad an der Grämigerstrasse besteht was Fussgängerverkehr der Bevölkerung hervorbringt. Die Schüler und Besucher dieser Anlagen aus dem Südlichen Teil von Bütschwil müssen die Ottilienstrasse überqueren die nun zu einer Raser Piste ausgebaut werden sollte. Dadurch ergibt sich aus ersichtlichem Grund eine erhebliche Unfallgefahr mit Personenschaden von jungen Menschen die mit Todesfolgen enden können durch eine falsche Strassenplanung. Eine bessere Strassenführung würde die Streckenführung von der Bütschwilerstrasse in Mosnang über Bizi Langrainstrasse - Wilerstrasse - Wil oder Umfahrung. Die Vorteile der Streckenführung über Bizi Langrainstrasse mit weniger Fussgängerverkehr, weniger direkte Anstösser, Verkehrsentlastung von Bütschwil und eine kleinere Unfallgefahr unübersehbar ist können wir an einer solchen Planung nicht zustimmen. Auch ein Abbau der bewilligten Parkplätze auf der Liegenschaft Ottilienstrasse 20 in</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>Bütschwil von 39 auf 33 Plätze sowie der Gartenumgestaltung ist fraglich. Die Begründung das der Parkplatz bei der Einfahrt auf der rechten Seite der Liegenschaft Ottilienstrasse 20 bei einem abgestellten Transporter die Sicht erschwere muss ich sagen das diese Begründung nicht richtig ist. Mein Fahrzeug ist die Langversion eines Mercedes-Maybach und die Kühlerhaube ist 1,5 m lang. Diese länge einer Motorhaube haben nur wenige Fahrzeuge. Nun da ja ein Trottoir mit einer durchschnittlichen Breite von 2.0 m besteht bevor das Fahrzeug auf die Strasse einfährt ist unser Erachten nach der Begründung der Sichtverhinderung nicht gegeben. Auch die Begründung der Parkplatzstreichung vor dem Rest Wies wurde mit der Begründung eingeplant das von einem Parkplatz nicht rückwärts in eine Kantonsstrasse eingefahren werden darf. Wie schon bei der vorherigen Begründung ist nicht in Betracht gezogen worden das ein Trottoir von einer durchschnittlichen Breite von 2.0 m vor der Ottilienstrasse besteht. Aus diesem Grunde ist eine rückwärtige Einfahrt in die Ottilienstrasse nicht gegeben, zudem könnte ein Schild aufgestellt werden, «NUR RÜCKWÄRTS EINPARKEN ERLAUBT», wenn dieses von Nöten wäre. Unsere Entscheidungen wurden aufgrund des Vor und Nachteile nach reiflicher Überlegung gefasst.</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>2. Das Bauvorhaben: Wir möchten hervorheben das,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Es sich um eine unlautere Reduktion von 6 Parkplätzen geht, die nicht nur dem Rest. Betrieb umsatztechnisch schaden würde, sondern auch das Fehlen der höheren Steuereinnahmen der Gemeinde.</li> <li>- Des weiterem käme hinzu das bei fehlender Parkmöglichkeit private Parkplätze belegt würden was zu Unstimmigkeiten unter den STWEG führen könnte.</li> <li>- Zudem würden verschiedene Änderungskosten auf die STWEG zukommen die ich nicht alle aufzählen will</li> <li>- Dennoch will ich folgende Änderung bemerken, es müsste das Reglement der STWEG abgeändert werden was zur Gültigkeit eine Einstimmigkeit der Versammlung bedarf.</li> <li>- Aufgrund meiner Erfahrung und Mitteilung der verschiedenen STWE bin ich überzeugt das eine 100% Zusage wahrscheinlich nicht zu erreichen ist.</li> <li>- Bei einer Vergrößerung der Gartenanlage muss zudem noch festgehalten werden das für die STWEG für Unterhalt und Gartenpflege eine grössere finanzielle Belastung anheimfallen würde.</li> </ul> <p>3. Pläne, Begründung: Nach Durchsicht und Überprüfung der Pläne wurde folgendes festgestellt. - Wie auf den Plänen</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>festgehalten ist, wird unnötigerweise bei der Einfahrt von der Ottilienstrasse 20, rechts der äussere Parkplatz durch eine Verbreiterung der Rabatte bis zur Hälfte reduziert. Die Begründung das der Parkplatz bei der Einfahrt auf der rechten Seite der Liegenschaft Ottilienstrasse 20 bei einem abgestellten Transporter die Sicht erschwere muss ich sagen das diese Begründung nicht richtig ist. Mein Fahrzeug ist die Langversion eines Mercedes-Maybach und die Kühlerhaube ist 1,5 m lang. Diese Länge einer Motorhaube haben nur wenige Fahrzeuge. Nun da ja ein Trottoir mit einer durchschnittlichen Breite von 2.0 m besteht bevor das Fahrzeug auf die Strasse einfährt ist unser Erachten nach der Begründung der Sichtverhinderung nicht gegeben. Auch die Rabatte auf der linken Seite bei der Einfahrt der Ottilienstrasse 20 wurde ohne ersichtlichen Grund um 180 Grad gedreht und so div. Parkplätze eliminiert. Auch die Begründung der Parkplatzstreichung vor dem Rest Wies wurde mit der Begründung eingeplant das von einem Parkplatz nicht rückwärts in eine Kantonsstrasse eingefahren werden darf. Wie schon bei der vorherigen Begründung ist nicht in Betracht gezogen worden das ein Trottoir von einer durchschnittlichen Breite von 2.0 m vor der Ottilienstrasse besteht. Aus diesem Grunde ist eine rückwärtige Einfahrt in die Ottilienstrasse</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>nicht gegeben, zudem könnte ein Schild aufgestellt werden, «NUR RÜCKWÄRTS EINPARKEN ERLAUBT», wenn dieses von Nöten wäre. Zusammenfassend kann Ausgesagt werden das dieses Bauvorhaben keine positiven Eigenschaften, sondern nur viele negativen Aspekte für die STWEG aufweist. Mit dieser Planung wird in das Eigentumsrecht der STWEG Ottilienstrasse 20 ohne Gesetzliche Grundlagen eingegriffen und zudem Steuergelder die vom Volk (also von uns) bezahlt werden unsinnigerweise ausgegeben. Rechtliche Eigentumsgarantie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Absatz 1 Das Eigentum ist gewährleistet.</li> <li>- Absatz 2 Enteignungen und Eigentumsbeschränkungen, die einer Enteignung gleichkommen, werden voll entschädigt. Staatliche Eingriffe in das Eigentum müssen den Vorgaben von Artikel 36 BV genügen und dürfen das Eigentum als Institut nicht aushöhlen. Sofern der Staat Enteignungen vornimmt oder Eigentumsbeschränkungen vorsieht, die einer Enteignung gleichkommen, muss er die Betroffenen vollwertig entschädigen. Gemäss einem Bundesgerichtsentscheid aus dem Jahre 2005[3] kann unter Eigentumsbeschränkung mitunter auch eine Minderung des Nutzens verstanden werden, welche eine bestimmungsgemässe Nutzung von Eigentum einschränkt und so den Wert des Eigentums mindert.</li> </ul>					
---	--	--	--	--	--

<p>Im Artikel 641 des Schweizerischen Zivilgesetzbuches steht: "Wer Eigentümer einer Sache ist, kann in den Schranken der Rechtsordnung über sie nach seinem Belieben verfügen. Er hat das Recht, sie von jedem, der sie ihm vorenthält, heraus zu Verlangen" (Vindikation) "und jede ungerechtfertigte Einwirkung abzuwehren, "Rechtsprechung des Bundesgerichts: Nach der mit BGE 126 I 213 vollzogenen Praxisänderung soll sich der Strassenanstösser unter Berufung auf die Eigentumsgarantie gegen ein Verkehrsregime zur Wehr setzen können, welches ihm die bestimmungsgemässe Nutzung seines Eigentums verunmöglicht oder übermässig erschwert. Das bedeutet aber auch, wie das Bundesgericht im erwähnten Entscheid bereits angedeutet hat, dass die Eigentumsgarantie den Strassenanstösser nicht vor jeder ihm lästigen Änderung des Verkehrsregimes schützt, sondern nur von einer solchen, die ihm die bestimmungsgemässe Nutzung seines Grundeigentums faktisch verunmöglicht.</p>					
--	--	--	--	--	--

58	<p>Gemäss Ihren Bestimmungen erlauben wir uns fristgerecht unsere Wahrnehmungen mitzuteilen. Dabei beziehen wir uns auf Ihre Broschüre sowie auf die Tafeln an den gegebenen Schwerpunkten und beschränken uns auf die Massnahmen Ottilienstrasse:</p> <p>1. Durch die geplanten Massnahmen würde der Verkehr an der Ottilienstrasse um rund 50 % zunehmen wegen dem Einbau einer Schikane an der Kreuzung zur Mosnangerstrasse. Es ist doch anzunehmen und voraussehbar, dass der Verkehr zum Kirchplatz auf die Ottilienstrasse kommt.</p>	Keine Umlagerung des Verkehrs von der Kirchgasse in die Ottilienstrasse erwünscht (Verzicht auf Trottoirüberfahrt)	siehe Antwort "Ergebnisse"			x
59	<p>2. Wir sind nicht bereit, freiwillig Land an die Ottilienstrasse abzutreten und sind uns bewusst bis hin zu einem mutmasslichen Enteignungsverfahren. Dies umso mehr als die Parkierungsverhältnisse in unserer Liegenschaft und in den Nachbarliegenschaften heute schon schwierig sind. Das mutmassliche Trottoir wird heute als Parkierungsmöglichkeit benutzt (Kiesweg).</p>	Verzicht auf Trottoir entlang der Ottilienstrasse. Das mutmassliche Trottoir wird heute als Parkierungsmöglichkeit benutzt (Kiesweg)	siehe Antwort "Ergebnisse"			x
60	<p>3. Die Lärmimmissionen an der Ottilienstrasse würden um 50% zunehmen bei einer heute schon fast unzumutbaren Lärmimmission (vor allen an Samstagen/Sonntagen/Feiertagen durch die vielen Töffs, etc.).</p>	Lärmzunahme aufgrund Mehrverkehr auf der Ottilienstrasse	siehe Antwort "Ergebnisse"			x



61	4. Die direkte Ein- und Ausfahrt der Überbauung Fust ist doch wegen der Steilheit der Rampe und dem zu kurzen Stauraum vor der Ottilienstrasse mit grossen Gefahren verbunden und in der heutigen Situation schon sehr problematisch.	Ein- und Ausfahrt der Überbauung Fust ist gefährlich	Die Ein- und Ausfahrt der Überbauung Ottilienpark erfüllt die Anforderungen und eine Baubewilligung wurde erteilt. Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.			×
62	5. Durch die geplanten weiteren Einschränkungen würde eine zu grosse Wert- Verminderung der Wohnungen und der Liegenschaften Ottilienstrasse erfolgen.	Durch die geplanten Einschränkungen würden grosse Wertminderungen entlang der Ottilienstrasse entstehen	siehe Antwort "Ergebnisse"			×
63	6. Die Schüler von Grämigen (viele mit Velo) und die Schüler von der Grämigerstrasse / Hofmatt / Eichbüel müssen immer (bei Zugang und Weggang) die Ottilienstrasse queren. Das Gleiche gilt von den übrigen Schülern der Primarschule (auch Kindergarten) zum Zugang zu den Sportanlagen und des Hallenbades. Wir verweisen diesbezüglich auf den tödlichen Unfall in Ganterschwil (ca. 1970 - 1980). Also mit der Verwirklichung der geplanten flankierenden Massnahme erhöht sich das Unfallpotenzial um 50 %.	Sicherheit für FGS Wies ist zu erhöhen	siehe Antwort "Ergebnisse"	×		

64	<p>7. Es ist unverständlich, dass der Anteil an Gemeindestrasse zunimmt und der Anteil Kantonsstrasse wesentlich abnimmt. (Landstrasse bis Dietfurt und Mosnangerstrasse/ Kirchgasse). Wir von der Ottilienstrasse sollen das Auffangbecken für alle Immissionen sein. Nein, dagegen wehren wir uns mit allen uns zur Verfügung stehenden Mittel. Es darf nicht sein, dass die Gemeindekasse unverhältnismässig für wesentlich grössere Strassenunterhaltskosten aufkommen muss. Uns nimmt es Wunder, wie der Gemeinderat dies gegenüber dem steuerpflichtigen Bürger von Bütschwil erklären will und ob möglichst alle Interessen von uns Bütschwiler in den Verhandlungen berücksichtigt oder diskutiert wurden.</p>	<p>Unverständlich warum Anteil an Gemeindestrasse zunimmt und der Anteil der Kantonsstrasse wesentlich abnimmt</p>	<p>Der Kanton betreibt und unterhält bereits die neu erstellte Umfahrungsstrasse. Beim Bau einer neuen Kantonsstrasse ist es völlig normal, dass ein Teil der bestehenden Strasseninfrastruktur nach Eröffnung der Umfahrung an die Gemeinde übergeht.</p> <p>Mit der Eröffnung einer Umfahrungsstrasse ist es völlig normal, dass ein Anteil der bestehenden Kantonsstrasse ins Gemeindestrassennetz übergeht.</p>			×
65	<p>8. Sie schreiben wohl in der Einleitung, dass auch die Verkehrssicherheit verbessert werde. Wie ist es aber mit der Sicherheit der Fussgänger und mit den nicht zumutbaren Immissionen für die Bewohner der Ottilienstrasse? Aus diesen Gründen wehren wir uns mit aller Entschiedenheit gegen die geplanten flankierenden Massnahmen. Wir danken Ihnen zum Voraus, wenn Sie unsere dargelegten Punkte in die weiteren Besprechungen / Planungen berücksichtigen</p>	<p>Nicht zumutbare Immissionen für die Bewohner der Ottilienstrasse</p>	<p>Die Verkehrssicherheit für die Fussgänger wird mit dem Projekt massgeblich verbessert. Durch die geplanten Massnahmen ergeben sich deutlich weniger gefährliche Konflikte zwischen Fahrzeugen und Fussgänger.</p>			×

66	<p>Die Poller bei der Einfahrt Ottilienstr. 2. weglassen. Die ungenutzte Kellerwölbung abreißen und eine Zufahrt (Einfahrt) hinter das Haus ermöglichen. Den vorhandenen Hauseingang werde ich hinter das Haus verlegen, wo bereits ein Eingang besteht. Dort 3 - 4 Parkplätze realisieren. Die Ausfahrt zwischen Ottilienstr. 2 und Ottilienstr. 4 ist bereits bestehend. Die neue Führung der Kantonsstrasse ergibt einen Mehrverkehr, daher muss für den Lärmschutz (3-fach Isolierverglasung und Dämmung) gesorgt werden. Dieses Dreifamilienhaus steht seit 1873 und verfügt vor und neben dem Haus 3 Parkplätze, die wegen der neu geführten Kantonsstrasse weichen müssen.</p>	<p>Verzicht auf Poller bei Ottilienstrasse 2. Kellerwölbung abreißen und eine Zufahrt erstellen</p> <p>Lärmassnahmen (Lärmschutzfenster) aufgrund Mehrverkehr auf der Ottilienstrasse notwendig</p>	<p>Aus Gründen der Verkehrssicherheit kann auf die Poller nicht verzichtet werden. Eine Optimierung der Zufahrtsmöglichkeiten wird bei der weiteren Projektierung geprüft.</p> <p>Baulichen Anpassungen an Gebäuden wie beispielsweise der Abbruch einer Kellerwölbung müssen in privaten Bauvorhaben gelöst werden.</p>	x		
67	<p>Dieser Parkplatz muss bleiben (Swissregistration GmbH). Es gibt keinerlei relevanten Gründe zu dessen Wegfall.</p>	<p>Verzicht auf Abbau der Parkplätze bei der Ottilienstrasse 20</p>	<p>siehe Antwort "Ergebnisse"</p>	x		
68	<p>Erhaltung des Zebrastreifens.</p> <p>zur allgemeinen Verkehrsberuhigung und höherer Sicherheit der Fussgänger</p> <p>zur Verkehrsberuhigung und zur höheren Sicherheit für Fussgänger auf dem Weg zur Arztpraxis</p>	<p>FGS Dr. Stadler im unteren Bereich der Ottilienstrasse darf nicht aufgehoben werden</p>	<p>siehe Antwort "Ergebnisse"</p>	x		

69	<p>Erneuerung Fenster wegen Zusatzlärm          Sehr geehrte Damen und Herren Ich würde gerne mein Anliegen im Bezug der Flankierenden Massnahme äussern. Bin Eigentümer einer 5 1/2 Zimmer Wohnung an der Ottilienstrasse 20. Es sieht ganz danach aus, dass die Ottilienstrasse zur Kantonsstrasse wird. Dies bedeutet natürlich eine Zunahme an Verkehr und massiven Mehrlärm. Warum der die Kantonsstrasse nicht vom Lerchenfeld nach Mosnang führen kann, weiss ich nicht. Dieses Thema ist scheinbar vom Tisch. Eine Umfahrung zu bauen und den Verkehr mitten durch das Dorf zu leiten ist für mich nicht verständlich. Aber ich bin zufrieden, dass es die Umfahrung gibt und bin gespannt wie das ganze Projekt am Ende aussehen wird. Da die Gemeinde schon dem Restaurant Wies in Bütschwil eine Genehmigung für das Gartenrestaurant genehmigt hat und jetzt noch der Zusatzlärm von der Kantonsstrasse dazu kommt, ist das natürlich eine Abwertung von der Immobilie und ein klarer Verlust im Falle eines Verkaufs. Der Lärm alleine vom Gartenrestaurant ist schon extrem störend. Und jetzt noch der zusätzliche Verkehrslärm! Somit beantrage ich eine volle Kostenübernahme und Ersetzung aller Fenster von der Gemeinde Bütschwil-Ganterschwil.</p>	<p>Massnahmen aufgrund Lärmimmissionen entlang der Ottilienstrasse notwendig (Fenster)</p> <p>Umklassierung der Kantonsstrasse. Anstelle der Ottilienstrasse soll die Langenrainstrasse zur Kantonsstrasse werden.</p>	siehe Antwort "Ergebnisse"			x
----	---	--	----------------------------	--	--	---

70	<p>Es gibt keinen Grund irgendetwas bei der Liegenschaft Ottilienstrasse 20 zu ändern. Die Liegenschaft besteht aus einem gesunden Mix von Wohnungen, Büros und einem Restaurant, ermöglichen Sie das bitte weiterhin. Daher bitten wir um Kenntnisnahme unseres diesbezüglichen Protestes und um Unterlassen von jeglichen willkürlichen Eingriffen in das Eigentum der Stockwerkeigentümergeinschaft.</p> <p>Das Trottoir ist bereits vorhanden und entspricht den Anforderungen der Planung. Es besteht also keinerlei Veranlassung irgendetwas an der bestehenden Nutzung zu ändern. Die Parkplätze vor dem Restaurant sind elementar, werden diese aufgehoben, wird ein normaler Restaurantbetrieb kaum mehr möglich sein oder die Privatparkplätze werden noch mehr unberechtigterweise belegt sein. Es gab noch nie Unfälle im Zusammenhang mit den Parkplätzen und der Ausfahrt.</p>	Auf Aufhebung der Parkplätze bei der Ottilienstrasse 20 ist zu verzichten	siehe Antwort "Ergebnisse"			
----	--	---	----------------------------	--	--	--

×

71	<p>Farbliche (rot) Markierung Radstreifen</p> <p>Im Bericht beim Kapitel 4.1 wird explizit erwähnt, dass sich die Sicherheit für den Langsamverkehr erhöht wird. Aus den Plänen ist eine rote Flächenmarkierung des Radstreifen auf der Seite Ottilienstrasse nicht ersichtlich. Dies wäre eine einfache Massnahme, um eine Sicherheitssteigerung im Knoten für den Veloverkehr zu erreichen (Siehe Kap. 4.3.2 - Handbuch Veloverkehr in Kreuzungen). Eine einfache Markierung (ohne rote Fläche im Knotenbereich) eines Mindestmass an Radstreifen erhöht die Sicherheit grundlegend nicht, wie im Bericht behauptet wird.</p>	<p>Rote Flächenmarkierung bei Knoten Ottilienstrasse bei Velostreifen anbringen</p>	<p>Rote Flächenmarkierungen werden im Kanton St.Gallen nur sehr zurückhaltend angebracht. Die Richtlinie R2016.02 sieht nur vor, dass im Bereich von Übergangssituationen zu einer Kernfahrbahn eine rote Markierung eingefärbt werden kann.</p> <p>Rote Flächenmarkierungen werden immer wieder zweckentfremdet und an übersichtlichen Verzweigungen unkontrolliert angebracht. Die Kantonspolizei vertritt klar die Ansicht, dass diese Markierung nur in Ausnahmefällen bei kritischen Punkten angebracht werden soll. Wenn eine Markierung einfach "zum guten Ton" gehört, verfehlt sie ihre Wirkung resp. wird an kritischen Orten weniger beachtet. Einen solchen kritischen Punkt sieht die Kantonspolizei im vorgeschlagenen Abschnitt nicht. Daher wird das Anliegen nicht unterstützt.</p>			×
----	---	---	--	--	--	---

72	<p>Fussgängerstreifen bei Verzweigung Mosnangerstrasse/Ottilienstrasse Anwohner der Engelbuelstrasse sowie der Liegenschaften 1761B, 81B und 1745B haben keinen direkten "Zugang" aus dem Dorfkern wo sich sowohl der Kindergarten als auch das Primarschulhaus befindet. In Anbetracht, dass an der Engelbuelstrasse zwei weitere Mehrfamilienhäuser gebaut werden, ist nicht mit weniger Personenverkehr über die zukünftige Kantonsstrasse zu rechnen.</p>	<p>Zusätzlicher Fussgängerstreifen bei der Verzweigung Mosnangerstrasse / Ottilienstrasse</p>	<p>Aufgrund der Fussgängerfrequenz und der Sichtweiten kann kein neuer Fussgängerstreifen im Bereich der Mosnangerstrasse/Ottilienstrasse markiert werden.</p>			×
73	<p>Gemeinderat Mosnang: Beim Einlenker Ottilienstrasse/Landstrasse ist der Vortritt der übergeordneten Kantonsstrasse mittels einer einreihigen Pflasterung (Wasserstein) und/oder einer Signalisation gegenüber der Gemeindestrasse zu berücksichtigen. Der übergeordneten Kantonsstrasse ist der Vortritt zu gewähren.</p>	<p>Beim Einlenker Ottilienstrasse / Landstrasse ist der Vortritt der übergeordneten Kantonsstrasse gegenüber der Gemeindestrasse zu berücksichtigen</p>	<p>Das Knotenregime resp. das Vortrittsrecht ist auf der schweizerischen Hauptstrasse (Land- und Wilerstrasse) ohne Ausnahmen durchgehend zu gewähren. Dies kommt aus der Durchgangsstrassenverordnung. Aus diesem Grund wird beim Einlenker Ottilienstrasse / Landstrasse der Vortritt der Kantonsstrasse gegenüber der Gemeindestrasse nicht gewährt.</p>			×

74	<p>Mittelinsel mit Fussgängerstreifen und Velofurt</p> <p>Dieser Übergang ist einer der wichtigsten Schulwege im Dorf für den Fuss- und den Veloverkehr. Er ist der Zubringer der meisten Oberstufenschüler:innen, welche zu Fuss zur Schule gehen. Zudem ist dies der zentrale Übergang für alle Primarschüler, welche die Sportanlage Breite oder das Hallenbad benützen. Weiter befinden sich viele Trainings der Sportvereine in Bütschwil (vor allem des Fussballclubs) bei der Sportanlage Breite. Viele Kinder und Jugendliche benützen dafür das Velo. Mit der neuen Verkehrsführung über die Ottilienstrasse, welche neu mehr Schwerverkehr enthält, sollte diesem Übergang mehr Sicherheit geschenkt werden. Gerade die Überfahrt mit dem Velo als essentieller Teil des Schulwegs für die Oberstufenschüler:innen und für die Freizeitaktivitäten bei der Anlage Breite ist in diesem Projekt ungenügend. Wenn sowieso beim Restaurant Parkplätze aufgehoben werden müssen, hätte es gerade Platz zum Ausweichen für eine Mittelinsel. Siehe: Abb. 410 Geschützter Mittelbereich: Querung nur für Fuss- und Veloverkehr (Handbuch Veloverkehr in Kreuzungen)</p>	Mittelinsel im Bereich des FGS Wies mit Velofurt	<p>Aus Platzgründen ist es nicht verhältnismässig eine Mittelinsel zu platzieren. Die notwendigen Sichtweiten sind eingehalten und zudem wird der Warteraum des Fussgängerstreifens baulich gesichert, sodass dieser nicht mehr überfahren werden kann. Im Kanton St.Gallen ist die Praxis, dass ab einem durchschnittlich täglichen Verkehr (DTV) von 4'000 Fahrzeugen/Tag eine Mittelschutzinsel angestrebt werden soll. Die Verkehrsmessungen aus dem Jahr 2022 ergaben an der Ottilienstrasse einen DTV von rund 2'600 Fz/Tag. Auf eine Mittelinsel wird deshalb verzichtet.</p>			×
----	---	--	--	--	--	---



75	<p>Parkplatz alternative?          Sie streichen hier Parkplätze. Auch ich bin Eigentümer von 2 Parkplätzen. Wie soll dies gehen? Werden wir Eigentümer noch informiert? Danke für die Antwort Thomas Truniger Eigentümer Wohnung und Parkplätze</p>	<p>Parkplatzalternative aufzeigen auf Grundstück Ottilienstrasse 20</p>	<p>In der weiteren Projektierungen werden Lösungen gesucht, um weitere Ersatzparkplätze anzubieten.</p>			
76	<p>Verkehrsführung Mosnangerstrasse          Um den Durchgangsverkehr von Mosnang Richtung Wattwil und umgekehrt auf die Ottilienstrasse zu leiten sollten nebst der Änderung der Verkehrsführung auch die Mosnangerstrasse unattraktiver für die Durchfahrt gestaltet werden. Mögliche Massnahmen:- T30 für die Mosnanger- und Kirchgasse (beste Lösung)- Fahrverbot Mosnanger- und Kirchgasse mit Zubringer gestattet</p>	<p>Massnahmen auf Kirchgasse notwendig, um diese unattraktiv zu gestalten</p>	<p>Bei der Kirchgasse handelt es sich um eine Gemeindestrasse 1. Klasse. Der Erlass eines Fahrverbots ist nicht möglich. Tempo 30 wird für das gesamte Zentrum um die Kirche geprüft.</p>			

77	<p>Wir sind die Eigentümer der Parzelle Nr. 168B. Gemäss Informationsanlass dürfen wir nicht mehr rückwärts vom Parkplatz in die Ottilienstrasse einfahren. Rechts vom Haus haben wir einen Parkplatz, bei welchem das Wenden unmöglich ist und nur rückwärts wieder in die Ottilienstrasse gefahren werden kann. Links vom Haus haben wir zwei Garagen mit einem Vorplatz auf welchem ebenfalls nicht gewendet werden kann und vorwärts wieder in die Ottilienstrasse eingefahren werden kann. Unser Verbesserungsvorschlag: einen Teil vom Bach überdecken oder den Schopf abbrechen und eine neue Doppelgarage zurückversetzt erstellen, somit könnte auf dem Platz gewendet werden</p> <p>Wir sind auf 4 Parkplätze angewiesen und wünschen deshalb baldmöglichst eine Besichtigung vor Ort. Zudem könnte in Zukunft im Keller eine Einliegerwohnung eingebaut werden, welche zur Vermietung ebenfalls einen Parkplatz benötigt.</p>	<p>Massnahmen ergreifen um Parkplatzverlust auf Grundstück Nr. 168B zu verhindern (Bach überdecken und neue Doppelgarage bauen)</p>	<p>Aus Gründen der Verhältnismässigkeit wurde in der Ausarbeitung des Projekts entschieden die Zufahrt links des Hauses (bei den Garagen) so zu belassen, dass dieser weiterhin (gleich wie heute) nutzbar ist. Der zweite Parkplatz (rechts des Hauses) soll aufgelöst werden.</p> <p>Entschädigungsansprüche werden im Rahmen des Landerwerbsverfahrens geregelt. Im Rahmen des Kantonsstrassenprojekts können keine solch grossen Eingriffe im Privateigentum vorgenommen werden, um Ersatzparkplätze zu schaffen.</p>			x
----	--	---	---	--	--	---

78	<p>Zum momentanen Zeitpunkt und Informationsstand komme ich als Eigentümerin und Anwohnerin nur zu einem Schluss: auf den Bau des nordseitigen Trottoirs an der unteren Ottilienstrasse soll verzichtet werden. Die Grünzone soll umgezont werden, damit das südseitige Trottoir und der Einlenker ausgebaut werden können. Wir hoffen auf einen konstruktiven und lösungsorientierten Dialog, bei dem die Grundeigentümer ernst genommen und akzeptable Lösungen gefunden werden.</p> <p>Im Zusammenhang mit den baulichen Massnahmen an der Ottilienstrasse ergeben sich für mich als Eigentümerin der Liegenschaft Ottilienstrasse 4 (71B/118B) noch einige Fragen und Anregungen:</p> <p>1. Ersatz von 2 Privatparkplätzen: Aufgrund des Trottoirneubaus verliere ich für meine Liegenschaft mit 2 Wohnungen die bestehenden 2 Aussenparkplätze. Wie ist deren Ersatz geplant? Die Parkplätze sollten schliesslich in vernünftiger Gehdistanz zur Liegenschaft sein, damit auch Einkäufe und Besuche betagter Menschen in vernünftiger Weise möglich bleiben. Ein Vorschlag ist der Ersatzbau von Aussenparkplätzen auf dem Grundstück 118B! Hier stellt sich uns die Frage, ob in der Grünzone Parkplätze gebaut werden dürfen. Auf eine Anfrage bei</p>	<p>Verzicht auf den Bau des nordseitigen Trottoirs entlang der Ottilienstrasse</p> <p>Umzonung der Grünzone (117B/118B/119B/120B/121B)</p> <p>Entschädigung Landverkauf/Minderwert der Liegenschaften: Wie und zu welchem Preis plant der Kanton die benötigten Grundstücksflächen zu kaufen?</p>	<p>siehe Antwort "Ergebnisse"</p> <p>Allfällige Entschädigungen (Landkauf, Minderwerte, etc.) werden im Rahmen des Landerwerbsverfahrens festgelegt.</p>			
----	---	---	--	--	--	--

×

<p>der Gemeinde wurde uns dies vor einigen Jahren untersagt. Heute stellen wir fest, dass in derselben Grünzone ein Unterflurbehälter inklusive Parkplatzes mit Rasengittersteinen erstellt wurden. Sind diese Bauten womöglich illegal erstellt worden? Darf der Kanton Trottoir und Stützmauern in einer Grünzone erstellen? Wenn Parkplätze erstellt werden dürfen, muss die geplante Stützmauer zum Grundstück 118B allenfalls baulich als Zufahrt angepasst werden. Ausschnitt Die beste Lösung ist die sofortige Umzonung dieser Grünzone! Damit ist niemand an Auflagen gebunden, und es dürften zukünftig auch andere Bauten wie Z.B. Carports erstellt werden. Im Technischen Bericht ist dieses Vorgehen ja bereits angedacht (siehe Dokument im Anhang)</p> <p>2. Neubau nordseitiges Trottoir: Fussgänger kürzen ihren Weg zur Migros von der Ottilienstrasse her gerne über die Rückseite der Liegenschaften 69B-72B ab. Dies ist für die Eigentümer und Mieter sehr störend. Man kann im Sommer kaum ungestört auf dem Sitzplatz verbringen, ohne dass Fussgänger die Privatgrundstücke queren. Diesem Umstand wurde beim Projekt Migros überhaupt keine Beachtung geschenkt, ebenso wenig wie einer weitsichtigen und vorausdenkenden Planung der Erschliessung der Grundstücke 69B - 72B von der Nordseite her. Ein</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>Trottoirneubau auf der Nordseite wird die Fussgänger-Problematik nur verstärken. Wie plant der Kanton / die Gemeinde diesem Problem der privatgrundstückquerenden Fussgänger entgegenzuwirken? Das neu erstellte Trottoir wird im Winter vom Schnee geräumt. Es ist abzusehen, dass die geräumten Schneemassen gegen die nahestehenden Gebäude verschoben werden und damit zum Problem der Grundeigentümer werden. Es ist zu befürchten, dass die Fassaden und die ebenerdigen Kellerfenster dadurch Schaden nehmen. Wie plant der Kanton / die Gemeinde die Problematik der Schneeräumung anzugehen? Die baulich veränderte Aussentreppe von meinem Grundstück (71 B) dient als Haupteingang und soll in Absprache mit der Eigentümerin benutzer- und zügfelndlich gestaltet werden.</p> <p>3. Entschädigung Landverkauf/Minderwert der Liegenschaften: Wie und zu welchem Preis plant der Kanton die benötigten Grundstücksflächen zu kaufen? Ist eine Entschädigung des Wertverlustes der Liegenschaften geplant? Dieser ist durch den Verlust der anliegenden Parkplätze und der Verkehrsumlagerung klar gegeben.</p>					
--	--	--	--	--	--