



**Tiefbauamt**

Kantonsstrasse Nr. 13, Wildhauserstrasse – Haagerstrasse  
Nr. 35, Grabserstrasse  
Nr. 113, Gasenzenstrasse

RMS-Kilometer km 49.805-59.043; km 0.000-1.004; km 6.119-7.935

Gemeinde **Gams**

Bauobjekt **Lärmsanierungsprojekt Gams, Abschnitte 29.1 bis 29.4**

Plan, Massstab **Mitwirkungsbericht**

57-1

Projektverfasser Tiefbauamt Kanton St.Gallen Mobilität und Planung Lämmli Brunnenstrasse 54 9001 St.Gallen  T 058 229 04 26 www.tiefbau.sg.ch	Genehmigungsvermerke	vom TBA freigegeben		
Plan 02.57-1 Projekt B29.7.029.001 Mn/FGS FinV	Ausfertigung für		Format A4	
Vorstudie	Entwurf	Gezeichnet	Geprüft	Datum
<b>Vorprojekt</b>	fs		MJe/KaA	14.02.2024
Bauprojekt				
Genehmigungs-/Auflageprojekt				
Ausschreibung				
Ausführungsprojekt				
Dok. des ausgeführten Werks				





# Inhalt

<b>Glossar</b>	<b>4</b>
<b>1 Zusammenfassung</b>	<b>5</b>
<b>2 Einleitung</b>	<b>5</b>
2.1 Ausgangslage	5
2.2 Organisation	6
<b>3 Mitwirkung</b>	<b>6</b>
3.1 Zweck und Durchführung	6
3.2 Eingegangene Stellungnahmen	6
3.3 Mitwirkende	6
<b>4 Ergebnisse</b>	<b>7</b>
4.1 Die am häufigsten angesprochenen Themen	7
4.2 Detaillierte Auswertung der Eingaben	12



## Glossar

ASTRA	Bundesamt für Strassen
AFU	Bundesamt für Umwelt
USG	Umweltschutzgesetz
LSV	Lärmschutz-Verordnung
SVG	Strassenverkehrsgesetz
SSV	Signalisationsverordnung
VTS	Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

# 1 Zusammenfassung

Im Rahmen der Mitwirkung auf Basis des Vorprojektes eingegangenen Anregungen sprechen insbesondere die folgenden Projektelemente an:

- Geplante Geschwindigkeitsreduktion auf der Grabserstrasse
- Wunsch nach Geschwindigkeitsreduktion auf der Wildhausstrasse
- Fehlende Berücksichtigung der saisonalen Temporeduktion auf 50 km/h aufgrund des Wildwechsels auf der Grabser- / Staatsstrasse
- Einfluss des steigenden Anteils von Elektrofahrzeugen auf die Lärmbelastung

# 2 Einleitung

## 2.1 Ausgangslage

An den Kantonsstrassen Nrn. 13, 35, 113 in Gams werden bei mehreren Liegenschaften die Immissionsgrenzwerte gemäss eidgenössischer Lärmschutz-Verordnung (SR 814.41; abgekürzt LSV) überschritten.

Das Projekt sieht den Einbau von lärmarmen Belägen sowie die Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit im Gebiet Wolfhag / Brägglistfeld von 80 km/h auf 60 km/h vor. Für einzelne Liegenschaften soll der Einbau von Schallschutzfenstern geprüft werden.

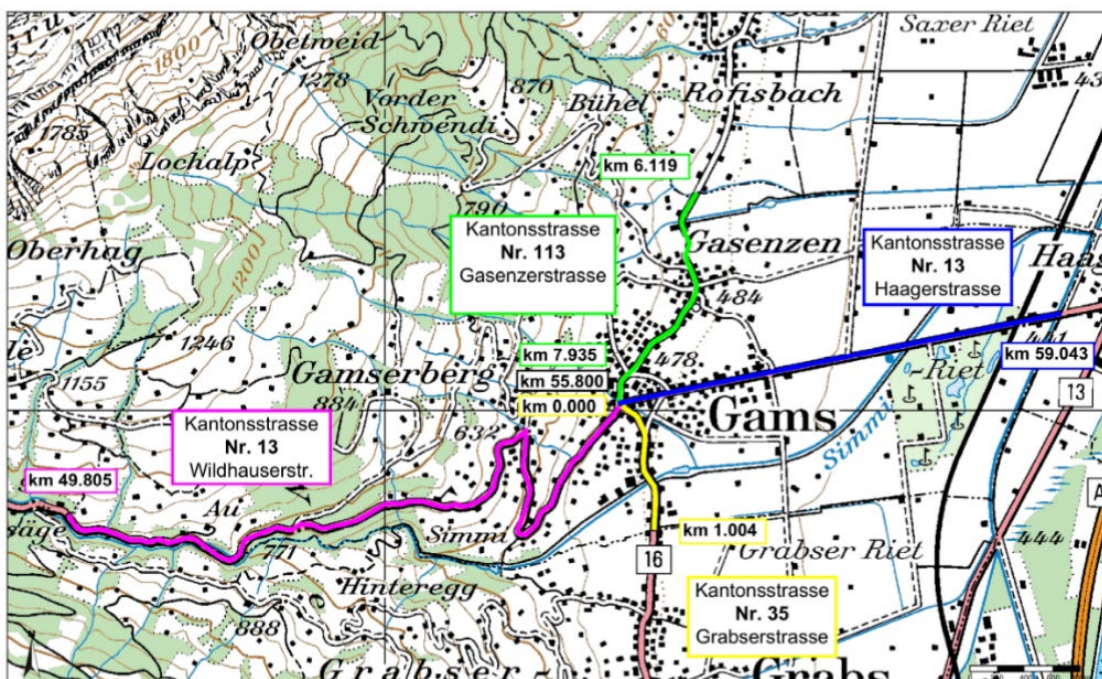


Abbildung 1: Übersicht Projektperimeter Lärmsanierungsprojekt



## 2.2 Organisation

### **Bauherrschaft**

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

### **Projektverfasser/in**

Tiefbauamt Kanton St.Gallen  
Mobilität und Planung  
Lämmli Brunnenstrasse 54  
9001 St.Gallen

## 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 «Kantonsstrassen Nrn. 13, 35, 113, Gams: Lärmsanierungsprojekt Gams, Abschnitte 29.1 und 29.4 - B29.7.029.001» wurde vom 15. Mai bis 15. Juni 2023 durchgeführt. Der Öffentlichkeit standen während der Mitwirkung die Dokumente Stand Vorprojekt digital zur Verfügung.

### 3.2 Eingegangene Stellungnahmen

Während der Mitwirkung wurden 19 Eingaben eingereicht, mittels Onlineformular und E-Mail.

### 3.3 Mitwirkende

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

<b>Privatpersonen/Organisationen/Gruppen</b>	<b>Anzahl Eingaben</b>
Privatpersonen	17 Eingaben
Organisationen (inkl. Politische Parteien)	1 Eingabe
Unternehmen	1 Eingabe
<b>Total</b>	<b>19 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 häufigsten angesprochenen Themen

#### 4.1.1 Bestimmung Lärmbelastung

##### Mitwirkungseingabe

In verschiedenen Voten werden die Aspekte der Verkehrsentwicklung, Verkehrszusammensetzung und Fahrverhalten (Geschwindigkeit, Beschleunigung, Bremsen) angesprochen und deren Berücksichtigung in der Lärmbeurteilung hinterfragt.

##### Stellungnahme

Die in der Mitwirkung angesprochenen und oben erwähnten Aspekte hängen mit dem gewählten Berechnungsmodell und den verwendeten Verkehrsdaten zusammen.

Allgemeines zur Bestimmung der Lärmbelastung:

Lärmimmissionen im Strassenlärm können grundsätzlich entweder anhand von Lärmberechnungen oder Lärmmessungen bestimmt werden. Beide Verfahren sind gemäss Art. 38 Absatz 1 der Lärmschutz-Verordnung gleichwertig. Für die Verwendung von Lärmberechnungen gegenüber Messungen spricht, dass Modellberechnungen einfacher und somit schneller sowie kostengünstiger durchführbar sind. Ausserdem ergeben die Berechnungen gleichwertige Abbildungen des Lärms – und zwar für jede einzelne Liegenschaft.

Modellberechnungen können mittels Immissionsmessungen (Kurz- und Langzeitmessungen) und Emissionsmessungen - wenn möglich oder sinnvoll – überprüft werden.

Verkehrsentwicklung:

Bei Lärmsanierungsprojekten sind die massgebenden Lärmpegel gemäss gängigem Recht nicht die heutigen, sondern die in 20 Jahren prognostizierten Pegel. Aufgrund der bisherigen Verkehrsentwicklung wurden die Verkehrsdaten für 2020 mit einer Zunahme von durchschnittlich rund 20 Prozent auf das Jahr 2040 hochgerechnet. (siehe Kap. 3.3 des Lärmsanierungsprojekts)

Berechnungsmodell:

Für die Berechnung der Lärmbelastungen muss ein entsprechendes und, dem Stand des Wissens, geeignetes Berechnungsverfahren verwendet werden (Ziffer 1 Absatz 2 des Anhangs 2 LSV). Beim vorliegenden Projekt wurde das neuste emissionsseitige Berechnungsmodell sonROAD18 (Empa) verwendet, wie auch die daraus berechnete Wirkung von Massnahmen an der Quelle (lärmarme Beläge und Temporeduktionen) beurteilt. Die Schallausbreitungsberechnung erfolgte weiterhin nach dem Modell StL-86+ und wurde in einem dreidimensionalen, digitalen Modell ermittelt. Für die Berechnung des massgeblichen Beurteilungszustandes (Sanierungshorizont) wurde der festgelegte Endwert des Belages berücksichtigt.



Der Beurteilungspegel für den Strassenlärm wird gem. Ziffer 31 des Anhangs 3 LSV ermittelt. Dieser wird auf Basis des von der Summe aller Motorfahrzeuge verursachten A-bewerteten Mittelungspegels ermittelt. Dabei werden die Teilpegel für den durchschnittlichen Tages- und Nachtverkehr ermittelt. Der durchschnittliche Tages- und Nachtverkehr ist der stündliche Verkehr von 06.00 bis 22.00 Uhr und von 22.00 bis 06.00 Uhr im Jahresmittel (vgl. Ziffer 32 Absatz 1 des Anhangs 3 LSV).

Verkehrszusammensetzung und Fahrverhalten:

Das erwähnte Berechnungsmodell sonROAD18 erlaubt Emissionsberechnungen bereits ab einer Geschwindigkeit von 20 km/h. Dabei basieren die Berechnungen auf den effektiven Geschwindigkeiten pro Fahrzeugklasse, sowie die Simulation von Beschleunigungsvorgängen im Einzelfall. Dabei wird im Rahmen des Lärmsanierungsprojekts die Verkehrszusammensetzung des jeweiligen Strassenabschnitts berücksichtigt. Die massgebenden Lärmemissionen (Sanierungshorizont) beinhalten sowohl das Motorengeräusch wie auch Rollgeräusch. Dabei wird die gefahrene Geschwindigkeit und die Strassenlängsneigung - aufwärts wie auch abwärts - pro Fahrzeugkategorie (z.B. LKWs, Autos, Motorräder, ...) wie auch die Tourenzahlen (z.B. Gangschaltung) bei der Ermittlung der Emissionen nach sonROAD18 berücksichtigt. Das Fahrverhalten (Geschwindigkeit, Beschleunigung, Bremsen) fliesst somit in die Berechnung ein. Dabei ist aber zu beachten, dass wie oben erwähnt im Strassenlärm der Beurteilungspegel auf dem Mittelungspegel beruht. D.h. kurzzeitige lärmintensive Beschleunigungsphasen einzelner Verkehrsteilnehmer werden nicht als Maximalpegel in der Lärmbeurteilung berücksichtigt, sondern fliessen in den Mittelungspegel ein.

### **Fazit**

Beim vorliegenden Lärmsanierungsprojekt wurden die Beurteilungszustände mit dem neuesten Berechnungsmodell sonROAD18 eruiert. Dadurch kann die Wirkung von Lärmschutzmassnahmen, vor allem an der Quelle, mit hoher Genauigkeit prognostiziert werden, um die am besten geeignetste Massnahme bestimmen zu können. Ebenso wurde beim für die Beurteilung relevanten Zustand die künftige Verkehrszunahme berücksichtigt und somit dem Vorsorgeprinzip Rechnung getragen. Das gewählte Berechnungsmodell berücksichtigt zudem die Verkehrszusammensetzung sowie das Fahrverhalten.

## **4.1.2 Prüfung Temporeduktionen**

### **Mitwirkungseingabe**

Temporeduktionen werden kontrovers beurteilt.

### **Stellungnahme**

Der Bundesrat legt die Geschwindigkeitsbegrenzung für alle Strassen fest. Die örtliche Behörde kann diese für bestimmte Strecken nach einem Gutachten ändern, um Gefahren zu vermeiden, Umweltbelastungen zu reduzieren oder den Verkehrsfluss zu verbessern (Art. 4a VRV).





Die Behörde oder das ASTRA kann für bestimmte Strecken Ausnahmen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten anordnen, um spezifische Verkehrsrisiken zu mindern, den Schutz bestimmter Verkehrsteilnehmer sicherzustellen, den Verkehrsfluss zu optimieren oder eine übermäßige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) zu reduzieren. Dabei muss der Grundsatz der Verhältnismässigkeit beachtet werden.

Eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit als Lärmsanierungsmassnahme an der Quelle ist gemäss gesetzlichen Vorgaben (USG, LSV, SVG und SSV) zu prüfen. Das Bundesamt für Umwelt BAFU publizierte 2021 ein Prüfschema für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Haupt- und übrigen Strassen. Hervorgehend aus diesem Prüfschema ist eine Reduktion der Geschwindigkeit, also eine Abweichung von der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung, eine mögliche Massnahme, welche die zuständige Behörde nur nach Prüfung der Verhältnismässigkeit anordnen kann. (Schema Verhältnismässigkeitsprüfung, BAFU, PDF, 1019 kB, 08.07.2021)

Weiter ist zu beachten, dass der Gesetzgeber Vorgaben betreffend der Platzierung der Geschwindigkeitssignale macht.

Der Beginn der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (Art. 4a Abs. 1 Bst. a VRV) wird mit dem Signal «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» (2.30.1) dort angezeigt, wo die dichte Überbauung auf einer der beiden Strassenseiten beginnt. Das Ende der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wird mit dem Signal «Ende der Höchstgeschwindigkeit 50 generell» (2.53.1) angezeigt; es steht dort, wo keine der beiden Strassenseiten mehr dicht bebaut ist. Entsprechend kann die Signalisation nicht beliebig erweitert oder verkürzt werden.

Damit bei einer Signalisation von einer Lückenschliessung gesprochen werden kann, gilt in der Praxis, dass der Abstand zwischen den Geschwindigkeitssignalisationen nicht mehr als 150 Meter betragen darf.

### **Fazit Prüfung von Temporeduktionen**

Beim vorliegenden Lärmsanierungsprojekt wurden für die verschiedenen Strassenabschnitte gemäss Schema Verhältnismässigkeitsprüfung mögliche Geschwindigkeitsreduktionen überprüft. Mit Ausnahme des Strassenabschnitts der Grabserstrasse wurden diese verworfen.

Für die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduktion auf der Grabserstrasse wurde zusätzlich ein Geschwindigkeitsgutachten durch einen Verkehrsingenieur angefertigt. Dieses kommt zum Schluss, dass eine Geschwindigkeitsreduktion notwendig, zweckmässig und verhältnismässig ist.

Bei der Prüfung der Temporeduktion auf der Grabserstrasse wurden auch die oben erwähnten Aspekte betreffend Platzierung der Geschwindigkeitssignale und der Lückenschliessung beachtet.



### **4.1.3 Einfluss Elektrofahrzeuge auf die Strassenlärmemissionen**

#### **Mitwirkungseingabe**

Es wird verschiedentlich auf den vermeintlichen Einfluss der Elektrofahrzeuge auf die Strassenlärmemissionen hingewiesen.

#### **Stellungnahme**

Obschon Elektrofahrzeuge bei tiefen Geschwindigkeiten oder im Stillstand und im stop-and-go Verkehr leiser sind als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, haben Studien gezeigt, dass das Lärminderungspotential durch den gesteigerten Anteil an Elektrofahrzeugen gering ist. Je nach Studie verschwindet dieser Unterschied ab Geschwindigkeiten zwischen 25 und 50 km/h. Bei höheren Geschwindigkeiten gibt es zwischen beiden Motorentypen keinen wahrnehmbaren Unterschied mehr, da ab diesen Geschwindigkeiten das Abrollgeräusch gegenüber dem Motorengeräusch (bei Personenwagen ab rund 20 km/h und bei LKW und Bussen ab rund 35 km/h) dominierend ist. D.h. die positive Wirkung einer Umstellung auf Elektromotoren ist bei lauten Fahrzeugen wie z.B. LKW's und Bussen grösser als bei Personenwagen.

Lärmberechnungen deuten zudem darauf hin, dass bei einem aktuellen Anteil von rund 2 Prozent Elektrofahrzeugen am Gesamtverkehrsmix die Lärmreduktion selbst im städtischen Verkehr bei Tempo 30 kaum wahrnehmbar ist.

Dazu kommt ein paradoxer Effekt: Weil Elektrofahrzeuge bei niedrigen Geschwindigkeiten fast geräuschlos sind, was für Fussgänger und andere Verkehrsteilnehmer ein Sicherheitsproblem darstellt, erfordert dies die Installation von künstlichen Geräuschen, was den positiven Effekt der geräuschlosen Fahrt wieder zunichtemacht.

Weitere Informationen zu diesem Thema sind u.a. dem Faktenblatt «Lärmemissionen von Elektrofahrzeugen» des cercle bruit - [Factsheet\\_Elektromobilitaet\\_de.pdf \(cerclebruit.ch\)](https://www.cerclebruit.ch/factsheet_elektromobilitaet_de.pdf) zu entnehmen.

#### **Fazit Einfluss Elektrofahrzeuge auf die Strassenlärmemissionen**

Elektrofahrzeuge haben zwar einige Vorteile in Bezug auf Lärmemissionen, insbesondere im Stillstand und bei niedrigen Geschwindigkeiten, aber diese Vorteile sind bei höheren Geschwindigkeiten und im Kontext des gesamten Verkehrsmixes begrenzt. Die Hauptursachen für Strassenlärm, wie Rollgeräusche und hohe Verkehrsdichte, werden durch Elektrofahrzeuge nicht reduziert.



#### **4.1.4 Saisonale Geschwindigkeitsreduktion wegen Wildwechsel**

##### **Mitwirkungseingabe**

In verschiedenen Mitwirkungseingaben wird auf die saisonale Geschwindigkeitsreduktion auf der Grabserstrasse zwischen Gams und Grabs wegen des Wildwechsels verwiesen und z.T. moniert, dass diese im vorliegenden Bericht des Lärmsanierungsprojekts nicht erwähnt und bei der Ermittlung der Lärmbelastung nicht berücksichtigt wird.

##### **Stellungnahme**

Der Hinweis ist grundsätzlich korrekt. Die die saisonale Geschwindigkeitsreduktion wurde im Rahmen des Lärmsanierungsprojekts weder erwähnt noch berücksichtigt.

Wie Abklärungen des TBA SG aufgezeigt haben, wird auf einem Abschnitt der Grabserstrasse aufgrund des Wildwechsels während rund 3 Wochen pro Jahr die Geschwindigkeit nachts von 80 auf 50 km/h reduziert. Es handelt sich um eine saisonale rechtskräftig verfügte Signalisation.

Da für die Beurteilung des Strassenlärms der Mittelungspegel über ein Jahr (= gemittelte Schallenergie über ein Jahr) verwendet wird, hat diese kurzzeitige Geschwindigkeitsreduktion akustisch eine vernachlässigbare Auswirkung. Die im Lärmsanierungsprojekt ausgewiesenen Emissionen sind somit korrekt.

##### **Fazit**

Es handelt sich um eine saisonale rechtskräftig verfügte Signalisation.

Da in der Beurteilung des Strassenlärms der Mittelungspegel verwendet wird, hat diese saisonale Temporeduktion keinen Einfluss auf die Lärmbeurteilung und ist somit auch nicht Bestandteil des Lärmsanierungsprojekts Gams. Der Hinweis auf die temporäre Geschwindigkeitsreduktion wird im Bericht ergänzt.



## 4.2 Detaillierte Auswertung der Eingaben

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
1	<p>Unsere Liegenschaft befindet sich einige Meter unterhalb der Wildhauserstrasse. Besonders in den letzten Jahren hat der Freizeitverkehr mit Motorrädern sehr zugenommen. Da sich der Abschnitt zwischen zwei 60er-Beschränkungen befindet (eine ca. 700 m lange Strecke ab Zollhaus bis Chrezibach), wird auf diesem Abschnitt extrem beschleunigt.</p> <p>Die Schaffung einer ruhigeren und angenehmeren Umgebung für die Anwohner ist von grosser Bedeutung, insbesondere an Wochenenden, wenn viele Menschen ihre Freizeit im Freien verbringen möchten. Die Einführung einer 60-km/h-Zone dient dem Schutz der Gesundheit, des Wohlbefindens und der Lebensqualität der Anwohner, indem sie den störenden Motorradlärm effektiv reduziert.</p>	<p>Geschwindigkeitsbeschränkung 60 km/h durchgehend vom Zollhaus (Wildhauserstrasse 28) bis Chrezibach.</p>	<p>Verkehrsentwicklung: Siehe Kapitel 4.1.1</p>			x
			<p>Geschwindigkeitsreduktion: Siehe Kapitel 4.1.1</p> <p>Das LSP zeigt aus, dass im erwähnten Strassenabschnitt die gefahrene Durchschnittsgeschwindigkeit bei 56 km/h liegt (siehe Kap. 4.1.2 des LSP Berichts). Eine Geschwindigkeitsreduktion auf 60 km/h ist somit nicht zweckmässig.</p>			x
2	<p>Die Lärmbelastung direkt neben der Tüfengass ist sehr hoch. Zum einen beschleunigt der aufwärtsfahrende Verkehr</p>	<p>Wir würden es begrüssen, wenn eine Lärmschutzwand an der Hauptstrasse Richtung Wildhaus gebaut wird.</p>	<p>Fahrverhalten: Siehe Kapitel 4.1.1</p>			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	aufgrund der Steigung genau in diesem Bereich, zum andern Verursacht das (Motor-)Bremsen der Bergabfahrenden Fahrzeuge (auch Schwerverkehr) erhebliche Lärmemissionen. Schlafen mit offenem Fenster ist nicht möglich.		<p>Bezug auf offenes Fenster: Die Empfangspunkte im Berechnungsmodell werden gem. Art. 39 LSV in der Mitte der offenen Fenster von Lärmempfindlichen Räumen ermittelt. Im Bericht und in den Plänen werden die entsprechend berechneten Lärmbelastungen ausgewiesen.</p>			x
			<p>Lärmschutzwand: Inwiefern eine Lärmschutzwand wirtschaftlich tragbar und verhältnismässig ist, wird schweizweit nach der Vollzugshilfe Leitfaden Strassenlärm BAFU beurteilt. (Leitfaden Strassenlärm, BAFU, PDF, 945 kB, 2006)</p> <p>Im Rahmen des LSP wurden die Prüfungen entsprechend durchgeführt, aber im Perimeter des vorliegenden Lärmsanierungsprojekts werden die Kriterien für den Bau einer LSW an keinem Ort erfüllt.</p>			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
3	Die subjektive Wahrnehmung der Lärmbelastung ist in Richtung Grabs grösser, da das Gebäude ID 293 den Lärm reflektiert. Fahrzeuge sind dadurch sehr lange hörbar. Für eine Wohlwollende Prüfung bin ich Ihnen dankbar.	Ich beziehe mich auf den Messpunkt beim Gebäude ID 289. Dieser wurde parallel zur Strasse gesetzt. Kann eine zweite Messung in Richtung Grabs gemacht werden?	Die Festlegung der Lärmschutzgrenzwerte beruht auf einer Studie zur subjektiven Wahrnehmung des Lärms. Weitere Informationen zu diesem Thema können folgendem Dokument entnommen werden: <a href="#">gesetzgebung.pdf (baukultur-laerm.ch)</a>			x
			Im Rahmen des LSP wurde die Lärmbelastung nicht gemessen, sondern berechnet. Gem. Art 39 LSV, Abs. 1 sind Messungen und Berechnungen gleichwertig. Dabei werden bei Gebäuden die Lärmbelastungen in der Mitte offener Fenster lärmempfindlicher Räume berechnet (vgl. Art 39 LSV). Die direkt zur Strasse ausgerichteten Fenster weisen die grösste Lärmbelastung aus, da sie beidseitig zur Strasse exponiert sind, während Seitenfassaden nur etwa zur Hälfte der Strasse exponiert sind. Trotz allfälliger Reflektionen, die in der Lärmberechnung berücksichtigt werden,			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
			wird die Lärmbelastung an Seitenfassaden daher immer geringer ausfallen.			
4	Sehr starker Verkehrslärm, wegen Beschleunigung.	Lärmschutzwand auf der Hauptrasse von der Kreuzung bis z. B. Wildhauserstrasse 1	Fahrverhalten: Siehe Kapitel 4.1.1			x
			Prüfung Lärmschutzwand: Das Vorgehen und die Kriterien für die Prüfung von Lärmschutzwänden wurde im Kapitel 4.2 des Lärmsanierungsprojekts aufgezeigt. Die Liegenschaften entlang der Wildhausstrasse zwischen der Kreuzung und der Wildhausstrasse 1 weisen keine Grenzwertüberschreitungen auf. Es besteht daher keine Notwendigkeit für eine Lärmschutzwand. Die Liegenschaft Wildhausstrasse 1 weist zwar Grenzwertüberschreitungen auf, aufgrund der Erschliessung kann das Objekt aber nicht durch eine Lärmschutzwand geschützt werden.			x
5	Das Haus wurde im 1979 gebaut. Seit damals hat der Verkehr stetig		Verkehrszunahme/Prognose: Siehe Kapitel 4.1.1			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	zugenommen. Da starke Lärmbelastung auch gesundheitsschädlich ist, sollte die Belastung möglichst verringert werden.	Werden bei diesem Projekt nur die Liegenschaften ab Hausnummer 35 Richtung Grabs berücksichtigt?	Die erwähnte Liegenschaft wird im vorliegenden LSP berücksichtigt.			x
		Da ich an der Grabserstrasse wohne, bin auch ich vom Strassenlärm betroffen. Messungen mit meinem Handy zeigen teils über 70 dB im Haus mit geschlossenen Fenstern (Es ist mir Bewusst dass Messungen mit dem Handy nicht genau sind, aber sie geben zumindest einen Anhaltspunkt).	Lärmmessungen, welche mit einem Handy durchgeführt werden, sind grundsätzlich sehr ungenau. Massgebend für die Ermittlung der Lärmemissionen bzw. der Lärmimmissionen im Strassenverkehr ist der durchschnittliche Tages- und Nachtverkehr (DTV) eines Strassenabschnitts und nicht punktuell gemessene (Maximal)Pegel. (siehe LSV Art. 40 und Anhang 3).			x
		Falls meine Liegenschaft nicht im Fokus dieses Projekt ist, können sie mir sagen wohin ich mich wenden kann für eine Beratung um allfällige Massnahmen für eine Lärmreduktion zu ergreifen?	Für den Fall, dass eine energetische Fenstersanierung ansteht, wird empfohlen gleichzeitig auch den Lärmschutz zu berücksichtigen. Entsprechende Beratungsleistungen können bei einem Akustikbüro eingeholt werden.			x
6	Wir möchten uns sicher fühlen und wünschen uns eine Verbesserung. Ich bedanke mich für die Möglichkeit der Mitwirkung.	Ich möchte darauf hinweisen, dass ab Posthaltestelle Widen Gams tatsächlich stark beschleunigt wird, was unnötigen Lärm verursacht	Beschleunigung: Siehe Kapitel 4.1.1			x





Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		und gefährlich ist für alle, auch die Trottoirbenützer.	Die Beurteilung der Verkehrssicherheit ist nicht Bestandteil des Lärmsanierungsprojekts.			x
		Ausserdem befindet sich die Naht des Teerbelags quasi vor unserer Haustüre Grabserstrasse 30. Lastwagen und sogar Personenwagen mit Anhänger erzeugen beim Befahren dieser Naht einen lauten Schlag, was lästig ist.	Der Belagsfugenbereich in Gams, Höhe Grabserstrasse 30, entstand im Zuge des Neubaus der Bushaltestelle/Fußgängerquerung "Widen". Eine im Zuge der Eingabe erfolgte Begehung durch das TBA zeigte die Belagsfuge in gutem Zustand, ohne erkennbare Schäden. Während der Überfahrt durch PKWs, Lieferwagen und Postautos wurden leise Geräusche wahrgenommen. Eine Reparatur der Fuge wird daher als nicht notwendig erachtet. Bei einer zukünftigen Deckbelagssanierung ist geplant, den neuen Deckbelag über die gesamte innerörtliche Strecke ohne Querfugen auszuführen.			X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
7	<p>Als Inhaber einer Treuhandfirma in Grabs gelange ich mit dem Anliegen an Sie, die Temporeduktion von 80 auf 60km/h nicht bis zur Gemeindegrenze einzuschränken, sondern die ganze 80er-Strecke auf 60 zu reduzieren. Ich begrüsse die Temporeduzierung zwischen Grabs und Gams, auf Gamser Gemeindegebiet grundsätzlich absolut, doch in der gegenwärtig geplanten Ausführung als nicht optimal und womöglich gar als nachteilig für den verbleibenden 80er Abschnitt.</p> <p>Ich bringe folgende Beweggründe an:</p>	südliche Erweiterung zu "Abschnitt Grabserstrasse ausserorts (K35 km 0.606-1.004) – Neu Tempo 60 km/h Plan 54-4, Grabserstrasse und Hof"				
	1) Länge der Strecke: bislang rund 670m der Strecke mit 80 km/h, neu Reduktion um rund 290m, womit 380m verbleiben.		1) wird zur Kenntnis genommen			x
	a) Die Beschleunigung und das Abbremsen auf solch kurze Strecke ist ökologisch verwerflich.		a) Die Fahrweise (hoch- oder niedertourig) obliegt der Entscheidung jedes einzelnen Verkehrsteilnehmers und kann nicht im LSP abgehandelt werden. Das durchschnittliche Fahrverhalten ist im Berechnungsmodell sonROAD18 berücksichtigt			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>b) Überholmanöver (abgesehen von 2-Rädern (Mofa/Fahrrad) sind unter regulären Umständen kaum realisierbar. Von Grabs in Richtung Gams beschränkt sich der überblickbare Streckenabschnitt für ein Überholmanöver auf die verbleibende 80er-Strecke. Damit ein Fahrzeug, welches mit 40km/h fährt, sicher überholt werden kann, müsste für ein sicheres Überholmanöver (=doppelter Überholweg), mit (durchschnittlich) 70km/ überholt werden können. Mit einer Beschleunigung von 50 km/h auf 80km/h und einer Reduktion auf 60km/h innert der verbleibenden rund 380m, ist eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 70 km/h kaum realisierbar. Folglich sind Überholmanöver auf der verbleibenden 80er-Strecke bestenfalls ausschliesslich unter idealen Voraussetzungen sicher möglich.</p> <p>Wahrscheinlich ist, dass verschiedene Strassenbenützer wegen der kurzen Strecke darauf verzichten werden, das</p>		<p>b) Geschwindigkeitsreduktion siehe Kapitel 4.1.2</p> <p>Die Strecke von rund 380m ist in Anlehnung an die Praxis der bfu zu lang, damit von einer Lückenschliessung gesprochen werden kann. In einem Rechtsstreit würde die Argumentation der Lückenschliessung entsprechend nicht Stand halten.</p> <p>Der Gesetzgeber gibt weiter vor, dass die Geschwindigkeit stets den Umständen anzupassen ist, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung, sowie den Strassen, Verkehrs- und Sichtverhältnissen. Wo das Fahrzeug den Verkehr stören könnte, ist langsam zu fahren und nötigenfalls anzuhalten, namentlich vor unübersichtlichen Stellen, vor nicht frei überblickbaren Strassenverzweigungen sowie vor Bahnübergängen.</p> <p>Überholen und Vorbeifahren an Hindernissen ist nur gestattet, wenn der nötige Raum übersichtlich und frei ist und</p>	teilweise	Ja	x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	Tempo zu erhöhen, womit aber wiederum gerade Überholmanöver provoziert werden.		der Gegenverkehr nicht behindert wird. Im Kolonnenverkehr darf nur überholen, wer die Gewissheit hat, rechtzeitig und ohne Behinderung anderer Fahrzeuge wieder einbiegen zu können. Der Aspekt der Verkehrssicherheit ist nicht Bestandteil eines Lärmsanierungsprojekts.			
	c) Lärmemission: Durch die Verkürzung der 80er-Strecke ist mit einer Lärmzunahme für die Liegenschaften in der 80er-Zone zu rechnen. Beschleunigt und abgebremst wird auf einer noch kürzeren Strecke, entsprechend wird der Lärm zunehmen und wegen noch waghalsigeren Manövern wird auch das Hupen/Reifenquietschen etc. zunehmen. Egal von welcher Seite, das Beschleunigen und das Bremsen wird dann in besagtem Bereich definitiv beidseits wahrgenommen, welches sich bislang wegen der grösseren 80er-Distanz besser aufteilte.		c) Der Geschwindigkeitswechsle liegt nicht unmittelbar im Bereich der erwähnten Liegenschaft. Einzelereignisse (zB übermässige Beschleunigung) fallen in der Gesamtbetrachtung der Lärmemissionen kaum ins Gewicht, da bei der Lärmbetrachtung der Mittelungspegel massgebend ist (vgl. Kapitel Siehe Kapitel 4.1.1).			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>d) Landwirtschaftsverkehr: Der mittlere Rufersweg, hintere Rufersweg und die Grenzstrasse werden mitunter vom Landwirtschaftsverkehr rege genutzt. Das Queren der Strasse (Landwirtschaftsbetrieb an der Staatsstrasse 119 zu hinterem Rufersweg oder Grenzstrasse) sowie das Auf-Abfahren auf die Staatsstrasse durch den Landwirtschaftsverkehr führt zu waghalsigen Überholmanövern, heftigem Bremsen, erneutem starken Beschleunigen und ist Gefahr und lärmintensiv zugleich. Mit Tempo 60/50 würde dieser Umstand entschärft. Zudem sind die landwirtschaftlichen Grundstücke westlich der Staatsstrasse werden direkt ab der Staatsstrasse befahren, auch hier gibt es mit Tempo 80 für den Verkehr brenzlige Situationen.</p>		<p>d) Zwei der landwirtschaftlich genutzten Verkehrswege (hintere Rufersweg und die Grenzstrasse) liegen im Projektperimeter: Bei diesen wird mit der Geschwindigkeitsreduktion auf 60 km/h die formulierte Forderung bereits erfüllt. Der mittlere Rufersweg liegt ausserhalb des Projektperimeters des Lärmsanierungsprojekts Gams und wurde im Rahmen des rechtskräftigen Lärmsanierungsprojekt Grabs abgehandelt.</p>	x		
	<p>2) Anwohner/Anstösser: Im Bereiche der verbleibenden 80er-Strecke verbleiben 3 Gewerbe (Landwirtschaftsbetrieb Vetsch (Staatsstrasse 119), Treuhand Wegweiser GmbH (Staatsstrasse 117) und Denzler Felix Garten GmbH (Staatsstrasse 106),</p>		<p>2) Wurde im Geschwindigkeitsgutachten abgehandelt.  Die geplante Geschwindigkeitsreduktion auf der Grabser- bzw. Staatstrasse reicht bis auf Höhe der Liegenschaft hinterer</p>			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>sowie 6 Wohneinheiten (Staatsstrasse 119, 117, 106 und hinterer Rufersweg 1,2,3). Zu den Anwohnern gehören unter anderem eine 89-jährige Frau, eine Frau im Rollstuhl und 2 (bald 3) Kinder im Vorschulalter. Strassenquerungen, respektive das Ein- Ausfahren zu diesen Liegenschaften bringt schon jetzt häufig brenzliche Situationen, welche mit der geplanten Massnahme vermutlich noch verschärft würden.</p>		<p>Rufersweg 2. D.h. die einzige der erwähnten Liegenschaften, welche nicht von einer Geschwindigkeitsreduktion profitiert ist, der Landwirtschaftsbetrieb Vetsch an der Staatsstrasse 119. Dieser liegt in der Gemeinde Grabs und war weder Bestandteil des vorliegenden Lärmsanierungsprojekts Gams noch im Perimeter des Geschwindigkeitsgutachtens, sondern wurde im rechtskräftigen Lärmsanierungsprojekt Grabs abgehandelt und somit abgeschlossen. Das Geschwindigkeitsgutachten kommt zum Schluss, dass bei einer Temporeduktion auf 60 km/h mit einer guten Einhaltebereitschaft zu rechnen ist. Eine Verschärfung der Situation bei den erwähnten Liegenschaften gegenüber heute ist daher nicht zu erwarten.</p>			
	<p>3) Fahrräder: a) Zwischen der Staatsstrasse 115 und 119 hat es einen, durch einen Grünstreifen etwas abgesetzten Gehweg. Dieser Weg wird nebst Fussgängern häufig auch von Fahrrädern, und Scootern etc. benutzt. Dies</p>		<p>3) a) Ein Lärmsanierungsprojekt enthält keine baulichen Gestaltungselemente zu Verkehrsberuhigung (wie Ausbau eines Geh-/Radwegs).</p>			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	wird gemeinhin toleriert und ist verständlich, denn es ist nicht sehr angenehm, auf der starkbefahrenen Strasse von kaum ausweichenden Autolenkern überholt zu werden. Mitunter werden von Grabs kommende Zweiradbenützer nahezu darauf aufmerksam gemacht, ist am Ende der Kernfahrbahn ein geschätzt ca. 2 m <sup>2</sup> grosser rotfarbener Abschnitt, der indirekt zum Anhalten und queren der Strasse einlädt. Wenn nun neu die 80er-Strecke bis auf ein paar Meter, gänzlich mit der Länge dieses Gehwegs einhergeht, werden noch mehr Fahrräder den Gehweg benutzen und eben, von Grabs herkommend, die Strasse 2x queren, just im Bereiche der Beschleunigungs-/Bremsphase. Dies führt in den Bereichen der Strassenquerungen schon jetzt, wiederholt zu waghalsigen Manövern oder kritischen Situationen.					
	b) An der Staatsstrasse 117 und 119 erschwert dieser Gehweg-Verkehr von Fahrrädern (gerade E-Bikes kommen teils rasant...) die Ein-/Ausfahrt zu besagten Liegenschaften. Gerade das Abbiegen ab		b) Geschwindigkeitsreduktion siehe Kapitel 4.1.2  Die Strecke von rund 380m ist in Anlehnung an die Praxis der bfu zu lang, damit von			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>der Staatsstrasse ist teils prekär, es muss eine Lücke beim Gegenverkehr abgewartet werden, unbedingt ein Kontrollblick erfolgen, ob man nicht noch von einem Motorfahrrad oder PW (oder in Ausnahmefällen Fahrrad) überholt wird, und dann muss ebenfalls noch ein Kontrollblick erfolgen ob nicht ein Fahrradfahrer von der einen oder anderen Seite auf dem Gehweg heransucht. Zu Stosszeiten, kann man nach dem letzten Kontrollblick gleich wieder von vorne beginnen und steht noch immer am selben Ort. Mit Tempo 60/50 wäre eine Entschärfung dieser Situationen gegeben.</p>		<p>einer Lückenschliessung gesprochen werden kann. In einem Rechtsstreit würde die Argumentation der Lückenschliessung entsprechend nicht Stand halten. Der Gesetzgeber gibt weiter vor, dass die Geschwindigkeit stets den Umständen anzupassen ist, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung, sowie den Strassen, Verkehrs- und Sichtverhältnissen. Wo das Fahrzeug den Verkehr stören könnte, ist langsam zu fahren und nötigenfalls anzuhalten, namentlich vor unübersichtlichen Stellen, vor nicht frei überblickbaren Strassenverzweigungen sowie vor Bahnübergängen.</p> <p>Überholen und Vorbeifahren an Hindernissen ist nur gestattet, wenn der nötige Raum übersichtlich und frei ist und der Gegenverkehr nicht behindert wird. Im Kolonnenverkehr darf nur überholen, wer die Gewissheit hat, rechtzeitig und ohne Behinderung anderer Fahrzeuge wieder einbiegen zu können. Der Aspekt der</p>			





Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
			Verkehrssicherheit ist aber nicht Bestandteil eines Lärmsanierungsprojekts.			
	4) Wildtransit: In den Wintermonaten herrscht ein Teil reger Tierverkehr über die Staatsstrasse zwischen der Hausnummer 117 und 119. Aus diesem Grunde wird seit einiger Zeit das Tempo über die Nacht, fast identisch mit der künftig verbleibenden 80er-Strecke, auf 50 beschränkt. Im vergangenen Winter erfolgte dies praktisch täglich. Es ist festzustellen, dass wiederholt Autofahrer die Tempolimitierung auf 50 km/h nicht wahrnehmen und (aus Gewohnheit) mit 80 km/h durchfahren. Mir selbst, obwohl ich den Wildverkehr schon oft mitverfolgen konnte, ist dies durchaus auch schon passiert. – Eine ganzjährige Temporeduzierung auf 60 (oder 50) würde besser wahrgenommen werden und würde die Tiere, welche auch zu anderen Jahreszeiten die Strasse passieren besser schützen.		4) saisonale Temporeduktion durch Wildwechsel: Siehe Kap. 4.1.4			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>5) ÖV: Der öffentliche Verkehr zwischen Grabs und Gams nutzt die Staatsstrasse/Grabserstrasse ebenfalls. Zwischen Grabs Post und Gams Post gibt es mittlerweile 3 Haltestellen. Die Haltestelle Feldgatter (Grabs) welche erst nachträglich entstand, bedingte von Anfang an das Haltes des ÖV's auf der Staatsstrasse, die Haltestelle Wieden (Gams) hatte ursprünglich beidseits eine Haltemöglichkeit für den ÖV neben der Strasse. Vor einigen Jahren wurde dies baulich verändert, mit Inseln in der Strassenmitte und dem Verbleib/Halt des ÖV's auf der Grabserstrasse. Vor wenigen Jahren erfolgte gleiche bauliche Massnahme dann auch an der Haltestelle Feld (Grabs). Wer also von Grabs Post nach Gams Post hinter einem ÖV fährt, muss womöglich 3mal anhalten, warten und hat keine Gelegenheit am Bus/Postauto vorbeizukommen. Eine gehörige Portion Geduld wird von den Automobilisten und Co. Hierbei abverlangt. In der heutigen 80er-Strecke ist zu beobachten, dass der</p>		<p>5) Wurde im rechtskräftigen Lärmsanierungsprojekt Grabs abgehandelt.</p>			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>ÖV nahezu nie auf 80km/h beschleunigt. Da aber 80 km/h erlaubt sind, kommt es zu Überholmanövern, welche auf Grund der nur bedingten Übersicht wiederholt als durchaus gewagt einzustufen sind. Tempo 60/50 für alle würde solche Manöver grösstenteils unterbinden.</p>					
	<p>6) Kernfahrbahn: Sowohl Grabs, als auch Gams, haben mittlerweile die Kernfahrbahn, welche (auf der Gamser Seite nur fast) bis zur heutigen 80er Zone geführt werden. Würde das Tempo, wie innerorts weiter mit 50 geführt werden, könnten die Kernfahrbahnen Gams und Grabs vollumfänglich zusammengeschlossen werden.</p>		<p>6) Markierungen und Demarkierungen sind nicht Bestandteil eines Lärmsanierungsprojekts.</p>			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Zusammenfassung: Mit der Verkürzung der heutigen 80er-Strecke nur noch auf den Grabser Teil, entfällt die Grundlage für eine 80er-Zone insofern gänzlich, als dass typische Überholmanöver nur noch unter idealen Bedingungen, sicherheitskonform abgewickelt werden können. Die Nachteile/Gefahren/Emissionen beim Aufrechterhalten der 80er-Strecke in besagtem, nun verkürztem Teil stehen in einem grossen Missverhältnis zu den Vorteilen (Möglichkeit zu überholen, Zeitgewinn).</p> <p>Ich bin absolut für eine Temporeduzierung zwischen Grabs und Gams, aber sie muss unbedingt ganzheitlich sein, ansonsten gibt es auf der verbleibenden 80er-Strecke eine zusätzliche Verschärfung aller bekannten negativen Punkte.</p>					x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
8	In diesem Abschnitt liegen bebaute Grundstücke direkt an der Wildhauserstrasse und haben teils sogar eine direkte Einfahrt/Ausfahrt zur Wildhauserstrasse (Wildhauserstrasse 27). Die Lärmbelastung ist bei einem durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von 3000 [Fz/d] sehr hoch. Durch Aufheben der Geschwindigkeitsbegrenzung von 60 km/h kurz unterhalb des ehemaligen Restaurants Zollhaus ist das Beschleunigen der PKWs und insbesondere der Motorräder deutlich zu hören.	Als zukünftige Bewohner einer Liegenschaft an der Ebni in Gams (EFH derzeit im Bau) halten wir im Rahmen des Lärmsanierungsprojekts Gams eine Geschwindigkeitsbegrenzung 60 km/h auf der Wildhauserstrasse im Abschnitt parallel zur Ebni/Wanne für sinnvoll.	Geschwindigkeitsreduktionen: Siehe Kap. 4.1.2			x
	Des Weiteren wäre die Geschwindigkeitsbegrenzung auch zur Unfallprävention bei einer steilen Ausfahrt aus der Ebni auf die Wildhauserstrasse mit schlecht einsehbarer Kurve in Richtung Wildhaus sinnvoll.		Der Aspekt Sicherheit wird bei einer Überprüfung einer Geschwindigkeitsreduktion aus Lärmgründen im Rahmen eines Lärmsanierungsprojekts mit beurteilt, ist aber nicht deren Auslöser.			x
	Letztlich denken wir hierbei auch an unsere Kinder, die in der Ebni, mit direktem Anschluss an die Wildhauserstrasse, spielen werden.		Der Aspekt Sicherheit – auch im Zusammenhang mit Kindern – ist nicht Bestandteil eines Lärmsanierungsprojekts.			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
			<p>Im Zusammenhang mit Kindern müsste der Nachweis erbracht werden, wieso diese eines besonderen Schutzes bedürfen und wieso dieser nicht anders zu erreichen wäre. Eine vorsorgliche Herabsetzung ist zudem aus rechtlichen Gründen nicht möglich. Des Weiteren hält der Gesetzgeber fest, dass sich jedermann im Verkehr so verhalten muss, dass er andere in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet. Besondere Vorsicht ist geboten gegenüber Kindern, Gebrechlichen und alten Leuten, ebenso, wenn Anzeichen dafür bestehen, dass sich ein Strassenbenützer nicht richtig verhalten wird.</p>			
9	Die Belastungen gemäss Karte stimmen nicht.	Unsere Liegenschaft steht mitten in der Dorfkreuzung mit Lärmimmission Richtung Wildhaus. Die Strasse ist mit 50kmh zu befahren. Aufgrund der Steigung und der beliebten Motorrad-Strecke über das Toggenburg ist die Lärmbelastung mit Sicherheit weit über dem Grenzwert.	Motorräder/Verkehrszusammensetzung: Siehe Kapitel 4.1.1			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		Leider sind unser und angrenzende Häuser auf den Plänen blau markiert (nicht belastet).	Die blaue Einfärbung von Liegenschaften auf den Plänen bedeutet nicht, dass diese «nicht belastet» sind, sondern dass es sich um Liegenschaften mit Lärmunempfindliche Nutzung, einer Erschliessung nach 1.1.1985 oder um ein Objekt mit kantonaler Zustimmung nach Art. 31 Abs. 2 LSV handelt. Diese werden im Rahmen des LSP zwar beurteilt/betrachtet aber es besteht keine Sanierungspflicht.  Aus den Angaben des Mitwirkenden lässt sich nicht eindeutig feststellen um welche Liegenschaften es sich genau handelt.			x
		Zur Überprüfung ist eine Messung über mehrere Wochen aufschlussreich und wünschenswert.	Die Bestimmung Emissionswerte wurde nach Stand der Technik bestimmt und die Immissionswerte in einer Modellierungssoftware (CadnaA) berechnet			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		Gerne beantragen wir daher eine Messung an unserer Liegenschaft mit Ausrichtung Dorf und Wildhauserstrasse.	(siehe Kap. Siehe Kapitel 4.1.1 des Berichts). Gemäss Art. 38 Abs. 1 LSV sind die Strassenlärmemissionen als Beurteilungspegel Lr anhand von Berechnungen oder Messungen zu ermitteln. Berechnungen und Messungen sind somit gleichwertig.			
		Für Fragen und eine Begehung vor Ort stehe ich gerne zur Verfügung.	Wird zur Kenntnis genommen.			x
10	s.o.	Warum nicht durchgehend von Grabs bis Gams 50km/h.	Geschwindigkeitsreduktion: Siehe Kap. 4.1.2  Im Rahmen eines Verkehrsgutachtes wurde die Notwendigkeit, Zweckmässigkeit und Verhältnismässigkeit der Geschwindigkeitsreduktion auf der Grabserstrasse im Bereich zwischen Gams und Grabs (Perimeter auf welchem eine Geschwindigkeitsreduktion aus Lärmschutzgründen erwirkt werden soll) untersucht.			x





Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		Die wenigen hundert Meter ist dies zeitlich kein Thema. Im Winter wird das Tempo aufgrund des Wildwechsels auch auf 50 reduziert.	Saisonale Geschwindigkeitsreduktion wegen Wildwechsel: Siehe Kap. 4.1.4			x
		Machen wir es doch nicht unnötig kompliziert und vermeiden ein Signalisations-Chaos.	Geschwindigkeitsreduktion: Siehe Kapitel 4.1.2  Der Beginn der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (Art. 4a Abs. 1 Bst. a VRV) wird mit dem Signal «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» (2.30.1) dort angezeigt, wo die dichte Überbauung auf einer der beiden Strassenseiten beginnt. Das Ende der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wird mit dem Signal «Ende der Höchstgeschwindigkeit 50 generell» (2.53.1) angezeigt; es steht dort, wo keine der beiden Strassenseiten mehr dicht bebaut ist. Entsprechend kann die Signalisation nicht beliebig erweitert oder verkürzt werden.			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
11		<p>Vielen Dank, dass Sie es ermöglichen, bis zum 15. Juni 2023 Stellung zum Lärmsanierungsprojekt Gams zu beziehen und Anregungen einzugeben. Mit meiner Stellungnahme vom 8. Juni 2023 komme ich dieser Frist nach.</p> <p>Meine Wortmeldung bezieht sich nur auf Gams Zentrum und den Streckenabschnitt Gams-Grabs, wo eine Geschwindigkeitsreduktion vorgeschlagen wird. Ich begrüsse den Einbau von lärmmindernden Belägen; ebenso unterstütze ich den Einbau von Schallschutzfenstern oder Schallschutzwänden, jedoch wende ich mich deutlich gegen eine Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit auf der Grabserstrasse.</p>				
		<p>Aufgrund langjährig anhaltender Probleme mit der Wildwechsel-Signalisation im Winter stelle ich zudem den Antrag, dass über die Temporeduktion nicht entschieden werden darf, wenn dieses Thema im Konzept nicht ganz klar geregelt wird.</p>	<p>Saisonale Geschwindigkeitsreduktion wegen Wildwechsel: siehe Kap. 4.1.4</p>			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		Die Beurteilung erhebt zum Teil die richtigen Daten, zieht aber komplett die falschen Schlüsse daraus. Nach meiner Beurteilung erfüllen die im Gutachten festgestellten Argumente die Kriterien nach Art. 32 Absatz 3 SR 741.01 nicht, um die Höchstgeschwindigkeit auf der Strecke Gams-Grabs herabzusetzen. Die Notwendigkeit ist nicht gegeben und folglich ist die Herabsetzung auf diesem Streckenabschnitt nicht zulässig.	Beurteilung Geschwindigkeitsreduktion: Siehe Kap. 4.1.2  Im Falle einer Grenzwertüberschreitung ist die Notwendigkeit zur Prüfung einer Massnahme immer gegeben. Dieser Aspekt wurde im Gutachten ausführlich behandelt.			x
	Begründung Gams Zentrum Unter den Erleichterungsanträgen nach Art. 14 LSV erwähnen Sie auf der Seite 21 das Haus an der Haagerstrasse 2 (ehemalige Post), wobei Sie keine wirksame Massnahme vorsehen. Eine Massnahme wird aber gänzlich ausser Betracht gelassen: Zwischen der ehemaligen Post und dem Volg besteht nämlich ein Fahrverbot mit Zusatz Zubringerdienst gestattet. Bitte schauen Sie sich das Foto im Anhang an. Drei Sachen gilt es dazu zu sagen:		Das Lärmsanierungsprojekt zeigt auf, weshalb Massnahmen zur Lärmreduktion bei diesem Objekt nicht verhältnismässig sind, daher wird eine Erleichterung verfügt.  Da es sich beim erwähnten Durchgang um eine Strasse auf einer privaten Parzelle ohne lärmrelevante Verkehrsmengen handelt, wurden diese bei der Modellierung auch nicht als Emissionsquelle berücksichtigt.			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	1.) Das Schild ist in derart schlechtem Zustand, dass es auch mit viel gutem Willen nicht erkannt werden kann. Das Schild muss also schnellstmöglich ersetzt werden.		<p>1) Der Unterhalt von Signalen ist nicht Gegenstand eines Lärmsanierungsprojekts.</p> <p>Die Zuständigkeit bezüglich des Unterhaltes von Signalen liegt beim Parzelleneigentümer. Dieser hat dafür zu sorgen, dass diese in einwandfreiem Zustand und entsprechend sichtbar sind.</p> <p>Im gegebenen Fall handelt es sich um einen Durchgang auf einer privaten Parzelle.</p>			x
	2.) Seit Jahren wartet die Bevölkerung von Gams auf einen Kreisel im Zentrum. Mit dem Argument, dass zu wenig Platz für einen Kreisel sei, müssen wir täglich über diesen äusserst gefährlichen Knotenpunkt fahren. Der Verkehr von Grabs kommend staut sich folglich zu mehreren Zeiten pro Tag bis zur Tankstelle. Das hat zur Folge, dass ungeduldige Autofahrer aus der Kolonne ausbrechen und über den Platz zwischen der ehemaligen Post und dem Volg fahren. Es kommt noch besser: Diese		2) Wird zur Kenntnisgenommen. Der Kreisel ist nicht Bestandteil des Lärmsanierungsprojekts.			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	unerlaubte Abkürzung nehmen die Verkehrsteilnehmer nicht nur für die Weiterfahrt nach Haag, sondern auch für die Weiterfahrt in Richtung Sennwald und sogar Wildhaus.					
	3.) Noch nie habe ich an dieser Stelle eine polizeiliche Kontrolle gesehen. Fazit: Erneuerung der Tafel und Verkehrskontrollen führen zur Reduktion der Lärmbelastung der Liegenschaft an der Haagerstrasse 2. Und praktisch erst noch zum Nulltarif.		3) Die Ressourcen der Kantonspolizei sind begrenzt. Kontrollen können daher nur sporadisch erfolgen. Eine lückenlose dauernde Überwachung ist daher aus verständlichen Gründen nicht möglich.			x
	Begründung Graberstrasse a.) Verkehrszunahme ist nicht gleich Lärmzunahme Als Sanierungshorizont nehmen Sie das Jahr 2040. Sie gehen von einer Zunahme des Verkehrs um 20% zwischen 2020 und 2040 vor. Dabei treffen Sie eine Annahme, die völlig falsch ist, nämlich jene, dass die Lärmbelastung proportional zur Verkehrszunahme erfolgt. Ab 1993 galt für die Hersteller von Fahrzeugen Euro 1, ab 1997 Euro 2, ab 2001 Euro 3, ab 2006 Euro		Graberstrasse a) Die Lärmzunahme entwickelt sich proportional zur Verkehrszunahme, wobei sich die Lärmzunahme logarithmisch zur Verkehrszunahme entwickelt. Die Bestimmung der Emissionspegel wurden nach Stand der verfügbaren Technik gemäss sonROAD18 ermittelt (siehe Kap. 3.1 des Lärmsanierungsprojekts).  Einfluss Elektrofahrzeuge auf die Strassenlärmissionen:			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>4, ab 2011 Euro 5, ab 2015 Euro 6b, ab 2018 Euro 6c und seit 2021 gilt Euro 6c. Euro 7 soll ab 2025 gelten. Mit jeder Verschärfung der Abgasnorm wurden strengere Auflagen an die Hersteller gestellt. Die Hersteller wurden gezwungen, verschiedene Modelle aus dem Sortiment zu nehmen (z.B. Subaru das Modell WRX). Mit jeder neuen Euro-Norm wurden die Fahrzeuge leiser. Ab 2035 – und somit 5 Jahre vor Ihrem Sanierungshorizont – dürfen Pkw keine Treibhausgase mehr ausstossen. Bei den Neuzulassungen wächst der Anteil der Elektroautos zweistellig. Die heutigen Verbrenner-Autos sind also ab einer gewissen Geschwindigkeit schon so leise wie Elektroautos, sodass sie nur noch Abrollgeräusche machen. Diese Abrollgeräusche können durch lärmindernde Beläge weiter reduziert werden.</p>		siehe Kap. 4.1.3			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>b.) Geschwindigkeitsreduktion im Winter bleibt unerwähnt Seit vielen Jahren bin ich mit Hptm Werner Lendenmann, Leiter Verkehrstechnik, betreffend der völlig ungenügenden Situation in Punkto Signalisation Wildwechsel über den Winter in Kontakt. Im Winter wird das Tempo nämlich auf der Grabserstrasse zwischen Gams und Grabs abends von 80 km/h auf 50 km/h reduziert. Die Temporeduktion bleibt während mehreren Monaten bestehen. Ihre Erhebung des Verkehrslärms trägt diesem wesentlichen Punkt nicht Rechnung. Die genannten Anwohner haben also bereits während vielen Monaten während rund 12 Stunden pro Tag sogar Tempo 50 km/h (anstatt Tempo 60 km/h). Wie auch immer die Neuregelung auf diesem Streckenabschnitt in Zukunft gelöst wird, das Thema Wildwechsel muss dabei unbedingt ein wichtiges Thema spielen. Es darf nicht sein, dass die Verkehrstechnik einen weiteren Winter mit derart irreführender Signalisation den Verkehr</p>		<p>b) Wildwechsel siehe Kap. 4.1.4</p>	x		

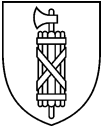


Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	irreleitet und dabei auf der Gegenfahrbahn unterschiedliche Geschwindigkeiten signalisiert oder vergisst, die Signalisation tagsüber zu entfernen.					
	Moralisch äusserst verwerflich war die Radarkontrolle im irreführend signalisierten Bereich mit Tempo 50 km/h an einem der allerletzten Wintertage. Es entstand der Eindruck, dass Tempo 50 km/h nur noch ein allerletztes Mal in der Saison ausgeschildert wurde, um die gewünschte Radarkontrolle vornehmen zu können. Nicht einmal Verkehrsexperten sind sich einig, ob die angegebenen 300 Meter nur für den Wildwechsel oder auch für die Temporeduktion gilt (siehe Foto).		wird zur Kenntnis genommen und der Polizei weitergeleitet.			x
	c.) Anwohner Der Streckenabschnitt zwischen Grabs und Gams besteht v.a. aus Landwirtschaftszone. Jene Häuser, bei denen Grenzwerte überschritten werden sollen, stehen zudem schon seit Jahrzehnten dort. Sie tragen ein grosses Stück der Verantwortung selbst, da es sie		c) Die Sanierungspflicht gegenüber Gebäuden und Parzellen ist abhängig vom Zeitpunkt der Erschliessung des Grundstücks und vom Datum der Baubewilligung eines Gebäudes. So besteht bei Überschreitung des Immissionsgrenzwerts (IGW) grundsätzlich bei allen Parzellen/Liegenschaften, welche			x





Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	waren, die mit einem Abstand von nur wenigen Metern an die Hauptstrasse gebaut haben. Neubauten sind auf diesem Abschnitt nicht in Sicht; und falls doch, dann beinhaltet der Marktpreis die Lärmemission und jeder neue Bewohner weiss, was auf ihn zukommt.		vor dem 1.1.1985 erschlossen worden sind und bei allen Liegenschaften mit Baubewilligungen vor dem 1.1.1985 eine Sanierungspflicht. So sieht es das Gesetz vor. (vgl. Art.13, 30, 39, 41 LSV und siehe Kap. 2.3 des Lärmsanierungsprojekts)			
	Ich wohne am Schleipweg in Gams und genau dieses Argument wurde von der Gemeinde und vom Kanton gegen uns Bewohner herangetragen: Die Strasse ist nämlich zu schmal für eine zweispurige Befahrung. In der Folge weichen alle Autos auf die Grundstücke von uns Anwohner aus, um kreuzen zu können. Wir Anwohner haben verlangt, dass eine Zubringerdienst-Signalisation angebracht wird, sodass nur noch die Anwohner diese Strasse befahren können. Diesem Antrag wurde nicht stattgegeben, und zwar mit der Begründung, dass wir schon seit Jahrzehnten dort wohnen. Falls nun also jenen Bewohnern der Grabserstrasse mit hoher Lärmbelastung trotzdem Hand geboten wird, so verlange ich als Anwohner		Die Erschliessung (Geometrie) von Gemeinde-/Erschliessungsstrassen, bzw. die Befahrbarkeit von solchen ist nicht Bestandteil des Lärmsanierungsprojekts und liegt in der Zuständigkeit der Strasseneigentümerin.			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	am Schleipweg gleiches Recht. Ansonsten werden die Bewohner der Grabserstrasse mit einer Argumentation bevorzugt, die uns verwehrt blieb.					
	Anders sieht es aus auf der Strecke zwischen Grabs und Werdenberg; hier wurde über die letzten Jahrzehnte die Geschwindigkeit auch reduziert, dies aber aufgrund der vielen Anwohner zurecht.		Die Strecke zwischen Grabs und Werdenberg ist nicht Bestandteil des LSP Gams und wurde im Rahmen des rechtskräftigen LSP Grabs und Buchs abgehandelt.			x
	d.) Temporeduktion bedeutet nicht immer Lärminderung Die Lärmemission der Fahrzeuge ist in der Beschleunigungsphase am höchsten. Die genannten Liegenschaften mit zu hoher Lärmemission befinden sich aktuell nicht in der Zone der Beschleunigung, rutschen aber durch Verschiebung der Signalisation in diese Zone, selbst wenn die Beschleunigung später nur von 50 km/h auf 60 km/h anstatt von 50 km/h auf 80 km/h erfolgen sollte.		d) Geschwindigkeit und Lärmemissionen: Siehe Kapitel 4.1.1			x
	e.) Sicherheit Als ein weiterer Grund, die Geschwindigkeit herabzusetzen, wird die Sicherheit		e) Die Verkehrssicherheit ist nicht Bestandteil eines LSP.			x



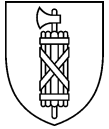
Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>aufgeführt. Mir ist nicht bewusst, dass es sich auf dem Streckenabschnitt Gams-Grabs um eine Unfallstrecke handeln soll. Zudem ist dieser Streckenabschnitt gerade wie mit einem Massstab angefertigt und sehr übersichtlich. Der Streckenabschnitt weist zudem kein Gefälle auf. Übersichtlicher kann ein Streckenabschnitt gar nicht sein. Diese Argumentation greift zu kurz. Die Argumentation in 5.2.8 ist lächerlich: Es wird festgehalten, dass der Streckenabschnitt nicht gefährlich ist, dass in 3 Jahren sich nur ein Unfall ereignete und dieser nichts mit Tempo 80 km/h zu tun hatte. Immer und überall könnte dieses Argument verwendet werden, dass es zwar nicht gefährlich sei, aber wenn dann trotzdem mal etwas passiere, die Unfallfolgen bei niedrigerem Tempo geringer seien. In diesem Punkt hat die Studie recht. Ja, Autofahren bringt per se eine gewisse Gefahr mit sich und mit Tempo 1 zu fahren wäre weniger gefährlich. Wie bereits erwähnt, ist die Kreuzung im Gams Zentrum viel gefährlicher.</p>		<p>Die Zweckmässigkeit einer Geschwindigkeitsreduktion aus Lärmgründen wird nicht über die Verbesserung der Sicherheit begründet. Im Rahmen der Prüfung der Verhältnismässigkeit, werden die Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduktion neben dem Aspekt Lärm aber auch hinsichtlich anderer Aspekte beurteilt. Der Aspekt Sicherheit ist einer davon.</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	Wenn also etwas im Sinne der Sicherheit getan werden soll, dann bitte dort oder beim Fussweg, der auch als Radweg genutzt wird.		Der Hinweis auf das Unfallgeschehen inkl. Fuss- und Radweg wird zur Kenntnis genommen.			x
	In der aktuellen Situation haben wir Tempo 50 km/h und Tempo 80 km/h. Die vorgesehene Variante mit Tempo 50 km/h, dann 60 km/h und 80 km/h bringt mehr Unruhe als Ruhe und trägt dadurch nicht dazu bei, die Sicherheit zu erhöhen.		Die Strecke von rund 380m ist in Anlehnung an die Praxis der bfu zu lang, damit von einer Lückenschliessung gesprochen werden kann. In einem Rechtsstreit würde die Argumentation der Lückenschliessung entsprechend nicht Stand halten.			x
	f.) Lärmreduktion Es ist unverhältnismässig, die Geschwindigkeit von 80 km/h auf 60 km/h für tausende von Verkehrsteilnehmern zu reduzieren, um eine Reduktion der Lärmbelastung von 1 dB zu erreichen (Bericht S. 13/20). Wenn Sie die Nacht ansprechen, so bleibt wie bereits erwähnt, unberücksichtigt, dass dann über mehrere Monate hinweg aufgrund des Wildwechsels sogar Tempo 50 galt. Würden bei Wildwechsel dann auch Tempo 60 gelten, so würde die Lärmbelastung für diese		f) Wie im LSP-Bericht als auch im Gutachten "Beurteilung abweichende Höchstgeschwindigkeit", welcher sich im Anhang des Berichts befindet ausgeführt, wird die Geschwindigkeitsreduktion auf der Grabserstrasse als verhältnismässig beurteilt. Eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h für die Phase Tag und Nacht ist aufgrund der wahrnehmbaren Reduktion der Lärmimmissionen (1 dB) und der ausbleibenden resp. geringen negativen Auswirkungen (Reisezeitverlängerung um			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Anwohner ja sogar zunehmen!!  Auf Seite 8 der Beurteilung wird festgestellt, dass die Lärmgrenzwerte im Sanierungshorizont 2040 am Tag um 3-5 dB und bei Nacht um 3-6 dB überschritten werden. Ein weiterer Grund, weshalb es unverhältnismässig ist, durch eine Reduktion von 80 km/h auf 60 km/h eine Reduktion von nur 1 dB zu erreichen. Selbst bei diesem Tempo würden dann die Lärmgrenzwerte bei Tag noch immer um 2-4 dB und bei Nacht um 2-5 dB überschritten. Die Reduktion fällt auch darum so gering aus, weil auf dieser Strecke gar nicht «gerast» wird, wie die Radarerhebungen zeigen. Im Gegenteil: die Verkehrsteilnehmer unterschreiten sogar die zugelassene Höchstgeschwindigkeit. Es ist nicht übertrieben, aufgrund dieser Tatsachen nicht nur von einer Unverhältnismässigkeit, sondern sogar von einem Verhältnisblödsinn zu sprechen, insbesondere aufgrund des gemessenen Geschwindigkeitsniveaus von 66 km/h!!</p>		<p>ca. 3 s, keine Verkehrsumlagerung und erwartete gute Einhaltebereitschaft der Geschwindigkeitsreduktion) verhältnismässig. Die Zweck- und Verhältnismässigkeit der Massnahme wird auch erreicht, wenn dadurch nicht alle Immissionen unter den Immissionsgrenzwert gesenkt werden können. Ausschlaggebend ist dabei die Wahrnehmbarkeit der Lärmreduktion.</p> <p>Der Hinweis, dass auf dem betroffenen Strassenabschnitt nicht «gerast» wird, wird zur Kenntnis genommen.</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>g.) Kostenaspekt Die Kosten für das Lärmsanierungskonzept fallen mit nur CHF 168'500.00 äusserst bescheiden aus. Mir scheint, dass auch aus diesem Grund die Herabsetzung des Tempos von 80 km/h auf 60 km/h gewählt wird, weil es für den Auftraggeber die billigste Variante ist – der Preis bezahlt dann nicht der Auftraggeber, sondern der Autofahrer.</p>		<p>g) Nach Art. 11 USG ist der Lärm grundsätzlich durch Massnahmen an der Quelle zu begrenzen. Dazu gehören im Wesentlichen die Senkung der signalisierten Geschwindigkeit und der Einbau lärmarmer Beläge (siehe Kap. 4.1 des Lärmsanierungsprojekts). Massnahmen auf dem Ausbereitungsweg (Lärmschutzwände) folgen erst an zweiter Priorität und bedingen die Erfüllung mehrerer Kriterien (siehe Kap. 4.2 des Lärmsanierungsprojekts). Bei der Grabserstrasse ab Widen in Richtung Grabs wurde ein vorzeitiger Belagsersatz geprüft. Da sich der Belag im vorliegenden Abschnitt in einem bautechnisch annehmbaren Zustand befindet, der weder die Funktionalität noch die Verkehrssicherheit beeinträchtigt, ist diese Massnahme derzeit wirtschaftlich nicht tragbar und entsprechend unverhältnismässig im Sinne des Umweltschutzgesetzes. Ein Ersatz im Laufe der nächsten fünf Jahre ist daher nicht vorgesehen. Aufgrund der durch eine reine</p>			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
			Temporeduktion nur leichten Verbesserung der Situation (Entlastung von nur 2 Gebäuden am Tag) wird der Einbau im nächsten Unterhaltszyklus nochmal geprüft werden. Da Lärmschutzwände in diesem Abschnitt aus Erschliessungs- und Wirtschaftlichkeitsgründen nicht in Frage kommen, verbleibt als mögliche Sanierungsmassnahme nur noch die Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit.			
	h.) Geplante Bauten Auf das Gebäude, welches an er Grabserstrasse 40 in Bau ist, darf in der Entscheidungsfindung keine Rolle spielen. Der Bauherr kennt die Situation bereits bestens und hat sich dafür entschieden, trotzdem an der gleichen Stelle neu zu bauen.		h) Gemäss Strassenleitfaden BAFU (Kap. 3.2, Tab. 2) besteht bei vor 1.1.1985 erschlossenen Parzellen eine Sanierungspflicht.			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>i.) Akzeptanz  Auf Rückfragen zur Radarkontrolle während der Wildwechsel-Signalisation im Winter 2023 wurde diese damit begründet, dass die Akzeptanz der Autofahrer auf dieser Strecke für das tiefe Tempo zu gering sei. Und genau so ist es: es leuchtet dem Autofahrer nicht ein, wieso er auf dieser Strecke, die pfeilgerade ist, ohne Höhenunterschiede verläuft, keine oder fast keine Unfälle passieren, er mit 50 km/h fahren soll. Die Akzeptanz ist in der Nacht oder bei schlechter Sicht zur Zeiten des Wildwechsels ohne Frage da, nicht aber bei Sonnenschein und tagsüber. Sie kreieren mit der ganzen Temporeduktions-Debatte ein Problem, das gar keines ist.</p>		<p>i) Eine Geschwindigkeitsreduktion muss abschnittsweise beurteilt werden. Während sich die verfügte Signalisation für die periodische Geschwindigkeitsreduktion im Zusammenhang mit dem Wildwechsel auf freiem Feld zwischen dem hintern Rufersweg und Beginn Siedlungsgebiet Grabs befindet, betrifft die im Lärmsanierungsprojekt vorgesehene Geschwindigkeitsreduktion den Abschnitt von der Simmi bis zum hinteren Rufersweg. Dieser Abschnitt ist entlang der Strasse locker überbaut. Es kann daher von einer höheren Einhaltebereitschaft als im nicht bebauten Abschnitt im Bereich Wildwechsel ausgegangen werden.</p>			x
	<p>j.) Zeithorizont  Die Studie bezieht sich auf einen Sanierungshorizont von 2040. Wenn ich es richtig verstehe, soll die Temporeduktion von 80 km/h auf 60 km/h aber sogleich erfolgen.  Dies macht keinen Sinn, insbesondere nicht aufgrund der oben aufgeführten Argumente.</p>		<p>j) Ist korrekt (sofortige Umsetzung Temporeduktion)</p> <p>Die Wirkung eines Belagsersatzes darf bei der Lärmsanierung nur berücksichtigt werden, wenn der Belagsersatz entweder innerhalb der nächsten 5 Jahre erfolgt oder in einem verbindlichen Programm festgelegt</p>			x





Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	Der Strassenbelag soll in den nächsten fünf Jahren nicht ausgetauscht werden, selbst wenn es 8 Jahre sind, dann wäre die innerhalb des Sanierungshorizonts. Bis dann hat sich der Anteil an Elektrofahrzeugen weiter merklich erhöht.		ist (Entscheide und Finanzierung sichergestellt). (vgl. Leitfaden Strassenlärm BAFU, Kap. 3.9)  Einfluss Elektrofahrzeuge auf die Strassenlärmemissionen: siehe Kap. 4.1.3			x
	k.) Neubeurteilungsgarantie Mir ist nicht bekannt, dass ein Tempo jemals erhöht wurde. Wenn Sie nun von 80 km/h auf 60 km/h reduzieren, dann ist das sakro sankt, mit Ausblick auf 50 km/h und später womöglich mal gar 30 km/h. Die Studie hält ja selbst fest, dass der Erfolg mittels Radarkontrolle festgehalten werden soll und aufgrund der Zielerreichung weitere Massnahmen getroffen werden. Es ist ja jetzt schon festgehalten, dass mit Tempo 60 km/h die Ziele nicht erreicht werden, wodurch klar ist, dass dann weitere Massnahmen getroffen werden, sprich weitere Einschränkungen für den Autofahrer. In diesem Sinn stelle ich den Antrag, dass		k) Die im Gutachten erwähnte Erfolgskontrolle bezieht sich auf Art.18 LSV: «Die Vollzugsbehörde kontrolliert spätestens ein Jahr nach der Durchführung der Sanierungen und Schallschutzmassnahmen, ob diese den angeordneten Massnahmen entsprechen. In Zweifelsfällen prüft sie die Wirksamkeit der Massnahmen».			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	falls Tempo 60 km/h kommt, eine Neubeurteilung erfolgt und zwar alle 2 Jahre. Sollten die Lärmbelastungswerte dann aufgrund des Technologie-Fortschrittes verbessert haben, ist die Temporeduktion rückgängig zu machen und wieder 80 km/h einzuführen.					
	Die Schlüsse aus der Studie erwecken bei mir den Eindruck, dass sie politisch motiviert sind. So führe zwar eine Reduktion von 1.0 dB nicht dazu, dass die Grenzwerte eingehalten werden können, aber sie werden weniger stark verletzt. Und dieses eine dB soll dazu führen, dass die Gesundheit der Anwohner weniger stark gefährdet wird, sie gut schlafen und der Stress zurück geht. In diesem Sinne stelle ich den Antrag, dass festgestellt wird, ob die Verfasser dieser Studie politisch aktiv und motiviert sind.		Schlussfolgerung: wird zur Kenntnis genommen.  Das Gutachten ist eine fachliche Abhandlung, welche nach gesetzlichen und normativen Vorgaben erfolgt ist.			x
12	Ich möchte nur eine Frage stellen.	Ich las in der Zeitung vom geplanten Vorhaben, die Strecke Gams -Grabs auf 60 km/h zu reduzieren mit der Begründung, Lärm zu reduzieren. Ich lese da von einer	Einfluss Elektrofahrzeuge auf die Strassenlärmissionen: siehe Kap. 4.1			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		geschätzten Zahl im Jahr 2040. Der Verkehr und die Gebäude soll sich bis dann vermehren. Wurde berücksichtigt, dass es bis dann mehr leisere Elektrofahrzeuge und weniger laute Benzin- und Dieselfahrzeuge gibt?				
13	Wir wohnen in der Ebni, unterhalb der Wildhauserstrasse. Die Lärmbelastung ist bei einem durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von 3000 [Fz/d] sehr hoch. Der Lärm ist extrem stark und belastend. Vor allem an Wochenenden ist der Lärm durch PKW's und Raser fast unterträglich, so, dass wir teilweise uns gegenseitig nicht hören können, wenn wir auf der Terasse essen. Die Motorräder, PKW's und auch das Postauto sind besonders im Abschnitt Wanne bis hinauf zur Rütistrasse massiv zu hören, da sie dort extrem beschleunigen. Die meisten sind zu schnell unterwegs. Der Lärm der Beschleunigung, insbesondere der Motorräder und Raser, ist massiv deutlich zu hören. Im Weiteren ist die Strecke für Fussgänger sehr gefährlich. Unsere Kinder müssen vom	Wir danken, dass der Kanton bemüht ist aktiv zum Schutz des Menschen vor schädlichen und lästigen Einwirkungen des Strassenlärms etwas dagegen zu unternehmen.  Wir beantragen als Anwohner der Kantonsstrasse 13; Wildhauserstrasse im Rahmen des Lärmsanierungsprojekts Gams eine Geschwindigkeitsbegrenzung 60 km/h auf der Wildhauserstrasse von der Tobelsäge bis ins Dorf Gams.	Verkehrszusammensetzung/Fahrverhalten: Siehe Kapitel 4.1  Im Abschnitt zwischen Zollhaus und dem Dorfeingang Gams liegt gemäss tomtom Daten die effektiv durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit je nach Teilabschnitt zwischen 56 und 60 km/h. Die effektiv gefahrene durchschnittliche Geschwindigkeit liegt damit unter der signalisierten Geschwindigkeit. Eine durchgehende Reduktion der Geschwindigkeit auf 60 km/h hätte daher keine Lärmreduktion zur Folge und ist somit nicht zweckmässig.			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	Ebniwegli bis zum Zollhaus dieser Wildhauserstrasse ohne Trottoir und Schutz zur Posthaltestelle hochlaufen. Die Verkehrsteilnehmer nehmen leider null Rücksicht und so kam es schon vermehrt zu gefährlichen Situationen, als die Autofahrer viel zu schnell und zu nahe an uns Fussgänger vorbei rasten.					
	Bei diesem hohen Tagesverkehr und der zu hohen Geschwindigkeit ist es unzumutbar für unsere Kinder die Strasse ohne Fussgängerstreifen zu überqueren, um auf die gegenüberliegende Bushaltestelle zu kommen. Die Stelle, insbesondere beim Zollhaus ist extrem unübersichtlich und es gab schon mehrere gefährliche Situationen. Im weiteren führt auch ein Wanderweg Richtung Simmitobel oder Rütistrasse die ungeschützt vom Zollhaus in der 80iger Strecke passiert werden muss. Anstatt abzubremsen erlebten wir schon schimpfende Autofahrer, welche an uns vorbeidüsten.	Im Weiteren beantragen wir einen Fussgängerstreifen beim Zollhaus sowie, beim Chretzibachrank, damit unsere Kinder sicher die Kantonsstrasse zur Bushaltestelle auf der jeweilig anderen Seite passieren können.	Bauelemente wie fehlende Trottoirs oder fehlende Fussgängerstreifen sind nicht Bestandteil eines Lärmsanierungsprojekts.			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	Den fixen Radar beim Zollhaus soll die Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer zusätzlich drosseln, da kaum ein Autofahrer, geschweige dann Motorradfahrer die Geschwindigkeit von 60 kmh einhält.	Zusätzlich beantragen wir einen fixen Radarkasten beim Zollhaus.	Die Kantonspolizei setzt seit mehreren Jahren auf den Einsatz mobiler Geschwindigkeitsmessanlagen. Entsprechend werden keine fixen Anlagen mehr erstellt.			x
	Hinzukommt, dass auf der Wilhauserstrasse ein starker Wildwechsel herrscht. Auch der Schutz dieser in ihrem Lebensraum immer mehr zurückgedrängten Tiere käme eine Geschwindigkeitbegrenzung entgegen und es gäbe weniger Unfälle.		Der erwähnte Wildwechsel ist nicht Bestandteil eines Lärmsanierungsprojekts.			x
	All diese Massnahmen würden zur Unfallprävention und Sicherheit, dem Lärmschutzes für uns Menschen und dem Schutz der Tiere beitragen.		Wird zur Kenntnis genommen			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
14	<p>Nachfolgend finden Sie eine Auflistung der Emissionsquellen, welche wir als Verursacher erachten:</p> <p>1) Laute Motorengeräuschen verursacht durch Nichteinhalten der signalisierten Geschwindigkeiten</p> <p>3) Laute Motorengeräusche verursacht durch Überholmanöver</p> <p>4) Laute Motorengeräusche aufgrund Beschleunigung resp. Reduktion der Geschwindigkeit im Wechselbereich Tempo 60/80 (Bereich Kretzibach)</p> <p>5) Reflektion aller Motorengeräusche an der Steinmauer Bereich Kretzibach in unsere Richtung</p> <p>Den Einbau eines leisen Strassenbelags sehen wir als kaum nutzenbringend an, die Lärmquellen sehen wir nicht in den Abrollgeräuschen der Fahrzeuge, sondern in den lauten Motorengeräuschen der vielen Motorräder und Sportwagen.</p>		<p>1) Nichteinhaltung der signalisierten Geschwindigkeit Siehe Kapitel 4.1.1</p> <p>3) /4) Fahrverhalten Siehe Kapitel 4.1.1</p> <p>5) Es ist korrekt, dass diese Stein-Stützmauern reflektierend sind. Zum Zeitpunkt des Baus dieser Stützmauer, war es noch nicht Stand der Technik diese absorbierend auszuführen. Im Falle eines Ersatzes der besagten Stützmauer müsste nach Stand der Technik eine Schallabsorbierende Ausführung geprüft werden.</p> <p>Hinweis auf leisen Strassenbelag wird zur Kenntnis genommen.</p>			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Gerne laden wir Sie an einem schönen Ausflugstag auf einen Kaffee zu uns ein, so können Sie sich ein Bild der Situation machen. Gerne kann auch ein Lärmmessgerät bei uns im Garten installiert werden.</p> <p>Ich danke Ihnen im Vorfeld herzlich für Ihre Bemühungen!</p>					
		<p>9473 Gams, Wildhauserstrasse Bereich Wanne/Ebni</p> <p>1) Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit auf Tempo 50</p>	<p>1) Reduktion der Geschwindigkeit Wildhauserstrasse im Gebiet Wanne/Ebni: Da die effektiv gefahrene Geschwindigkeit v50 liegt in diesem Abschnitt der Wildhauserstrasse bei 56 km/h. Eine Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit auf 50 km/h hätte somit eine Lärmreduktion von unter 1 dB(A) zur Folge, welche nicht wahrnehmbar wäre. Die Zweckmässigkeit einer Geschwindigkeitsreduktion auf 50 km/h aus Lärmgründen ist damit nicht gegeben.</p>			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		2) Fest installierter Radar auf dem geraden Strassenteil (ergänzt: Wildhausstrasse auf Höhe Büelweg)	2) Die Kantonspolizei setzt seit mehreren Jahren auf den Einsatz mobiler Geschwindigkeitsmessanlagen. Entsprechend werden keine fixen Anlagen mehr erstellt.			x
15	Reduzierte Lärmemissionen gefährliche Ein- und Ausfahrten	Temporeduktion auf 60 km/h auf der Wildhauserstrasse bis Zollhaus	Im Abschnitt zwischen Zollhaus und dem Dorfeingang Gams liegt gemäss tomtom Daten die effektiv durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit je nach Teilabschnitt zwischen 56 und 60 km/h. Die effektiv gefahrene durchschnittliche Geschwindigkeit liegt damit unter der signalisierten Geschwindigkeit. Eine durchgehende Reduktion der Geschwindigkeit auf 60 km/h hätte daher keine Lärmreduktion zur Folge und ist somit nicht zweckmässig.			x
16	Reduzierte Lärmemissionen gefährliche Ein- und Ausfahrten	Temporeduktion auf der Wildhauserstrasse bis Zollhaus mit 60 km/h	Im Abschnitt zwischen Zollhaus und dem Dorfeingang Gams liegt gemäss tomtom Daten die effektiv durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit je nach Teilabschnitt zwischen 56 und 60 km/h. Die effektiv gefahrene durchschnittliche Geschwindigkeit liegt damit unter der			x





Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
			signalisierten Geschwindigkeit. Eine durchgehende Reduktion der Geschwindigkeit auf 60 km/h hätte daher keine Lärmreduktion zur Folge und ist somit nicht zweckmässig.			
17	Wir als TCS Regionalgruppe Sarganserland-Werdenberg-Fürstentum Liechtenstein lehnen die Temporeduktion im Bereich Wolfhag/Brägglistfeld von derzeit 80Km/h auf neu 60Km/h ab.	1. Die getroffenen Massnahmen mit dem Einbau von lärmindernden Asphaltbelägen (Flüsterbelag) begrüssen wir. Die Prüfung zum Einbau von Schallschutzfenstern bei einzelnen Liegenschaften, bei welchen die IGW minim überschritten sind begrüssen wir.	Hinweise auf den Einbau von lärmarmen Belägen und Schallschutzfenstern wird zur Kenntnis genommen.			x
		2. Eine Temporeduktion von 80km/h auf 60km/h erachten wir als unverhältnismässig. Mit den getroffenen Massnahmen konnte bereits eine gute Wirkung erzielt werden. Wir lehnen eine Temporeduktion ab, da es auf diesen Strecken weiterhin möglich sein muss, den Verkehrsfluss hochzuhalten und der MIV nicht weiter eingeschränkt werden soll.	Prüfung Geschwindigkeitsreduktion: Siehe Kapitel 4.1.2			x
			Das Geschwindigkeitsgutachten kommt zum Schluss, dass die Auswirkung der geplanten Geschwindikeitsreduktion gering sind.			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
18	Eine Temporeduktion von den jetzig signalisierten 80km/h auf 60km/h erachte ich als unverhältnismässig. Mit den bereits getroffenen Massnahmen wurde eine sehr gute Wirkung erzielt. Eine Temporeduktion lehne ich ab, da es auf diesen Strecken weiterhin möglich sein muss, den Verkehrsfluss hochzuhalten und der motorisierte Individualverkehr (MIV) nicht weiter eingeschränkt werden darf. Ich bedanke mich bei Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung meines Anliegens.	Vielen Dank für die Möglichkeit der "Mitwirkungen Kantonsstrassen Nrn. 13,35,113, Gams, Lärmsanierungsprojekt Gams, Abschnitt 29.1 und 29.4 - B29.7.029.001".	Prüfung Geschwindigkeitsreduktion: Siehe Kapitel 4.1.2			x
		Die getroffenen Massnahmen mit dem Einbau von Flüsterbelägen (lärmmindernder Asphaltbelag) begrüsse ich und dass der Einbau von Lärmschutzfenstern ebenfalls geprüft wird auch.	Hinweise auf den Einbau von lärmarmen Belägen und Schallschutzfenstern wird zur Kenntnis genommen.			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
19	1. a) Abschnitt Wildhauserstrasse zwischen Gemeindegebiet Wildhaus und Zollhaus (K13 km 49.805-52.700) – Tempo 80 km/h – Plan 54-1, Wildhauserstrasse ausserorts	1. Mit der Gefährlichkeit der Strassenüberquerung für Wildtiere ist Temporeduktion auf 60km auf dieser Strecke zwingend.	Entlang des Abschnitts Wildhauserstrasse zwischen Gemeindegebiet Wildhaus und Zollhaus (K13 km 49.805-52.700) befinden sich keine lärmempfindlichen Gebäude. Somit besteht in diesem Abschnitt kein Sanierungsbedarf und keine Notwendigkeit für eine Geschwindigkeitsreduktion aus Lärmgründen.			x
		Im Herbst wie auch im Winter gibt es ein grosser Wildwechsel vom Gebiet Grabserberg Richtung Gamserberg, oft über das Gebiet Tobel wie auch in weiteren Abschnitten Richtung Schutzgonten.	Der erwähnte Wildwechsel ist nicht Bestandteil eines Lärmsanierungsprojekts.			x
		Die Lärmbelastung ist gross. Im Abschnitt a) zu Abschnitt b) überschreiten die Führer/innen von Fahrzeugen wie auch Motorradfahrer/innen die Geschwindigkeit von 60km/h immer, dazu kommt der Beschleunigungslärm ist unglaublich hoch.	Fahrverhalten (Beschleunigung): Siehe Kapitel 4.1.1			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		Ein fix montierter Radar, würde sowohl für Lärm und Geschwindigkeit Abhilfe schaffen.	Die Kantonspolizei setzt seit mehreren Jahren auf den Einsatz mobiler Geschwindigkeitsmessanlagen. Entsprechend werden keine fixen Anlagen mehr erstellt.			x
		Es soll in Betracht gezogen werden, dass bei einer Belagssanierung ein Trottoir (Seite Restaurant Zollhaus) zu erstellen sei. Im Gebiet Ebni gibt es einige Bauplätze und demnach auch Neuzuzüger/innen (Familien) die die Posthaltestelle Zollhaus benützen können weg vom Auto hin zu ÖV.	Bauliche Massnahmen wie Trottoirs sind nicht Bestandteil eines Lärmsanierungsprojekts.			x
	2. b) Abschnitt Wildhauserstrasse beim Zollhaus – (K13 km 52.700-52.935) Tempo 60 km/h – Plan 54-2, Wildhauserstrasse oben	2. Ein Tempo 60km/h ist in diesem Abschnitt fast nicht möglich, ausser für Raser/innen, denn die Nadelkurve Kretzibach reduziert das Tempo automatisch und massiv. Betr. Lärmreduktion käme den Anwohner/innen an der Strasse eine 50km/h Tempolimit extrem entgegen.	Im Abschnitt der Wildhausstrasse km 52.700-52.935 werden die Immissionsgrenzwerte im Beurteilungszustand überall eingehalten. Eine Herabsetzung der signalisierten Geschwindigkeit aus Lärmschutzgründen ist somit nicht notwendig			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		Wir plädieren stark für ein Tempo 50km/h, dann endlich wäre der Weg frei für einen Fussgängerstreifen. Eine gewisse Sicherheit für die vielen Benutzer/innen des ÖV Haltestelle Kretzibach (Wolfsagger und Büelstrasse) wäre gewährleistet.	Bauelemente wie fehlende Trottoirs oder fehlende Fussgängerstreifen sind nicht Bestandteil eines Lärmsanierungsprojekts.			x
	3. Generell	3. Generell ist die Wildhauserstrecke eine Raserstrecke geworden. Ordnen Sie diese Strecke als gefährlich ein, schädlich und belastend. In den letzten Jahren gibt es vermehrt Unfälle (Motorradunfälle) die oft tödlich enden.	Verkehrssicherheitsaspekte sind nicht Bestandteil eines Lärmsanierungsprojekts.			x

**Tabelle 2:** Detaillierte Auswertung der Eingaben