



Tiefbauamt

10

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

RMS-Kilometer **11.430 – 11.290**

Gemeinde **Bütschwil - Ganterschwil**

Bauobjekt **Flankierende Massnahmen Bütschwil
 Wiler- und Landstrasse: Knoten Engi bis Ottilienstrasse**

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 B70.4.013.036.100 Mn/FGS FinV	Ausfertigung für	Format A4	
Vorstudie Vorprojekt Bauprojekt Genehmigungs-/Auflageprojekt Ausschreibung Ausführungsprojekt Dok. des ausgeführten Werks	Entwurf GaR	Gezeichnet GaR	Geprüft GaR Datum 17.05.2022



Inhalt

1	Zusammenfassung	4
2	Einleitung	4
2.1	Ausgangslage	4
2.2	Organisation	4
3	Mitwirkung	5
3.1	Zweck und Durchführung	5
3.2	Eingegangene Stellungnahmen	5
3.3	Mitwirkende	5
4	Ergebnisse	6
4.1	Die angesprochenen Themen	6
4.2	Detaillierte Auswertung der Eingaben	8

1 Zusammenfassung

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

- Bushaltestelle Hofwiesen gemäss Vorschlag Gemeinde prüfen
- Umlegung Kantonsstrasse (anstelle Ottilienstrasse soll Langenrainstrasse zur Kantonsstrasse werden)
- Verzicht auf durchgehendes ostseitiges Trottoir
- Verzicht auf Velounterstand bei der Bushaltestelle Hofwiesen
- Querungsmöglichkeit für Fussgänger schaffen im Bereich Hofackerstrasse
- Kernfahrbahn wird begrüsst

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

2 Einleitung

2.1 Ausgangslage

Die Kantonsstrasse Nr. 13 führt von Wil über Bütschwil nach Wattwil. In der politischen Gemeinde Bütschwil-Ganterschwil wurde im Zusammenhang mit den flankierenden Massnahmen zur Umfahrung Bütschwil ein Gestaltungskonzept erarbeitet, welches sich vom Knoten Engi bis zum Anschluss Neudietfurt erstreckt. Dieses dient als Grundlage. Zusammen mit der Ottilienstrasse (Projekt B70.4.013.036.200) bildet die Wiler- und Landstrasse (Projekt B70.4.013.036.100) einen Teilabschnitt der Flankierenden Massnahmen. Die Kantonsstrasse dient allen Verkehrsteilnehmern und ist eine wichtige Verbindung von der neuen Umfahrungsstrasse in die Ortsmitte von Bütschwil. Der durchschnittlich tägliche Verkehr (DTV; Juli 2021) beträgt gemäss der Messkampagne Verkehrserhebung Bütschwil 5'850 Fahrzeuge.

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, Land- und Wilerstrasse» 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	12 Eingaben
Organisationen (inkl. politische Parteien)	3 Eingabe
Unternehmen	4 Eingaben
Total	19 Eingaben

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 angesprochenen Themen

4.1.1 Bushaltestelle Hofwiesen gemäss Vorschlag Gemeinde prüfen

Mehrere Eingaben fordern die von der Gemeinde an der Infoveranstaltung vorgestellte Variante "rückliegende Busbucht Südseite" detailliert zu prüfen. In der Projektüberarbeitung wird ein Variantenstudium ausgearbeitet. Es wird mit sämtlichen Ämtern und Fachstellen geprüft, ob eine einseitige Busbucht gebaut werden kann, sodass diese von beiden Seiten her befahrbar ist. Die Mehrkosten gegenüber der heutigen Fahrbahnhaltestelle resp. der geplanten nordseitigen Busbucht sind durch die Gemeinde Bütschwil-Ganterschwil zu tragen.

4.1.2 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."* Dies geschah auf ausdrücklichen Wunsch der Gemeinde Bütschwil-Ganterschwil. Mit dem Ausscheiden der Kirchgasse aus dem Kantonsstrassennetz hat die Gemeinde die Möglichkeit Gestaltungsmaßnahmen auf der Kirchgasse zu realisieren.

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 unabhängige 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.

4.1.3 Verzicht auf durchgehendes ostseitiges Trottoir

Gemäss diversen Rückmeldungen soll auf ein durchgehendes, ostseitiges Trottoir verzichtet werden. Insbesondere der Abschnitt ab Hofackerstrasse in Richtung Engi wird oft genannt. Eine Eingabe fordert den Verzicht zwischen der Garage Brander und Hofackerstrasse. Auf die Forderung "Verzicht auf Trottoir zwischen dem Abschnitt Hofackerstrasse in Richtung Engi" wird eingetreten. Das Projekt wird dementsprechend überarbeitet.

4.1.4 Verzicht auf Velounterstand bei der Bushaltestelle Hofwiesen

Mehrere Eingaben erachten die beidseitig geplanten Velounterstände als nicht notwendig. Je nachdem, ob eine einseitige, rückwärtige Bushaltestelle im Bereich Hofwiesen gebaut werden kann, erübrigt sich dieses Thema. Grundsätzlich sind Gestaltungselemente wie Velounterstände, Buswartehäuschen, Bepflanzung Sache der Gemeinde. Die Gemeinde Bütschwil – Ganterschwil verzichtet auf den Velounterstand. Beim Oberstufenschulhaus sind genügend Veloabstellplätze vorhanden. Wer Velo und öV nutzt, stellt sein Velo direkt beim Bahnhof ab.

4.1.5 Querungsmöglichkeit für Fussgänger schaffen im Bereich Hofackerstrasse

Anstelle eines beidseitigen Trottoir entlang der Land- und Wilerstrasse fordern mehrere Eingaben eine Querungsmöglichkeit auf Höhe der Hofackerstrasse zu schaffen. Mehrere Eingaben schreiben explizit "Fussgängerstreifen ohne Mittelinsel". Ein Fussgängerstreifen (FGS) regelt den Vortritt zwischen dem Fussgänger und dem motorisierten Individualverkehr. Damit ein FGS eine sichere Querung gewährleistet ist, müssen grundlegende Sicherheitsaspekte berücksichtigt werden, ansonsten kann eine "Scheinsicherheit" entstehen. Damit ein FGS markiert und 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. Bei einem markierten Fussgängerstreifen muss auch immer geprüft werden, ob eine Mittelinsel sinnvoll ist. 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 Land- und Wilerstrasse 5'850 Fahrzeuge. Die Voraussetzungen für eine Insel sind somit gegeben. Ob die Fussgängerfrequenz ebenfalls gegeben ist, damit ein Fussgängerstreifen markiert werden kann, muss in der weiteren Projektierung geprüft werden.

4.1.6 Kernfahrbahn wird begrüsst

An der Kernfahrbahn wird definitiv festgehalten.



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	Abschnitt Wiler- und Landstrasse: soweit i.O.	Keine				X
2	Bushaltestelle: Konzept mit einer Doppelhaltestelle westlich der Ortsdurchfahrtsstrasse ist zu bevorzugen.	Bushaltestelle gemäss Vorschlag Gemeinde planen	siehe Antwort "Ergebnisse"		X	
3	Einmündungen: Trottoirüberfahrten bei allen Zubringer- und Quartierstrassen soweit i.O., jedoch sind nicht alle Einmündungen schwerverkehrstauglich.	Anpassung sämtlicher Einmündungen für Schwerverkehr	Es sind nicht zwingend alle Einmündungen schwerverkehrstauglich auszubilden.			X

4	<p>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.				
5	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. 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.		

x

6	<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>Bushaltestelle gemäss Vorschlag Gemeinde planen</p> <p>Ausfahrt Migros ist zu berücksichtigen</p>	<p>siehe Antwort "Ergebnisse"</p> <p>Die Antworten zum "Fussgängerübergang Wies" sind im Mitwirkungsbericht zur Ottilienstrasse zu finden.</p> <p>Die Ausfahrt der Migros wurde im Projekt berücksichtigt.</p>	×		
7	<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>	-	-			

8	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.	Die Kernfahrbahn wird positiv beurteilt.	Wird zur Kenntnis genommen.			
9	Eine 2. Bushaltestelle zu bauen ist für mich nicht verständlich. Bis jetzt gab es keinen mir bekannten Unfall mit dem Postauto und jetzt mit weniger Verkehr ist es plötzlich nötig? Man verlangt von den Oberstufenschülern von Ganterschwil und Lütisburg, dass sie die Strasse überqueren müssen und so ein Risiko auf sich nehmen müssen. Den Bus auf der Fahrbahn halten lassen ist dann im Gegenzug ungefährlich? Völlig unverständlich.	Bushaltestelle gemäss Vorschlag Gemeinde planen	siehe Antwort "Ergebnisse"		×	
10	Für mich völlig unverständlich ein Trottoir auf diese Länge und Breite zu bauen da das vorhandene Trottoir jetzt kaum benutzt wird. Eine Verschwendung von Grünflächen.	Auf durchgehendes Trottoir (Ostseite) soll verzichtet werden	siehe Antwort "Ergebnisse"		×	

11	Finde die neue Planung gut, ist an beiden Bushaltestellen (Hofwiesen) ein Unterstand für Velos geplant? Würde nicht einer reichen? Mit dem neuen Fussgängerstreifen ist es ja kein Problem die Seite zu wechseln.	Ein Velounterstand bei der Bushaltestelle Hofwiesen ist ausreichend	siehe Antwort "Ergebnisse"	x		
----	---	---	----------------------------	---	--	--

12	<p>Mit der Eröffnung der Umfahrungsstrasse Büschwil am 17. September 2020 hat der Verkehr auf der Landstrasse/Wilerstrasse merklich abgenommen. Wir sehen auch die positiven Auswirkungen auf die Sicherheit insbesondere für die Fussgänger und können im Weiteren den der Präsentation zur Informationsveranstaltung vom 26. März entnommenen Punkten zustimmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reduzierte trennende Wirkung der Landstrasse: Das Dorf ist näher zusammengerückt • Geringere Lärm- und Schadstoffbelastung • Umfahrungsstrasse entlastet die Gemeinde vom Durchgangsverkehr und verbessert die Lebensqualität. Mit den flankierenden Massnahmen soll nun der oben beschriebene Effekt weiter gesteigert und die Verkehrssicherheit zusätzlich erhöht werden (ergänzt nachfolgende Punkte vgl. Präsentation): • Reduktion Trennwirkung der Ortsdurchfahrt • Aufwertung des Ortsbildes. Im vorliegenden Projekt begrüssen wir die Umgestaltung des Fahrbahnbereichs in eine Kernfahrbahn mit beidseitigem Radstreifen sowie die Massnahmen für den öffentlichen Verkehr wie auch 	Kernfahrbahn und Bushaltestelle wird begrüsst	siehe Antwort "Ergebnisse"			
----	---	---	----------------------------	--	--	--

	die in diesem Bereich gesicherte Fussgängerquerung.					
13	<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 Lerchenfeldnegativ: Die Ottilienstrasse ist zu schmal für eine Hauptstrasse und entspricht nicht den Richtlinien. Die Ottilienstrasse mit 5.95m und vorgeschrieben wäre mehr.</p>	<p>Kernfahrbahn wird begrüsst</p> <p>Umklassierung der Kantonsstrasse. Anstelle der Ottilienstrasse soll die Langenrainstrasse zur Kantonsstrasse werden.</p>	siehe Antwort "Ergebnisse"			×

14	<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>Anstelle ostseitige Busbucht soll ebenfalls eine Fahrbahnhaltestelle erstellt werden</p> <p>Keine Flankierenden Massnahmen erkennbar, welche den Verkehr zusätzlich verlagern</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>					
15	<p>Strassenquerschnitt 7,50 m mit Velostreifen 1.5 m- Verbesserungen Schwachstellen Veloverkehr- Fahrbahnhaltestelle anstelle Busbucht -> Jetzige Busbucht ist viel zu gefährlich. Fahrbahnhaltestelle ist eine einfache flankierende Massnahme. Weitere Erläuterungen befinden sich bei den nachfolgenden Berichten und Plänen.</p>	<p>Verbreiterung des Strassenquerschnitts auf 7.50m (Velostreifen 1.50m)</p> <p>Fahrbahnhaltestelle anstelle Busbucht</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 Gesamt-breiten 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>			×

16	Sehr gut, für alle Verkehrsteilnehmer wurde der richtige Raum (Fahrbahn Radstreifen Gehweg) innerhalb der Strassenparzelle zur Verfügung gestellt. Das Konfliktpotenzial der einzelnen Benutzergruppen ist so am geringsten. Die Sanierungsmassnahmen scheinen mir vernünftig.	Sanierungsmassnahmen erscheinen vernünftig	Wird zur Kenntnis genommen			
17	1. Auf das zusätzliche Trottoir ostseitig zu verzichten, womit die entsprechenden Massnahmen auf den Liegenschaften entfallen (mindestens auf dem Abschnitt nördlich der Hofackerstrasse)	Auf durchgehendes Trottoir (Ostseite) kann verzichtet werden	siehe Antwort "Ergebnisse"		×	
18	2. Eine Quermöglichkeit im Knotenbereich zur Hofackerstrasse zu prüfen (bei wegfallendem östlichem Trottoir)	Möglichkeit für Quermöglichkeit im Bereich Hofackerstrasse ist zu prüfen (falls Trottoir wegfällt)	siehe Antwort "Ergebnisse"		×	

19	<p>Auf das geplante Trottoir zwischen Hofackerstrasse und Engi soll verzichtet werden.</p> <p>Das geplante Trottoir zwischen Hofackerstrasse und Engi verursacht enorme Kosten und einen grossen Verschleiss von privatem Grundeigentum, ohne dabei ein Bedürfnis der Bürgerinnen und Bürger abzudecken. Im Gebiet Hofackerstrasse-Chrüz-Engi stehen vorwiegen Gewerbebauten, weiteres Bauland ist nicht eingezont. Auf der gegenüberliegenden Seite besteht bereits ein voll ausgebautes Trottoir für die Verbindung zwischen Hofackerstrasse und Engi, wobei der vom KEFLAM vorgeschlagenen, neuer Fussgängerstreifen Gebiet Hofackerstrasse (vgl. flankierende Massnahmen Kanton St. Gallen, Punkt 6) die Verbindung der östlichen und westlichen Seiten der Wilerstrasse bzw. des Dorfes Bütschwil sicherstellt. Eine vergleichbare Konstellation besteht zwischen Bütschwil und Dietfurt, wo seit Jahrzehnten ohne Probleme nur auf einer Seite der Landstrasse ein Trottoir besteht.</p>	Auf durchgehendes Trottoir (Ostseite) kann verzichtet werden	siehe Antwort "Ergebnisse"			
----	--	--	----------------------------	--	--	--

×

20	<p>Das Tiefbauamt des Kantons St. Gallen soll einen neuen Fussgängerstreifen Gebiet Hofackerstrasse in die Planung aufnehmen. Der neue Fussgängerstreifen Gebiet Hofackerstrasse soll zwischen den Liegenschaft 452B und 1067B realisiert werden.</p> <p>Im Gebiet Hofacker sind in den letzten Jahren zahlreichen Wohn- und Gewerbebauten hinzugekommen, weitere grosse Flächen sind in der Wohn-Gewerbe-Zone eingezont. All diesen Einwohner vor Ort, wie auch dem Dorf Bütschwil generell, fehlt im Norden des Dorfes Bütschwil ein Fussgängerstreifen über die Wilerstrasse. Dieser Fussgängerstreifen würde für Sicherheit sorgen und die von den Behörden stets herbeigeredete Trennwirkung der Dorfteile tatsächlich verkleinern. Ein neuer, in die Planung aufzunehmende Fussgängerstreifen Gebiet Hofackerstrasse verbindet die grosse westliche Seite der Landstrasse (z.B. Wolfenmatt, Austrasse, Sportanlagen Breite) mit der, seit Jahren mit hoher Bautätigkeit ausgestatten, östlichen Seite der Landstrasse (Wohn- und Gewerbegebiet Hofacker, Entsorgungs- und Recyclingstation beim Werkhof Bütschwil, Zugang zum BLN-Gebiet Nr. 1414 «Thurlandschaft zwischen Lichtensteig und Schwarzenbach».)Ein neuer, in die Planung aufzunehmender Fussgängerstreifen Gebiet</p>	<p>Auf durchgehendes Trottoir (Ostseite) kann verzichtet werden</p> <p>Neuer Fussgängerstreifen im Gebiet Hofackerstrasse</p> <p>Zusätzliche Verbreiterung der Hofackerstrasse Richtung Süden</p>	<p>siehe Antwort "Ergebnisse"</p> <p>Die Gemeinde Bütschwil – Gantereschwil ist der Meinung, dass die Verbreiterung der Einfahrt in die Hofackerstrasse geprüft werden soll.</p>			
----	--	---	--	--	--	--

x

<p>Hofackerstrasse (ohne Mittelinsel) soll zwischen den Liegenschaft 452B und 1067B entstehen und hält damit die Sichtweiten der Hofackerstrasse bzw. der zusätzlichen Verbreiterung der Einfahrt Hofackerstrasse gegen Süden (vgl. flankierende Massnahmen Kanton St. Gallen, Punkt 7) ein. Allenfalls ist das Trottoir in Richtung Bütschwil-Zentrum auf der Liegenschaft Nr. 1067B um die entsprechende Fläche Richtung Süden zu verschieben (vgl. flankierende Massnahmen Kanton St. Gallen, Punkt 7) bzw. Richtung Bütschwil-Zentrum zu verlängern, um die Sichtweiten der Hofackerstrasse einzuhalten. Der neue Fussgängerstreifen Gebiet Hofackerstrasse hat ein exzellentes Kosten-Nutzen-Verhältnis und macht das geplante Trottoir zwischen der Hofackerstrasse und der Engi (vgl. flankierende Massnahmen Kanton St. Gallen, Punkt 8) überflüssig.</p>					
---	--	--	--	--	--

21	<p>Busshaltestelle Hofwies: Die CVP Bütschwil-Ganterschwil unterstützt die präsentierte Lösung vom Gemeinderat, in welcher der Bus von Ganterschwil in eine separate Busbucht «Busbahnhof» gelenkt wird. Die Busbucht soll hingegen so gestaltet werden, dass auch der Bus vom Bahnhof Bütschwil in dieser halten kann (analog heutiger Situation). Auf eine separate Busbucht in Richtung Wil sowie auf den Fussgängerstreifen kann in diesem Fall verzichtet werden. Diese Lösung würde zudem die Sicherheit der Oberstufenschüler*innen erhöhen, da diese die Strasse nie überqueren müssten. Der Landverbrauch wäre zudem kleiner.</p>	<p>Bushaltestelle gemäss Vorschlag Gemeinde planen</p> <p>Verzicht auf FGS im Gebiet Hofwiesen</p>	<p>siehe Antwort "Ergebnisse"</p>	<p>×</p>		
----	--	--	-----------------------------------	----------	--	--

22	<p>Die Einfahrt Hofackerstrasse soll gegen Süden zusätzlich verbreitert werden.</p> <p>Im Gebiet Hofacker bestehen seit Jahren Gewerbe- und Industrieunternehmen (darunter Transport und Carunternehmen), neue Unternehmen kommen laufend dazu, weitere grosse Flächen sind in der Wohn-Gewerbe-Zone eingezont. Die Einfahrt Hofackerstrasse soll gegen Süden zusätzlich verbreitert werden um die Fussgängerinnen und Fussgänger auf dem bestehenden Trottoir entlang der Hofackerstrasse bei heute «notwendigen» Überfahrten auf dem bestehenden Trottoir zu schützen. Aus der zusätzlichen Verbreiterung der Einfahrt Hofackerstrasse gegen Süden folgt, dass das Trottoir in Richtung Bütschwil-Zentrum auf der Liegenschaft Nr. 1067B die entsprechende Fläche Richtung Süden zu verschieben ist.</p>	Verbreiterung Hofackerstrasse in Richtung Süden	Die Gemeinde Bütschwil – Gantereschwil ist der Meinung, dass die Verbreiterung der Einfahrt in die Hofackerstrasse geprüft werden soll.			
23	Die Postautohaltestelle Hofwiesen sollte nicht als Fahrbahnhaltestelle ausgebildet werden, da die Standzeiten durch das Zu- und Aussteigen der vielen Schüler sehr lange dauern. Ausführungsvorschlag gemäss Skizze der Gemeinde.	Bushaltestelle gemäss Vorschlag Gemeinde planen	siehe Antwort "Ergebnisse"		×	

24	<p>Die SVP Bütschwil-Ganterschwil beantragt, auf das geplante Trottoir zwischen der Hofackerstrasse und der Engi zu verzichten. Das geplante Trottoir zwischen der Hofackerstrasse und der Engi ist aufgrund der notwendigen Fläche und der unmittelbaren Nähe zu den Häusern bzw. Gewerbebetrieben ein zu starker Eingriff ins Eigentum. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist klar ungenügend. Das betroffene Gebiet Chrüz/Austrasse besteht hauptsächlich aus Gewerbebetrieben, eine weitere Einzonung von Bauland ist derzeit nicht vorgesehen. Weiter besteht auf der gegenüberliegenden Seite bereits ein voll ausgebautes Trottoir. Der von der SVP Bütschwil-Ganterschwil vorgeschlagene Fussgängerstreifen Hofackerstrasse (vgl. Punkt 6) schafft eine ausreichend sichere Verbindung des Gebiets Chrüz/Austrasse sowie des Wohn- und Gewerbegebiets Hofacker mit dem Trottoir auf der gegenüberliegenden Seite und somit in Richtung Engi.</p>	<p>Auf durchgehendes Trottoir (Ostseite) kann verzichtet werden</p> <p>Neuer Fussgängerstreifen im Gebiet Hofackerstrasse</p>	siehe Antwort "Ergebnisse"			
----	---	---	----------------------------	--	--	--

×

25	<p>Die SVP Bütschwil-Ganterschwil beantragt, auf das geplante Trottoir zwischen der Hofackerstrasse und der Garage Brander zu verzichten.</p> <p>Das geplante Trottoir zwischen der Hofackerstrasse und der Garage Brander ist aufgrund der notwendigen Flächen, der bestehenden Häuser und der unverbauten Gewerbebezonen ein zu starker Eingriff ins Eigentum. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist klar ungenügend. Für das Wohn- und Gewerbegebiet Hofacker besteht über die Unterdorfstrasse und den Fussgängerstreifen in der Nähe von Migros/Denner bereits eine exzellente Verbindung mit dem Dorfzentrum von Bütschwil. Das geplante Trottoir zwischen Hofackerstrasse und Garage Brander ist ausserdem nicht notwendig, wenn die bestehende Busbucht Bütschwil-Hofwiesen weiterhin für beiden Fahrtrichtungen genutzt bzw. umgebaut wird, weil somit auf der östlichen Seite der Landstrasse auch keine Erreichbarkeit der geplanten Busbucht Fahrtrichtung Ganterschwil erstellt werden muss. Der von der SVP Bütschwil-Ganterschwil vorgeschlagene Fussgängerstreifen Hofackerstrasse (vgl. Punkt 6) schafft eine ausreichend sichere Verbindung des Gebiets Chrüz/Austrasse sowie des Wohn- und Gewerbegebiets Hofacker mit dem Trottoir auf der</p>	<p>Verzicht auf Trottoir zwischen Hofackerstrasse und Garage Brander</p> <p>Schaffung Fussgängerstreifen im Gebiet Hofacker</p>	siehe Antwort "Ergebnisse"			
----	---	---	----------------------------	--	--	--

×

	gegenüberliegenden Seite und somit in Richtung Bütschwil-Dorf.					
--	--	--	--	--	--	--

26	<p>Die SVP Bütschwil-Ganterschwil beantragt, in die Planung einen neuen Fussgängerstreifen (ohne Mittelinsel) im Gebiet Hofackerstrasse aufzunehmen. Der neue Fussgängerstreifen Gebiet Hofackerstrasse soll zwischen den Liegenschaft 452B und 1067B realisiert werden.</p> <p>Im Gebiet Hofacker sind in den letzten Jahren zahlreichen Wohn- und Gewerbebauten hinzugekommen, weitere grosse Flächen sind in der Wohn-Gewerbe-Zone eingezont. All diesen Einwohner vor Ort, wie auch dem Dorf Bütschwil generell, fehlt im Norden des Dorfes Bütschwil ein Fussgängerstreifen über die Wilerstrasse. Dieser Fussgängerstreifen würde für Sicherheit sorgen und die von den Behörden stets herbeigeredete Trennwirkung der Dorfteile tatsächlich verkleinern. Ein neuer, in die Planung aufzunehmender Fussgängerstreifen Gebiet Hofackerstrasse (ohne Mittelinsel) verbindet die grosse westliche Seite der Landstrasse (z.B. Wolfenmatt, Austrasse, Sportanlagen Breite) mit der, seit Jahren mit hoher Bautätigkeit ausgestatten, östlichen Seite der Landstrasse (Wohn- und Gewerbegebiet Hofacker, Entsorgungs- und Recyclingstation beim Werkhof Bütschwil, Zugang zum BLN-Gebiet Nr. 1414 «Thurlandschaft zwischen Lichtensteig und Schwarzenbach».) Ein neuer, in die Planung aufzunehmender</p>	<p>Neue Planung FGS im Gebiet Hofackerstrasse (zwischen 452B und 1067B) ohne Mittelinsel</p>	<p>siehe Antwort "Ergebnisse"</p>			
----	--	--	-----------------------------------	--	--	--

×

<p>Fussgängerstreifen Gebiet Hofackerstrasse (ohne Mittelinsel) soll zwischen den Liegenschaft 452B und 1067B entstehen und hält damit die Sichtweiten der Hofackerstrasse ein. Allenfalls ist das Trottoir in Richtung Bütschwil-Zentrum auf der Liegenschaft Nr. 1067B in Richtung Bütschwil-Zentrum zu verlängern, um die Sichtweiten der Hofackerstrasse einzuhalten. Der neue Fussgängerstreifen Gebiet Hofackerstrasse hat ein exzellentes Kosten-Nutzen-Verhältnis und macht die geplanten Trottoirs zwischen der Hofackerstrasse und der Engi (vgl. Punkt 5) und zwischen der Hofackerstrasse und der Garage Brander (vgl. Punkt 7) überflüssig.</p>					
--	--	--	--	--	--

27	<p>Die SVP Bütschwil-Ganterschwil beantragt: I. Bestehende Busbucht Bütschwil-Hofwiesen für beide Fahrrichtungen nutzen/ausbauen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verzicht auf den geplante Busstop auf der Strasse • Verzicht auf den geplanten Fussgängerstreifen • Verzicht auf die geplante Mittelinsel • Verzicht auf die geplante Busbucht in Fahrrichtung Ganterschwil <p>Die SVP Bütschwil-Ganterschwil fordert eine konsequente Nutzung bzw. Anpassung der heute bestehenden Busbucht Bütschwil-Hofwiesen für beide Fahrrichtungen. Die heute bestehenden Busbucht Bütschwil-Hofwiesen bietet von der Fläche genug Platz für eine Nutzung in beide Fahrrichtungen, wenn von der staatliche kontrollierten Swisscom Immobilien AG, Bern, ein Teil des Grundstücks 1189B erworben wird. Die konsequente Nutzung bzw. Anpassung der heute bestehenden Busbucht Bütschwil-Hofwiesen für beide Fahrrichtungen hält an der hohen, heute bestehenden Schulwegsicherheit fest, indem kein Schüler und keine Schülerin der Oberstufenschule BuGaLu die Wilerstrasse überqueren muss. Die Auflösung der bestehenden Busbucht Bütschwil-Hofwiesen bzw. der geplanter Busstopp auf der Strasse (Bütschwil-Hofwiesen) ist rein ideologisch motiviert und widerspricht klar dem Volkswillen der</p>	<p>Bushaltestelle gemäss Vorschlag Gemeinde planen</p>	<p>siehe Antwort "Ergebnisse"</p>			
----	---	--	-----------------------------------	--	--	--

×

<p>St.Galler Bevölkerung (Kantonsrat Kanton St. Gallen, Motion 42.21.11, «Mehr Sicherheit im öV durch mehr Busbuchten» vom 8. Juni 2021 Kantonsrat Kanton St. Gallen, KR Verwaltungsgeschäft 36.18.02, Antrag Locher-St. Gallen / Böhi-Wil / Schöbi-Altstätten Ziff. 2 Abs. 2 zum Kantonsratsbeschluss über das 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2023 vom 19. September 2019). Es darf nicht sein, dass das kantonale Tiefbauamt neuen Tatsachen schafft, bevor die im Juni 2021 angenommen Motion nicht von der St.Galler Regierung beantwortet worden ist (Behandlungsfrist 2024).Der geplanter Busstopp auf der Strasse (Bütschwil-Hofwiesen) in Kombination mit dem geplanter Fussgängerstreifen (Bütschwil-Hofwiesen), der geplanten Mittelinsel (Bütschwil-Hofwiesen) und der Busbucht Fahrtrichtung Ganterschwil (Bütschwil-Hofwiesen) sind nicht nachvollziehbar. Während Jahrzehnten war es für den Bus aus beiden Fahrtrichtungen selbst bei einem DTV von über 17'000 Fahrzeugen pro Tag möglich, für beide Fahrtrichtungen in die bestehende Busbucht Bütschwil-Hofwiesen zu fahren. Es ist nicht erkennbar, warum bei einem DTV von leicht über 5'000 Fahrzeugen die heute bestehende Busbucht Bütschwil-Hofwiesen nicht weiter genutzt bzw. angepasst werden kann. Der geplante Busstopp auf der Strasse (Bütschwil-</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>Hofwiesen) schikaniert den privaten Verkehr und das Gewerbe, indem lange Wartezeiten hinter dem Busstopp auf der Strasse entstehen. Diese Wartezeiten werden bei Sperrungen der Umfahrung Bütschwil (Sanierungen, Unfälle) aufgrund des hohen DTV extrem und des Verkehrs wird ausgebremst. Zusammen mit den zwei Barrieren und den bereits realisierten, beidseitigen Busstopp auf der Strasse in Dietfurt-Neudietfurt wird bei einer Sperrung der Umfahrung Bütschwil massiver Stau entstehen. Der geplanter Busstopp auf der Strasse (Bütschwil-Hofwiesen) sorgt für regelmässigen Stop-and-Go-Verkehr, was für die Anwohner und Umwelt Lärmbelästigungen und Abgasemissionen zur Folge hat. Der geplante Fussgängerstreifen (Bütschwil-Hofwiesen), die geplante Mittelinsel (Bütschwil-Hofwiesen) und die geplante Busbucht Fahrtrichtung Ganterschwil verschlechtern die Situation der Oberstufenschülerinnen und -schüler massiv, denn sie bieten nur einen angeblichen Schutz: Der geplanter Fussgängerstreifen (Bütschwil-Hofwiesen), die geplante Mittelinsel (Bütschwil-Hofwiesen) liegen zu weit südlich auf der Wilerstrasse im Verhältnis zur geplanten Busbucht Fahrtrichtung Ganterschwil. Die Oberstufenschülerinnen und -schüler werden aber auf jeden Fall den kürzesten Weg, d.h. quer über die</p>					
---	--	--	--	--	--

	<p>Wilerstrasse wählen. Die geplante Busbuch in der Fahrtrichtung Ganterschwil ist überdimensioniert geplant und mit überflüssigen Gestaltungselementen versehen und vernichtet so wertvollstes Grundeigentum. Dieses Grundstück 58B in der Bauzone im Eigentum des Kantons gilt es für sinnvollere Zwecke, z.B. für Wohnbauten oder die Ansiedelung eines KMU, zu nutzen.</p>				
28	<p>Die vorhandene Bushaltestelle ausbauen damit sie behindertengerecht wird und für beide Fahrtrichtungen verfügbar ist. So wie es der Gemeinderat an der Veranstaltung am 26.3.2022 vorgeschlagen hat. Wäre gemäss des Kantons auch möglich wenn man im Gesetzestext weiter unten nachliest und die Ausnahmen berücksichtigt.</p>	<p>Bushaltestelle gemäss Vorschlag Gemeinde planen</p>	<p>siehe Antwort "Ergebnisse"</p>		×

29	<ul style="list-style-type: none"> • Verzicht auf den geplanten Busstopp auf der Strasse (Bütschwil-Hofwiesen) • Verzicht auf den geplanten Fussgängerstreifen (Bütschwil-Hofwiesen) • Verzicht auf die geplante Mittelinsel (Bütschwil-Hofwiesen) • Verzicht auf die geplante Busbucht Fahrtrichtung Ganterschwil (Bütschwil-Hofwiesen) <p>Das KEFLAM fordert eine konsequente Nutzung bzw. Anpassung der heute bestehenden Busbucht Bütschwil-Hofwiesen für beide Fahrtrichtungen. Die heute bestehenden Busbucht Bütschwil-Hofwiesen bietet von der Fläche genug Platz für eine Nutzung in beide Fahrtrichtungen, wenn von der staatliche kontrollierten Swisscom Immobilien AG, Bern, ein Teil des Grundstücks 1189B erworben wird. Die konsequente Nutzung bzw. Anpassung der heute bestehenden Busbucht Bütschwil-Hofwiesen für beide Fahrtrichtungen hält an der hohen, heute bestehende Schulwegsicherheit fest, indem kein Schüler und keine Schülerin der Oberstufenschule BuGaLu die Wilerstrasse überqueren muss. Die Auflösung der bestehenden Busbucht Bütschwil-Hofwiesen bzw. der geplante Busstopp auf der Strasse (Bütschwil-Hofwiesen) ist rein ideologisch motiviert und widerspricht klar dem Volkswillen der St.Galler Bevölkerung (Kantonsrat Kanton St. Gallen, Motion 42.21.11, «Mehr Sicherheit im</p>	<p>Bushaltestelle gemäss Vorschlag Gemeinde planen</p>	<p>siehe Antwort "Ergebnisse"</p>			
----	--	--	-----------------------------------	--	--	--

×

<p> öV durch mehr Busbuchten» vom 8. Juni 2021 Kantonsrat Kanton St. Gallen, KR Verwaltungsgeschäft 36.18.02, Antrag Locher-St. Gallen / Böhi-Wil / Schöbi-Altstätten Ziff. 2 Abs. 2 zum Kantonsratsbeschluss über das 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2023 vom 19. September 2019). Es darf nicht sein, dass das kantonale Tiefbauamt neuen Tatsachen schafft, bevor die im Juni 2021 angenommen Motion nicht von der St.Galler Regierung beantwortet worden ist (Behandlungsfrist 2024).Der geplanter Busstopp auf der Strasse (Bütschwil-Hofwiesen) in Kombination mit dem geplanter Fussgängerstreifen (Bütschwil-Hofwiesen), der geplanten Mittelinsel (Bütschwil-Hofwiesen und der Busbucht Fahrtrichtung Ganterschwil (Bütschwil-Hofwiesen) sind nicht nachvollziehbar. Während Jahrzehnten war es für den Bus aus beiden Fahrtrichtungen selbst bei einem DTV von über 17'000 Fahrzeugen pro Tag möglich, für beide Fahrtrichtungen in die bestehenden Busbucht Bütschwil-Hofwiesen zu fahren. Es ist nicht erkennbar, warum bei einem DTV von leicht über 5'000 Fahrzeugen heute bestehenden Busbucht Bütschwil-Hofwiesen nicht weiter genutzt bzw. angepasst werden kann. Der geplante Busstopp auf der Strasse (Bütschwil-Hofwiesen) schikaniert den privaten Verkehr und das Gewerbe, indem lange Wartezeiten hinter dem Busstopp auf der Strasse entstehen. Diese Wartezeiten werden bei </p>					
---	--	--	--	--	--

<p>Sperrungen der Umfahrung Bütschwil (Sanierungen, Unfälle) aufgrund des hohen DTV extrem und der Verkehr wird ausgebremst. Zusammen mit den zwei Barrieren und den bereits realisierten, beidseitigen Busstopp auf der Strasse in Dietfurt-Neudietfurt wird bei einer Sperrung der Umfahrung Bütschwil massiver Stau entstehen. Der geplanter Busstopp auf der Strasse (Bütschwil-Hofwiesen) sorgt für regelmässigen Stop-and-Go-Verkehr, was für die Anwohner und Umwelt Lärmbelästigungen und Abgasemissionen zur Folge hat. Der geplanter Fussgängerstreifen (Bütschwil-Hofwiesen), die geplante Mittelinsel (Bütschwil-Hofwiesen) und die geplante Busbucht Fahrtrichtung Ganterschwil verschlechtern die Situation der Oberstufenschülerinnen und -schüler massiv, denn sie bietet nur einen angeblichen Schutz. Der geplante Fussgänger-streifen (Bütschwil-Hofwiesen), die geplante Mittelinsel (Bütschwil-Hofwiesen) liegen zu weit südlich auf der Wilerstrasse im Verhältnis zur geplanten Busbucht Fahrtrichtung Ganterschwil. Die Oberstufenschülerinnen und -schüler werden aber auf jeden Fall den kürzesten Weg quer über die Wilerstrasse wählen. Mit dem Verzicht auf den geplanten Fussgängerstreifen (Bütschwil-Hofwiesen), dem Verzicht auf die geplante Mittelinsel (Bütschwil-Hofwiesen) und dem Verzicht auf die geplante Busbucht Fahrtrichtung Ganterschwil (Bütschwil-Hofwiesen) werden</p>					
---	--	--	--	--	--

	<p>pro Tag mindestes 160 gefährliche Fussgängerquerungen von Oberstufenschülerinnen und Oberstufenschülern über die Wilerstrasse vermieden. Dies entspricht einem vermiedenen Gefahrenpotential von mindestens 32'000 Fussgängerquerungen pro Jahr. Die geplante Busbuchung in der Fahrtrichtung Ganterschwil ist überdimensioniert geplant und mit überflüssigen Gestaltungselementen (z.B. Bäume) versehen und vernichtet so wertvollstes Grundeigentum. Dieses Grundstück 58B in der Bauzone im Eigentum des Kantons gilt es für sinnvollere Zwecke, z.B. für Wohnbauten oder die Ansiedelung eines KMU zu nutzen.</p>					
30	<p>Verzicht auf die geplante Verschiebung des Fussgängerstreifens Migros nach Süden</p> <p>III. Der Fussgängerstreifen vor der Migros soll nicht nach Süden verschoben werden, da somit die Fussgängerinnen und Fussgänger auf dem Weg zur Migros die Zufahrt zum Migros-Parkplatz auf dem Trottoir queren müssen. Ideal wäre das Gegenteil, eine Verschiebung des Fussgängerstreifens vor der Migros nach Norden, auf die Höhe des Ladeneingangs von Migros und Denner von Gebäude Nr. 2268B.</p>	<p>Verzicht auf die geplante Verschiebung des Fussgängerstreifens Migros nach Süden</p>	<p>Die "Wunschlinien" der Fussgänger wurde in der Projekterarbeitung bereits mit diversen Fachstellen und der Gemeinde diskutiert. Auf die vorgeschlagene Verschiebung des Fussgängerstreifens Richtung Migros wird deshalb nicht eingetreten</p>			×

31	Östliches Trottoir ab Abzweigung Industrie Hofacker: Ab der Verzweigung Industrie Hofacker wird das östliche Trottoir bis zum Dorfausgang in Richtung Wil weitergezogen. Dies führt zu diversen Eingriffen auf das Grundeigentum von Gewerbebetrieben und kommt im Verhältnis sehr wenigen Fussgängern zu gute. Da auf der anderen Strassenseite bereits ein Trottoir besteht, sollte auf das östliche Trottoir ab der Verzweigung Hofacker in Richtung Wil verzichtet werden.	Auf durchgehendes Trottoir (Ostseite) kann verzichtet werden	siehe Antwort "Ergebnisse"		×	
32	Bushaltestellen: dorfeinwärts soll Busbucht so belassen werden und keine Bushaltestelle in der Fahrbahn erstellt werden	Bushaltestelle gemäss Vorschlag Gemeinde planen	siehe Antwort "Ergebnisse"		×	
33	Zusätzlicher Fussgängerstreifen südlich der Verzweigung Industrie Hofacker: Im Hofackerquartier sind in den letzten Jahren diverse Wohngebäude entstanden. Weiter wird auf der Höhe Verzweigung Hofacker die Landstrasse regelmässig von Spaziergängern überquert. Es soll geprüft werden, ob ein Fussgängerstreifen südlich der Verzweigung Industrie Hofacker realisiert werden könnte.	Neue Planung FGS im Gebiet Hofackerstrasse	siehe Antwort "Ergebnisse"		×	
34	Warum wird der Verkehr von Wil Richtung Hulftegg durch das Dorf Bütschwil (Ottilienstrasse) gelenkt und nicht über die Langenrainstrasse?	Umlegung der Kantonsstrasse auf Langenrainstrasse	siehe Antwort "Ergebnisse"			×

35	<p>Das projektierte Trottoir sei mindestens im Bereich der Parz. 1215B nicht zu erstellen und aus dem Projekt zu streichen. Womöglich ist es ab dem Abzweiger Hofäckerstrasse aus dem Projekt zu streichen. Anlässlich der Sprechstunde im Gemeindehaus habe ich meine Darlegungen bereits an Herrn Gähwiler bekannt gegeben, hier nochmals die Auflistung.</p> <p>Das Gebäude 1524B besitzt neun Wohneinheiten. Der Neubau wurde im Jahre 1970 erstellt. Damals wurden 4 Garagen und 2 Abstellplätze geplant und realisiert. Dies wurde als genügend erachtet und entsprach den Vorgaben des damaligen Baureglements für einen solchen Bau. Infolge Knappheit an Abstell- und Garagenplätzen wurde in den 1980er Jahren zusätzlich 3 Garagen angebaut, sowie drei oder vier Parkplätze auf der heutigen Parzelle 464B erstellt. Durch den Verkauf der Parzelle 464B durch meinen Vater an Forrer Automobile wurden als Ersatz für die wegfallenden 3-4 Plätze der Vorplatz der Garagen neu eingeteilt und auf dem bestehenden geteerten Vorplatz drei Abstellplätze erstellt. Diese haben bis heute Bestand. Schon seit längerer Zeit haben wir ein Manko an Abstellmöglichkeiten für Autos bei diesem Gebäude. Anlässlich eines gewünschten Neubaus der Firma Vogel AG auf Parzelle 463B erhob ich Einsprache. Das</p>	<p>Auf durchgehendes Trottoir (Ostseite) kann verzichtet werden</p> <p>Anpassung der Parkplatzsituation beim Grundstück Nr. gemäss Skizze 1215B</p>	<p>siehe Antwort "Ergebnisse"</p> <p>Die Parkplatzsituation wird in der weiteren Projektierung mit dem Eigentümer besprochen.</p>			
----	--	---	---	--	--	--

×

<p> daraus erfolgte Ergebnis war die Zusicherung, dass bei der Realisation dieses Baues in der Nähe meiner Liegenschaft eine Postautohaltestelle eingerichtet werde, da die nächsten Haltestellen über 300 m entfernt waren. Dazumal galt die Regel, dass kein Land eingezont werden darf, wenn innerhalb 300 m kein öffentlicher Verkehrsanschluss vorhanden war. In einem früheren Planungsstadium war auch eine Postautohaltestelle bei der Parz 467B, direkt am Ende meiner Parzelle, geplant. Vermutlich kam infolge dieser Haltestelle die Projektierung eines Trottoirs ins Projekt, um diese Haltestelle gefahrenlos zu erreichen. Diese hätten für meine Mieter einen echten Mehrwert bedeutet. Bekanntlich zog die Firma Vogel das Bauvorhaben zurück und ist nun an einem anderen Standort. Die geplante ehemals Haltestelle wurden nach Einwendungen des Vereins Keflam aus dem Projekt gestrichen mit der Begründung, ins Grüne hinaus brauche es keine Haltestelle. Das Trottoir entlang meiner Parzelle wurde indessen belassen. Der Argumentation, für die Sicherheit der Fussgänger, kann ich nicht folgen. Dieses Trottoir führt genauso ins Grüne, wie es die Haltestelle gewesen wäre. Steht die Sicherheit im Vordergrund, müsste zumindest ein Fussgängerstreifen über die Strasse erstellt werden. Dies wird jedoch, gemäss Aussage von Herrn Gähwiler, </p>					
---	--	--	--	--	--

<p>abgelehnt, da dies von der Polizei nicht bewilligt werde. Das Fussgängeraufkommen sei zu gering. Daraus ist zu schliessen, dass das Fussgängeraufkommen auf dem Trottoir ebenfalls zu gering ist, als dass sich eine Erstellung desselben gerechtfertigt ist und dadurch eine Einschränkung des Grundeigentümers tolerierbar wäre. Ab den heutigen zwei Parkplätzen entlang der Wilerstrasse wird auch rückwärts auf die Kantonsstrasse ausgefahren. Dass dies ein Dorn im Auge des Kantons ist, kann ich nachvollziehen. Hier sollte eine Verbesserung der Situation angestrebt werden. Auch die Blickwinkel, wie sie auf dem Projekt eingezeichnet sind, erachte ich als sinnvoll. Gemäss heutigem Baureglement müssten für ein 9 - Familienhaus 14 Park- oder Einstellplätze erstellt werden um als Projekt bewilligungsfähig zu werden. Besser wären sicher 2 Parkplätze pro Wohnung, sind doch die Anzahl der Fahrzeuge pro Wohnung immer noch am Steigen. Eine Anpassung und Verbesserung der Situation ist daher gegeben. Um mit den vorhandenen Vorgaben vor Ort weiterfahren zu können, gibt es meines Erachtens lediglich eine Lösung des Parkplatzproblems. Ich habe dies anhand einer Skizze, die beiliegt, kurz aufgezeichnet. Parkplätze werden beim Eingang ins Mehrfamilienhaus erstellt. Der Fussweg und die Steinrabatte werden entfernt. Entlang der</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>Parzelle 467B wird eine Winkelsteinmauer erstellt, die etwa 15-20 cm höher als die Hauseingangsschelle erstellt wird. Dieser Anschlag dient als Sicherheit (Radanschlag) für die parkierten Fahrzeuge. Verlängert bei der Ecke MFH wird eine Betonmauer erstellt, auch etwa 15-20 cm höher als die Hauseingangsschwelle. Somit kann der Eingangsweg einigermaßen ebenerdig auf gleichem Niveau wie der Hauseingang erstellt werden. Der Platz vor der Betonmauer kann als Kehr-/Wendeplatz für die rückwärts aus den Parkplätzen fahrenden Autos gebraucht werden. Der Wendeplatz kann nur hier erstellt werden, da es zu den Garagen Vi Geschoss hinuntergeht. Bei Erstellung eines Trottoirs entlang der West-Grenze, wäre der Blickwinkel für die Einfahrt in die Kantonsstrasse wieder behindert und die drei Parkplätze entlang der Kantonsstrasse könnten nicht erstellt werden. Bei Wegfall des Trottoirs können die Sichtwinkel effizient eingehalten werden. Im bestehenden Teerplatz könnte entlang der Rabatte drei Abstellplätze geschaffen werden. Natürlich wäre eine Anordnung der Parkplätze auf der Nordseite beim Hauseingang im rechten Winkel besser. Aus Platzgründen ist dies jedoch nicht möglich, da zwischen Hausfassade und Grenze lediglich ca. 11.50 m Platz ist. Dies ist für eine rechtwinklige Anordnung zu wenig. Nicht zu vergessen ist</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>das Problem der Schneeräumung. Bei den geplanten Abstellplätzen beim Hauseingang kann dieser nach hinten (nach Osten) gestossen werden, auf dem Garagenvorplatz ist dafür in der Grundstückecke Platz für ein Schneelager vorgesehen. Mit diesem Vorschlag erhalten wir insgesamt 17 Garage- resp. Abstellplätze und kann als optimal bezeichnet werden. Ich hoffe, Sie finden Gefallen an meinen Gedanken. (Situationsplan mit Parkplatzvorschlag siehe beigefügtes Dokument)</p>					
---	--	--	--	--	--

36	<p>Strassenquerschnitt auf 7.5 m oder Gehweg mit Velo gestattet</p> <p>Über einen Abschnitt von 300m ortsauwärts ist die Kernfahrbahn bei momentan Tempo 60 (mir ist aus den Plänen und Berichten keine Anpassung der Geschwindigkeit ersichtlich) projektiert. Für schon eine zu schmale Kernfahrbahn nach VSS Normen auch noch Tempo 60 zu signalisieren ist meines Erachtens nicht tragbar. Da wird bei noch höheren Tempounterschied zwischen Velo und MIV keine Anpassung der Sicherheitsabstände vorgenommen.</p> <p>Vorschlag: Entweder man verbreitert die Strasse um einen halben Meter und kann dementsprechend die Kernfahrbahn breiter markieren. Da dieser Abschnitt mit der Umfahrung schon neu gemacht wurde, ist diese Option wahrscheinlich zu Kostenaufwändig. Daher sollte unbedingt das Trottoir bis zur Ortseinfahrt als Velo gestatte markiert werden. Da dies ein Schulweg für Oberstufenschüler:innen aus Ganterschwil ist, können sie selbst wählen, ob auf der Strasse oder Trottoir gefahren werden will. Die Überfahrt der Strasse im Norden ist schon erledigt. Der Wechsel im Süden könnte zudem indirekt über die Hauseinfahrt Wilerstrasse 16 signalisiert werden (siehe Velohandbuch)</p>	<p>Verbreiterung der Kernfahrbahn auf 7.50m oder Gehweg mit Velo gestattet</p> <p>Verzicht auf Kernfahrbahn bei Tempo 60 km/h</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>Grundsätzlich teilt die Kantonspolizei die Ansicht, wonach die Kernfahrbahn mit 7.00m knapp bemessen ist. Dies gilt insbesondere bei einer Geschwindigkeit von 60 km/h. Andererseits ist zu beachten, dass der Vorschlag mit der Benützung des Trottoirs auch seine Tücken hat, da dasselbe nur eine Breite von 2.00m aufweist und dementsprechend grundsätzlich nicht zum Velofahren geeignet ist. Ein Trottoir mit dieser Breite kann nur dann für Velofahrende (nicht für Schüler) freigegeben werden, wenn auf demselben Fussgängerkehr nicht oder kaum stattfindet. Ansonsten wird der Zufussgehende in untolerierbarer</p>			×
----	--	---	---	--	--	---

			<p>Weise benachteiligt. Die gemeinsame Führung von Rad- und Fussverkehr ist in diesem Sinne auch in der Richtlinie RRV05 abgebildet.</p> <p>Im Zusammenhang mit einem Radangebot gilt es zu beachten, dass gemäss Richtlinie RRV 01 ein zusammenhängendes Netz gebildet wird. Die Kantonspolizei ist der Ansicht, dass die Kernfahrbahn wie projiziert ausgeführt werden soll.</p>			
37	Auf das zusätzliche Trottoir ostseitig zu verzichten, womit die entsprechenden Massnahmen auf den Liegenschaften entfallen (mindestens auf dem Abschnitt nördlich der Hofackerstrasse)	Auf durchgehendes Trottoir (Ostseite) kann verzichtet werden	siehe Antwort "Ergebnisse"		×	

38	<p>Eine Querungsmöglichkeit im Knotenbereich zur Hofackerstrasse zu prüfen (bei wegfallendem östlichem Trottoir)</p> <p>Aufgrund der durch das Tiefbauamt des Kantons St. Gallen selber formulierten Ziele können wir aber nur mit Unverständnis feststellen, dass der Strassenraum insgesamt sogar noch verbreitert werden soll und das weitgehend um rund 20%! Mit dieser Verbreiterung wird dem Ziel der reduzierenden trennenden Wirkung und der Aufwertung des Ortsbildes exakt entgegengewirkt. Das gutgemeinte zusätzliche Trottoir widerspricht folgenden fundamentalen Grundsätzen:</p> <p>- Verhältnismässigkeit (Kosten/Nutzen): Es ist kein Bedürfnis der Fussgänger für ein zusätzliches Trottoir vorhanden, v.a. auf dem Abschnitt nördlich des Anschlusses Hofackerstrasse. Das Projekt wird unnötigerweise teurer und schränkt die Grundeigentümer teilweise massiv ein (insbesondere unsere Parzelle 454B: Massiver Landbedarf, Garage nicht mehr erschlossen, zusätzliche erhebliche Einschränkung durch grössere freizuhaltende Sichtfelder aufgrund Trottoir und Trottoirüberfahrt, Poller auf Grundstück ≠ Aufwertung des Ortsbildes)</p>	<p>Querungsmöglichkeit beim Knoten Hofackerstrasse ist zu prüfen</p> <p>Auf durchgehendes Trottoir (Ostseite) kann verzichtet werden</p>	siehe Antwort "Ergebnisse"			×
----	--	--	----------------------------	--	--	---

<p>- Minimale Landbeanspruchung: es werden zusätzliche Flächen versiegelt, obwohl weniger Verkehr herrscht und ja bereits mit der Umfahrung viel befestigte Verkehrsfläche entstanden ist!</p> <p>- Regenwasserbehandlung: Durch die neu versiegelte Fläche wird zusätzlich Regenwasser abgeleitet (vielleicht sogar noch behandelt und temporär in Mischwasserkanal und auf die Abwasserreinigungsanlage geleitet) und nicht mehr versickert!</p> <p>- Ökologie -> Hitzeminderung anstreben: durch zusätzliche Versiegelung (Schwarzelag) entsteht eine zusätzlich unnötige Wärmeentwicklung. Die heutige Situation (nach Inbetriebnahme der Ortsumfahrung) auf der Landstrasse/Wilerstrasse zeigt sich bereits ohne flankierende Massnahmen für die querenden Fussgänger als verbessert. Aufgrund der mehrheitlich geraden Strecke können die Fussgänger die Strasse sicher queren – mit der Kernfahrbahn und den damit verbundenen tieferen durchschnittlichen Geschwindigkeiten wird dies künftig sogar einfacher und sicherer. Die für sichere Querungen nötige Strassenbeleuchtung sowie gesicherte Warteräume auf den privaten Vorplätzen sind vorhanden. Bereits vor der Umfahrung wurde im Zeitraum von 2011-2017</p>					
---	--	--	--	--	--

	nur ein Fussgängerunfall registriert und zwar im Knotenbereich Hofackerstrasse.				
39	<p>Busbucht beibehalten</p> <p>Die einzige echte flankierende Massnahme sollte unbedingt beibehalten werden. Mit zwei Busverbindungen pro Stunde und Richtung ist sie zudem sehr klein.</p>	<p>Bushaltestelle gemäss Vorschlag Gemeinde planen</p>	siehe Antwort "Ergebnisse"		×

40	<p>1. Hier sind meine Parkplätze für mich Privat und für Besucher</p> <p>2. Meine Privatsphäre wird mit dem neuen Trottoir doch massiv gestört und nach einer Partynacht will ich nicht am Morgen meine Fassade von Urin und Säure befreien. Dies beobachte ich leider immer wieder auf der anderen Strassenseite.</p> <p>3. Ein Abriss von meinem Mauerwerk und eine Verengung der Einfahrt kommt leider nicht in Frage.</p> <p>4. Ein Wendepplatz kommt für mich auch nicht in Frage, den hier steht mein Gemüsegarten schon seit 10 Jahren und ich lege viel Wert darauf oder haben sie mir noch einen Vorschlag wie ich einen Wendepplatz sonst noch nutzen kann?</p> <p>5. Was mir auch Sorgen macht, ist die Wertminderung von meinem Haus. Gestatten Sie mir noch eine Frage: Vor der Umfahrung Bütschwil 16 Tausend Fahrzeuge nach der Umfahrung Bütschwil 6 Tausend Fahrzeuge und jetzt müssen Flankierende Massnahmen her, unter dem Begriff Sicherheit für die Bevölkerung.</p> <p>Wie sie oben lesen können, bin ich nicht begeistert von dem Vorhaben der sogenannten Flankierenden Massnahmen auf meinem Grundstück wie über das ganze Projekt. (für Plan siehe beigefügtes Dokument)</p>	<p>Erhalt der vorhandenen Parkplätze auf Grundstück Nr. 1053B</p> <p>Verzicht auf nordseitiges Trottoir bei Grundstück Nr. 1053B</p> <p>Vorgeschlagener Wendepplatz kommt so nicht in Frage</p> <p>Abriss von Mauerwerk und eine Verengung der Einfahrt kommt nicht in Frage</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.</p> <p>Dementsprechend sind bestehende Rückwärts- resp. Seitwärtsparkplätze aus Gründen der Verkehrssicherheit aufzuheben.</p> <p>In der weiteren Projektbearbeitung wird mit dem Eigentümer das Gespräch gesucht, um eine bestmögliche Lösung zu finden.</p>	×		
----	---	--	---	---	--	--

41	<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>			×
42	<p>Es sollte unbedingt in beiden Fahrtrichtungen eine Busbucht installiert und auf den Bushalt auf der Fahrbahn verzichtet werden.</p>	<p>Bushaltestelle gemäss Vorschlag Gemeinde planen</p>	<p>siehe Antwort "Ergebnisse"</p>		×	

43	<p>Fahrbahnhaltestelle anstelle Busbucht und Anpassung Fussgängerübergang Ich kann es nicht verstehen, dass auf einem Abschnitt mit flankierenden Massnahmen eine Busbucht errichtet werden soll. Mehr Widerspruch geht ja gar nicht. Zudem wird dabei wertvolle Grünfläche versiegelt, was völlig unnötig ist. Die Fahrbahnhaltestelle ist hier klar sinnvoller. Mir ist der Kantonsratsbeschluss bekannt, dass nur bei driftigen Gründen auf eine Busbucht verzichtet werden kann. In meinen Augen ist dieser Entschluss dadurch entstanden, dass Kantonsstrassen meistens dem Verkehrsfluss dienen und dementsprechend ausgebaut werden. Hier ist die Situation jedoch völlig anders. Der Verkehrsfluss übernimmt die Umfahrungsstrasse. Diese Strasse hat Erschliessungscharakter. Die Fahrbahnhaltestelle ist eine sehr einfache und effiziente flankierende Massnahme. Zudem ist die Haltestelle neu auf der anderen Strassenseite, was ein erhöhtes Risiko für den Fussverkehr neu erschafft. Aus all diesen Gründen sollte ein Fahrbahnhaltestelle begründbar sein. Warum ist der Übergang im Projekt so gefährlich: Beim Schulschluss am Mittag (Oberstufe 11:40 Uhr) ist die Zeit sehr knapp auf den Busanschluss Richtung Ganterschwil (11:49 Uhr) Mit Unterrichtsüberziehung, Zusammenpacken und dem kurzen Fussmarsch zur Haltestelle</p>	<p>Anstelle der Busbucht soll eine Fahrbahnhaltestelle gebaut werden</p> <p>Verschiebung des Fussgängerstreifens hinter die Fahrbahnhaltestelle</p> <p>Bushaltestelle gemäss Vorschlag Gemeinde ist zu bekämpfen</p>	wird zur Kenntnis genommen			×
----	---	--	----------------------------	--	--	---

<p>(250 m plus Distanzen im Schulhaus) sind 9 Minuten nicht immer ausreichend. Logisches Resultat: die letzten Oberstufenschüler:innen werden auf den Bus rennen müssen, jeden Tag. Das war bei mir schon so, hat sich nicht verändert und wird sich auch in absehbarer Zukunft nicht ändern. Im Orthofoto ist übrigens auch die Abkürzung über die Wiese bei der Haltestelle ersichtlich. Nächste logische Konsequenz: Mit der jetzigen Insel werden einige Oberstufenschüler:innen kurz bevor der Bus da ist und auch wenn noch der Bus da ist gerade über die Strasse rennen (!). Eine Busbucht hätte die Konsequenz, dass wenigstens einseitig der Verkehr aufgehalten werden würde und so das Risiko minimiert würde. Zudem könnte die Mittelinsel näher an die Kreuzung verlegt werden, um einen direkteren Weg zur Haltestelle zu ermöglichen. Weiter ist mir nicht ersichtlich, warum die beiden baulichen Inseln links und rechts des Streifens 6 m lang sein müssen. Dies scheint mir willkürlich und kann auf rund 2 m verkürzt werden. Meine Vorschläge (Reihenfolge: Beste bis Schlechteste):</p> <p>1. Fahrbahnhaltestelle Nord: Der Fussgängerübergang liegt genau auf der direkten Linie der Fussgänger. Sollten Oberstufenschüler:innen über die Strasse rennen, rennen sie nun wenigstens über den Fussgängerstreifen. Zudem ist eine Fahrspur</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>durch den Bus blockiert, was die Sicherheit in diesem spezifischen Fall weiter erhöht.</p> <p>2. Fahrbahnhofstelle Süd: Der Fussgängerübergang ist nun direkt hinter dem Bus, was den Umweg zum Projektierten Fall verkürzt und die Oberstufenschüler:innen zwingt, über den Fussgängerstreifen zu gehen/rennen. Allerdings könnten ganz «waghalsige» Oberstufenschüler:innen noch vor dem Bus die Strasse queren, um die Abfahrt des Buses zu verhindern. Mir ist bewusst, dass dies vermieden werden sollte, aber könnte passieren</p> <p>3. Busbucht Nord: Die Schüler werden so wenigstens über den Fussgängerstreifen rennen und nicht daneben wie im Projekt vorgesehen. Es müsste jedoch ein Gebäude (teils) abgerissen werden.</p> <p>4. Busbucht Süd: Geplante Variante: Diese Variante ist nach den obigen Gründen in meinen Augen klar nicht Umsetzbar. Sollten keine Änderungen erfolgen, werde ich diese Lösung nach meinen Möglichkeiten bekämpfen. Das ist einfach in der Praxis an diesem Ort zu gefährlich. Im Anhang sind die Visualisierungen meiner Varianten (nicht Masstabsgetreu)</p>					
---	--	--	--	--	--

44	<p>Unser Vorschlag 1: neue Buslinienführung: Unser Vorschlag ist eine neue Führung der Buslinie Bütschwil – Lütisburg – Ganterschwil. Die neue Route wäre folgendermassen: (1) Bhf Bütschwil, Fahrt über die Ottilienstrasse –hoch zur Grämigerstrasse (2) Haltestelle Schule (3) Langenrainstrasse (4) Lütisburg (5) Ganterschwil (6) Hofwiesen (1) Bhf Bütschwil</p> <p>Diese Routenführung würde nur Vorteile bringen. Es wäre eine Rundreise ohne Gegenverkehr und Risikopunkten. Die obigen Risiken würden nicht auftreten, respektive vermindert, da die neue Haltestelle Schule (2) ebenfalls sicher gestaltet werden könnte – ggf. im bestehenden Parkplatz des Fussballfeldes. Ebenfalls könnten Senioren mit Einschränkungen das Hallenbad leichter besuchen. Selbst für diejenigen, welche sich schwer tun mit dem Weg vom Hallenbad zu Hofwiesen (6), könnten für die Rückreise bei der Schule (2) einsteigen und die Rundfahrt über Ganterschwil (5) antreten – wenn Zeit keine grosse Rolle mehr spielt. Es könnte ggf. auch noch in der neuen Gewerbezone (Güntensperger Käse AG) eine Bushaltestelle geben. Die Behinderungen des Verkehrsflusses auf der Hauptstrasse bei der</p>	<p>Neue Führung der Buslinie Bütschwil-Lütisburg-Ganterschwil</p> <p>Parkgestaltung in der Wiese des Grundstücks Nr. 58B</p>	<p>Dieser Vorschlag betrifft nicht die flankierenden Massnahmen. Eine regionale, grossräumige Abstimmung wäre nötig. Das Gebiet Lerchenfeld ist mit dem Bahnhof Lütisburg Station erschlossen. Ein direkter Kurs nach Ganterschwil wird bevorzugt.</p>			×
----	--	--	--	--	--	---

<p>MIGROS würde um über 50% reduziert werden und damit auch die Risiken. Die Busse müssten nicht mehr die Hauptstrasse kreuzen. Unser Vorschlag 2: Parkgestaltung in der Wiese des Kantons. Das Geschäft 'Alte Möbel Markt' ist in der Liegenschaft Landstrasse 50 eingemietet. Besitzer ist der Kanton SG. Zur Liegenschaft gehört auch die Wiese um die Parzelle herum. Sollte nun, aus welchen Gründen auch immer, Ihre ungünstige Variante mit 2 Bus-Buchten an der Landstrasse realisiert werden, dann wäre es u. E. optimaler, wenn: a) die Busbucht Stadt auswärts (Ost) um ca. 5 Meter näher ans Dorf gebaut würde, um die Sicht zur Hauptstrasse Richtung Süd sicherzustellen, respektive nicht noch mehr zu verschlechtern b) auf den Fahrradunterstand verzichtet würde, da kein Bedarf am Rande der Agglomeration ersichtlich ist und/oder uns dieser Bedarf nicht erschliessen will) die Wiese vor dem Alten Möbel Markt zu einem Themenpark mit insektenfreundlichen Blumen, Kräutern und Ruhebänken umgestaltet würde, damit wenigsten ein kleiner Nutzen aus der Umgestaltung gezogen werden kann und die Kinderschar nicht am Strassenrand sich aufhalten muss. (inkl. genügend Abfalleimer, da die Kinder sich in der MIGROS verpflegen und die jetzige Situation ungenügend ist. Bei Wind ist die ganze Umgebung mit Müll eingedeckt.) Ansonsten sind keine Mehrwerte</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>an Ihrem Vorschlag erkennbar. Die Gesamtsituation würde deutlich verschlechtert. Es hat u. E. nichts mit 'flankierenden Massnahmen' zu tun. Der am Anfang im Bildchen dargestellte 'freundliche Publikumsverkehr mit Kinderwagen' suggeriert eine Realität, die aus demographischen Gründen so NIE stattfinden wird. (Pläne siehe Dokument im Anhang)</p> <p>Wir verstehen grundsätzlich, dass im Rahmen der Gleichstellung von Behinderten ein Handlungsbedarf an der besagten Bushaltestelle Hofwiesen besteht. Jedoch ist Ihre vorgeschlagene Lösung u. E. wenig förderlich. Im Gegenteil. Ihre jetzige Lösung ist unpraktisch, teuer und erhöht die Risiken (Die Risiken werden als RAMS-Experte der SBB und nach den Regeln der DIN12100 und K-250 beurteilt.) massiv, bringt jedoch wenig praktischen Nutzen – ausser der reinen Pflichterfüllung. Risiko 1: Mit dem Aufteilen der Bushaltestelle vom grossen Wendeplatz Hofwiesen auf zwei Buchten links und rechts werden die Risiken unweigerlich über die Massen erhöht. Fakt ist: 90% der Fahrgäste an der besagten Haltestelle Hofwiesen sind Kinder. Bis anhin war die Schar an Kindern in einer verkehrsisolierten Schutzzone versammelt (Wendeplatz), um in den Bus einzusteigen, respektive auszusteigen. Der Pulk an Kindern konnte aus der bestehenden,</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>verkehrsfreien Schutzzone direkt zur Schule hoch gehen und umgekehrt. Es bestand keine wesentliche Gefährdung. Bei Ihrer neuen Lösung müssten nun die in Richtung Wil (Bütschwil-Hofwiesen) ankommenden Schüler die Hauptstrasse überqueren. Das erhöht es das Risiko wesentlich. Risiko 2: Zurzeit befindet sich in Richtung Wil auf der rechten Seite nur der Parkplatz unseres Geschäfts 'Alte Möbel Markt'. Die Besucher des Geschäfts kommen in der Regel per Auto. Es gibt also kaum Fussgänger. Es braucht daher keinen zusätzlichen Fussgängerstreifen. Es gibt auch nur eine einzige Wohnparzelle auf der rechten Seite, plus jene, auf der Höhe der MIGROS. Diese können den bestehenden Fussgängerstreifen der MIGROS benutzen. Das grösste Risiko in diesem Abschnitt ist die Hecke der letzten Liegenschaft vor dem Parkplatz. Es hat schon mehrere Auffahrumfälle gegeben, weil die ankommenden Fahrzeuge zu spät aus der Deckung der Hecke erkennbar sind und umgekehrt – besonders dann, wenn diese 'sehr in Eile' sind. Die geplante Bus-Bucht und einem überdachten Fahrrad-Ständer würden zwar vielleicht eine gewisse Verkehrsberuhigung geben, jedoch würde das bestehende Risiko durch eine erhöhte Einschränkung der Sicht nochmals um einiges erhöht werden. Nachteil der heutigen Situation Die heutige Situation ist eigentlich</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>eine sehr optimierte Lösung. Die Kinder sind immer sicher und dass müsste das wichtigste Argument sein. Dem gegenüber steht die Verpflichtung des Gleichstellungsgesetzes. Es stimmt, die Leute mit Einschränkungen können schlecht ein und aussteigen, da es keinen Bordstein gibt, der eine ebenmässiges Ein- und Aussteigen erlauben würde. Ein weiterer Nachteil ist, dass die möglichen Besucher, mit eben jenen besagten Einschränkungen, kaum das Hallenbad besuchen können. Der Weg von der Bushaltestelle (Hofwiesen) hoch zum Hallenbad ist für Leute mit besagten Einschränkungen zu beschwerlich. So erfahren bei der eigenen Mutter, die sehr gerne ins Fitness Schwimmen für Senioren gegangen wäre, aber Aufgrund der Situation darauf verzichten musste. Die bestehenden Nachteile können jedoch behoben werden, ohne dass die Risiken massiv erhöht werden. Ja, es gibt Lösungen, die sogar die bestehenden Risiken vermindern werden. Demografie: Es gibt nur eine einzige Wohnparzelle auf der rechten Strassenseite (Ost), herwärts der Eisenbahnbarriere. Wenn überhaupt sind es Jogger, welche sich jedoch auf der linken Strassenseite (West) bis zu den Feldwegen entlang der Eisenbahnschienen bewegen oder Radfahrer von ausserhalb des Dorfes aus Richtung Engi. Fussgänger auf der rechten Seite (Ost) dürfte es über 500</p>					
--	--	--	--	--	--

	Meter keine geben, da niemand dort wohnt, respektive das linke Trottoir ausreicht auf der Höhe Kreuz/Hofacker.					
45	<p>Velounterstand Ost braucht es nicht</p> <p>Ich begrüsse sehr die Velounterstände an beiden Haltekanten. Jedoch frage ich mich, wer diese auch wirklich braucht. Ich denke höchstens eine Hand voll (wenn überhaupt irgendjemand) werden hier vom Velo auf den Bus umsteigen und diese Unterstände benützen. Die Migros und die Oberstufenschule hat eigene Unterstände. Der Rest wird eher an den Bahnhof weiterfahren und dort auf den Zug umsteigen. Ich denke der Velounterstand auf der westlichen Seite reicht völlig aus. Der östliche ist meines Erachtens überflüssig und kann gestrichen werden.</p>	Auf Velounterstand Ost kann verzichtet werden	siehe Antwort "Ergebnisse"			
46	<p>Weglassen des Velounterstandes</p> <p>An dieser Bushaltestelle steigt nur jemand ein, der zum Bahnhof möchte. Also wird ein Radfahrer auch noch die paar Meter bis zum Bahnhof weiterfahren um dort sein Velo abzustellen. Dieser Velounterstand wird leer stehen bzw. Ziel von Vandalismus werden und somit unnötige Kosten für Reparaturen und Reinigung verursachen.</p>	Auf Velounterstand kann verzichtet werden	siehe Antwort "Ergebnisse"			

47	<p>Wir sind dankbar, dass die Idee, direkt vor unserer Liegenschaft Landstrasse 41 eine Busbucht zu erstellen, definitiv verworfen worden ist.</p> <p>Wir selbst sind der Meinung, dass beide vorgeschlagenen Lösungen für die Bushaltestelle Hofwiesenstrasse vertretbar sind und den Verkehr, selbst bei einem Halt auf der Hauptstrasse, nicht wesentlich beeinträchtigen.</p>	<p>Vorgeschlagene Lösungen für die Bushaltestelle Hofwiesen sind vertretbar</p>	<p>wird zur Kenntnis genommen</p>			
48	<p>Zebrastreifen für Bewohner/Besucher von Hofackerstrasse und Austrasse</p> <p>Wenn schon für teures Geld ein Trottoir an der Ostseite der Wilerstrasse gebaut wird, wird auch bei Strassenabzweigungen für Fussgänger ein sicheres Wechseln der Strassenseite nötig. Dies besonders auch deshalb, da die Tierklinik mit angebautem Kleintierzoo für Spaziergänger sehr attraktiv ist und das Hofackergelände mit der Entsorgungsstation auch von Fussgängern aufgesucht wird. In der Nähe der Ottilienkreuzung sind kurz hintereinander zwei Zebrastreifen geplant, der ganze Rest der Wilerstrasse bis zur Abzweigung nach Ganterschwil soll zebrastreifenfrei bleiben?</p>	<p>Fussgängerübergang im Bereich Hofackerstrasse und Austrasse prüfen</p>	<p>siehe Antwort "Ergebnisse"</p>		<p>×</p>	

49	<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. Seitwärtsparkplätze 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 über dieselbe</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. 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 siedlungsorientierten Gesichtspunkten zu erfolgen hat. Verkehrsorientierte Strassen bilden dabei das übergeordnete Netz und ermöglichen sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte.</p>			
--	--	--	---	--	--	--

50	<p>Antrag für die Aufhebung der Ausbuchtung Hofwies in Richtung Engi Dorf auswärts. Zusammenlegung der Bushaltestelle Hofwies wie bis anhin auf Seite Dorf einwärts für beide Richtungen. Mit einem erhöhten Wartebereich (z.B. 3m Breite) zwischen Strasse und "Bushaltestelle", um beide Seiten Rollstuhlgängig bedienen zu können. Für die Sicherheit der Schüler beim Warten/Einsteigen in den Bus Richtung Ganterschwil. Schüler sind keine Herdentiere und letzte Schüler rennen jeden Tag, wenn Bus bereits schon auf Platz wartet noch zum Bus. Dies wird sich nicht ändern, wenn Bus auf der anderen Strassenseite wartet. Somit rennen sie über die befahrene Strasse und sicher nicht über den Fussgängerstreifen der zu weit entfernt ist - Unfälle sind vorprogrammiert. Der Schafhaag welcher jetzt rund um die Swisscomparzelle steht kann bezeugen, dass alle Schüler und auch Erwachsene den kürzesten Weg nehmen. Landparzelle Swisscom kann erworben werden. Habe Angebot vor 5 Jahren erhalten, würde den Rest der Parzelle von 600m2, welcher nicht benötigt wird erwerben Somit können die Kosten des Landerwerbs wie auf dem Technischen Bericht als schlechten Punkt vermerkt ist etwas geschmälert werden. Besten Dank.</p>	<p>Bushaltestelle gemäss Vorschlag Gemeinde planen</p>	<p>siehe Antwort "Ergebnisse"</p>			
----	--	--	-----------------------------------	--	--	--

×