



Nr. 24, Hauptstrasse

RMS-Kilometer 2.345 – 2.741

Gemeinde Steinach

02-8

Bauobjekt Betriebs- und Gestaltungskonzept Hauptstrasse, Dorfzentrum

Plan, Massstab **Mitwirkungsbericht**

<p>Projektverfasser</p> <p>Wälli AG Ingenieure Brühlstrasse 2a 9320 Arbon</p> <p>T 058 100 90 00 arbon@waelli.ch www.waelli.ch</p>	<p>Genehmigungsvermerke</p>	<p>vom TBA freigegeben</p>	
<p>Plan</p> <p>Projekt B07.1.024.064</p> <p>Mn/FGS 2.1.2.3 / 2.7.3.14.1. 45.05.RF / 45.07.R / 45.08.RF / 45.09.R / FGS 0235</p> <p>FinV</p>	<p>Ausfertigung für</p>		<p>Format A4</p>
<p>Vorstudie</p>	<p>Entwurf</p>	<p>Gezeichnet</p>	<p>Geprüft Datum</p>
<p>Vorprojekt</p>	<p>rme</p>		<p>RuB 19.01.2022</p>
<p><b>Bauprojekt</b></p>			
<p>Genehmigungs-/Auflageprojekt</p>			
<p>Ausschreibung</p>			
<p>Ausführungsprojekt</p>			
<p>Dok. des ausgeführten Werks</p>			



## Inhalt

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



## 1 Zusammenfassung

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

- Radverkehrskonzept mit Veloführung im Mischverkehr und Fahrbahnbreite
- Ausgestaltung von Knoten / Ausfahrten (Sichtweiten und Gehwegüberfahrten)
- Ausgestaltung von Fussgängerquerungen (Mittelinseln ohne Lichtsignalanlage)
- Gestaltung des Strassenraums, Materialisierung Gehwege, Bepflanzung
- Aufhebung und Umorganisation von privaten Parkplätzen / Vorplätzen

Mit dem verfeinerten Projektabgleich und der vertieften Projektierung sollten im Rahmen der Fertigstellung des Bauprojektes die eingegangenen Anregungen bearbeitet, die Projektelemente optimiert und soweit möglich berücksichtigt werden können.

## 2 Einleitung

### 2.1 Ausgangslage

Gemäss dem Agglomerationsprogramm St. Gallen / Arbon – Rorschach (2. Generation) ist vorgesehen die Ortsdurchfahrt Hauptstrasse inkl. Knoten Schulstrasse aufzuwerten. Im Jahre 2016 wurde durch die Strittmatter Partner AG ein Gesamtkonzept für das BGK Steinach erarbeitet. Auf Basis der oben erwähnten Grundlagen wurden das Vorprojekt sowie das vorliegende Bauprojekt für den Abschnitt Dorfzentrum durch die Wälli AG Ingenieure zu erstellt. Aufgrund von normativen Änderungen und der politischen Veränderung in der Gemeinde wurde das Bauprojekt leicht abweichende vom BGK ausgearbeitet.

Die Hauptstrasse dient heute vor allem der raschen Durchleitung des Autoverkehrs. Die Ortsdurchfahrt weist einen DTV im Jahresmittel von rund 9'100 Fahrzeugen pro Tag aus. Sie besitzt keine hohe Aufenthaltsqualität und soll aufgewertet werden. An mehreren Stellen weist die Hauptstrasse Schwachstellen für den Langsamverkehr auf diese sollen mit den Massnahmen behoben werden.

Mit der Reduktion der Fahrbahnbreite und dem Verzicht auf den farbig markierten Mehrzweckstreifen soll die Geschwindigkeit der Fahrzeuge reduziert werden. Mit der Erstellung von Gehwegüberfahrten bei einmündenden Gemeindestrassen wird der Fussgänger priorisiert und erhält mehr Raum. Die Fussgängerquerungen werden neu mit Fussgängerschutzinseln ausgestattet und der Gehweg abschnittsweise verbreitert. Die Lichtsignalanlage beim Taubenweg kann aufgrund der Massnahmen aufgehoben und zurück gebaut werden. Der Veloverkehr verkehrt weiterhin auf der Hauptstrasse ohne separaten Radstreifen geführt.

Die Bushaltestellen Kirche sind Ende November 2020 durch ein separates Projekt saniert worden. Die Haltekanten entsprechen neu den Anforderungen des Gesetzes für Behindertengleichstellung (BehiG) und sind entsprechend im Projekt berücksichtigt.

Im Zentrumsbereich und bei den Fussgängerquerungen ist aufgrund des grösseren Platzbedarfs Landerwerb erforderlich. Mit dem Projekt sollen die Seitenräume bei Bedarf mitaufgewertet werden.



Der Projektperimeter erstreckt sich über die Hauptstrasse ab der Liegenschaft Hauptstrasse 25 bis und mit Knoten Hauptstrasse/Schulstrasse. Die Etappenlänge beträgt etwa 410 Meter.

## 2.2 Organisation

### **Bauherrschaft**

Kanton St.Gallen  
Baudepartement  
Tiefbauamt  
Lämmli Brunnenstrasse 54  
9001 St.Gallen

### **Projektverfasser/in**

Wälli AG Ingenieure  
Brühlstrasse 2a  
9320 Arbon

## 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 «BGK Hauptstrasse Steinach» zur Sanierung der Kantonsstrasse wurde vom 05. November bis 05. Dezember 2021 durchgeführt. Der Öffentlichkeit stand während der Mitwirkung das gesamte Bauprojektossier digital zur Verfügung. Am 15. November 2021 fand eine öffentliche Veranstaltung im Gemeindesaal statt. Dabei wurde das Projekt den Interessierten vorgestellt und Fragen wurden beantwortet.

### 3.2 Eingegangene Stellungnahmen

Während der Mitwirkung wurden 8 Eingaben eingereicht, per Onlineformular und teilweise per Email. Die Beantwortung der Eingaben befindet sich im Kapitel 4.2.



### 3.3 Mitwirkende

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

Privatpersonen	7 Eingaben
Organisationen (inkl. politische Parteien)	1 Eingabe
Unternehmen	0 Eingaben
<b>Total</b>	<b>8 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 Radverkehrskonzept / Fahrbahnbreite

##### Mitwirkungseingabe

Die Verschmälerung der Fahrbahnbreite und das Radverkehrskonzept im Mischverkehr werden bemängelt. Dies führe von PKWs zu engen Überholmanövern von Radfahrern. Es soll die Sicherheit für den 2-Radverkehr überprüft und allenfalls das Konzept angepasst werden.

##### Stellungnahme

Mit der gewählten Verschmälerung der Fahrbahnbreite wird bewusst eine tiefere Geschwindigkeit angestrebt. Das Radverkehrskonzept mit Veloführung im Mischverkehr auf der Hauptstrasse wurde aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse im Zentrumsbereich gewählt. Ein Verkehrskonzept mit Radstreifen wurde geprüft, ist aufgrund der Platzverhältnisse aber leider nicht realisierbar.

##### Fazit

Das vorgeschlagene Konzept wird beibehalten.

#### 4.1.2 Gestaltung des Strassenraums

##### Mitwirkungseingabe

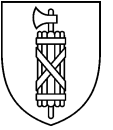
Für die Gestaltung des Strassenraumes werden mehr Begrünung und Vorplatzgestaltungen für eine bessere Aufenthaltsqualität gefordert.

##### Stellungnahme

Sonderausstattungen (Bepflanzungen, Pflästerungen, gestaltete Vorzonen etc.) wurden auf Wunsch der Gemeinde (Kostenoptimierung) aus dem Projekt entfernt.

##### Fazit

Vereinzelte Optimierungen sollen im Rahmen der Fertigstellung des Bauprojektes in Absprache mit der Gemeinde geprüft werden.



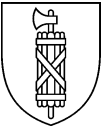
## 4.2 Detaillierte Auswertung der Eingaben

In der folgenden Tabelle sind die schriftlichen Bemerkungen aus den Fragebögen zusammengefasst. 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	In den Plänen sind bei allen Strasseneinfahrten in die Hauptstrassen die benötigten Sichtweiten usw. eingetragen. Bei der Einmündung des Taubenweges sind diese nicht vorhanden. Wurde Diese Einmündung vergessen?	Prüfung der Einfahrt Taubenweg in die Hauptstrasse.	Der Taubenweg ist gemäss Teilstrassenplan als Weg 1. Klasse taxiert und daher keine PW-Ausfahrt.			X
2	Der Gestaltungsplan Dorfzentrum Nord ist im Moment "auf Eis gelegt" bzw. sollte aufgehoben werden. Dennoch macht es unter Umständen Sinn, bereits in die jetzige Planung entsprechende Gedanken zu machen, wie eine allfällige Anbindung dieser Zone an die Hauptstrasse sinnhaft und gut gelingen kann. Im jetzigen Gestaltungsplan wäre die Tiefgarageneinfahrt über die Othmarstrasse geplant gewesen, wo wahrscheinlich der meiste Verkehr verursacht hätte. Jedoch sind Besucherparkplätze, Anlieferung Geschäft Hauptstrasse usw. über den Taubenweg angedacht worden.	Prüfung der Auswirkungen und daraus folgender optimalen Anbindung eines allfälligen neuen Gestaltungsplans Dorfzentrum Nord an die Hauptstrasse.	Die Planung des vorliegenden Bauprojekts erfolgte auf Basis der aktuell gültigen Grundlagen. Der Taubenweg ist gemäss Teilstrassenplan als Weg 1. Klasse taxiert und daher keine PW-Ausfahrt. Die Zufahrtmöglichkeiten werden im Rahmen der Aufhebung des Gestaltungsplans durch die Gemeinde geklärt.			X
3	Die Verschmälerung der Fahrbahnbreite ohne Fahrradstreifen führt zu engen Überholmanövern von PKWs. Die Inseln bei Fussgängerüberquerungen verschmälern die Fahrbahnbreite noch einmal. Im Optimalfall fährt der Fahrradfahrer mit genügend seitlichem Ab-	Prüfung der nötigen Sicherheit für 2-Radverkehr.	Mit der gewählten Verschmälerung der Fahrbahnbreite wird bewusst eine tiefere Geschwindigkeit angestrebt. Das Radverkehrskonzept mit Veloführung im Mischverkehr auf der Hauptstrasse wurde aufgrund der beschränk-			X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>stand, dass kein Autofahrer auf die Idee kommen könnte zum Überholen. Meine persönliche Erfahrung zeigt jedoch immer wieder, dass dies dennoch gemacht wird bzw. Autofahrer hupen oder dicht auffahren, was wiederum einen Stress auslöst und ein ungutes Gefühl auslöst.</p> <p>Des Weiteren sind die Abstände zwischen den Inseln relativ kurz, dass dort mit genügend Sicherheitsabstand überholt werden könnte. Der Fahrradverkehr nimmt an Tempo zu durch den E-Bike-Verkehr. Die Überholdistanz verlängert sich dadurch noch einmal. Alle diese Faktoren sind für Fahrradfahrende suboptimal. Daher wünsche ich mir diesbezüglich eine Prüfung und Nachbesserung der geplanten Massnahmen.</p>		<p>ten Platzverhältnisse im Zentrumsbereich gewählt. Ein Verkehrskonzept mit Radstreifen wurde geprüft, ist aufgrund der Platzverhältnisse aber leider nicht realisierbar.</p> <p>Die Lage der Querungsstellen für Fussgänger ist aufgrund der Querungsbedürfnisse gegeben. Aufgrund der Verkehrsmenge auf der Hauptstrasse ist eine Mittelinsel zwingend erforderlich.</p>			
4	<p>Die Voraussetzungen für eine solche Lösung wären in Steinach sehr gut gegeben, weil die Strassenbreite auf der ganzen Länge der Hauptstrasse in Steinach (vom Hafen bis und mit Unterführung SBB) üppig vorhanden ist. Weitere Erklärungen gemäss Artikel im St. Galler Tagblatt -- <a href="http://www.tagblatt.ch/leben/mitder-strasse-die-welt-verbessern-ld.153859?mkctid=sms&amp;mkctval=E-mailBR">www.tagblatt.ch/leben/mitder-strasse-die-welt-verbessern-ld.153859?mkctid=sms&amp;mkctval=E-mailBR</a></p>	<p>Die Gemeinde Widnau hat meines Erachtens eine vorbildliche Lösung in Bezug auf die verkehrstechnische Gestaltung der Hauptstrasse realisiert. Hier sind sowohl die baulichen Aufwendungen gering gehalten und gleichzeitig eine hohe Flexibilität bezüglich unterschiedlicher Nutzung (Fussgänger, Veloverkehr, Autoverkehr als auch allenfalls Schwerverkehr) optimal gelöst. Die optischen Einschränkungen durch die aufgestellten Stangen verlangsamten den</p>	<p>Beim Beispiel von Widnau haben die Zufussgehenden keinen Vortritt und die Querungen erfolgen verteilt auf dem ganzen Strassenabschnitt.</p> <p>Aufgrund des grossen Platzbedarfes einer Mittelzone und aufgrund der „schutzbedürftigen“ Nutzergruppen der Querungen (Schüler und Senioren) sowie der gebündelten Querungsbedürfnisse in Steinach wurden im vorliegenden Bauprojekt (vortrittsberechtigten) markierte Übergänge mit Mittelinseln vorgesehen. Die Verkehrssicherheit für</p>			X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		Verkehr generell und die verkehrsfreie Mittelzone ermöglicht einen guten Fussgängerübergang auf der ganzen Strassenlänge. Ich beantrage eine solche Lösung auch für Steinach.	Schüler und Senioren ist dadurch erheblich besser. Bei einem Mittelstreifen mit Stangen wären für alle Linksabbieger jeweils Durchfahrten erforderlich, oder die Grundstücke könnten nur aus einer Richtung angefahren werden. Da an den beiden Projekträndern in Steinach keine Wendemöglichkeiten (z.B. Kreisel) bestehen, wäre die einseitige Zu-/Wegfahrt problematisch.			
5	Bei der Einfahrt mit dem Auto in die Kantonsstrasse ist der Sichtwinkel nach links zu klein. Von links heranfahrende Fahrradfahrer können vom einbiegenden Autofahrer erst gesichtet werden, wenn das Auto bereits einen halben Meter in der Hauptstrasse steht. Bei der verengten Strasse, kann ein Fahrradfahrer in einer kritischen Situation noch schlechter ausweichen, ohne sich selber zu gefährden. Ein halber Meter verbessert die Situation also massiv. Nun bietet sich mit dem angestrebten Projekt die einmalige Chance auf eine Verbesserung.	Die Sichtweite der Einfahrt zwischen Hauptstrasse 30 und Hauptstrasse 32 in die Kantonsstrasse soll im Zuge des Projektes verbessert und entschärft werden. Dazu soll im Bereich der Liegenschaft Hauptstrasse 30 die südliche Kante der Hauptstrasse um 0.5 bis 1 m nach Norden gezogen werden. Der Platz auf der Südseite ist vorhanden. Die Strasse kann durch eine leichte S-Kurve korrigiert werden.	Die lokale Anpassung des Strassenrandes würde aufgrund der Anforderungen an die Linienführung in Längsrichtung eine grössere Verschiebung des gesamten Strassenprojekts nach sich ziehen. Dies würde neben einem unharmonischen Strassenverlauf auch Verschlechterungen der Sichtverhältnisse im Kurvenbereich und bei Ausfahrten auf der gegenüberliegenden Strassen-seite nach sich ziehen. Ausserdem wäre für eine optimale Sicht eine Verschiebung um ca. 3.0m erforderlich.			X
6	1. Die Gallusstrasse ist bereits stark beansprucht durch Autos, Fahrräder und Fussgänger. Ausfahrten aus Garagen, Parkplätzen sowie Verkehr vom Seedorf Richtung Hauptstrasse,(Otmarstrasse, Taubenweg). Fuss-	Es besteht das Gerücht in Steinach, dass der Bodensee-Seeradweg neu in beiden Richtungen über die Gallusstrasse geführt werden soll. Daher stelle ich folgenden A N T R Ä G E	Die Radwegführung des Seeradweges erfolgt unabhängig vom Bauprojekt Hauptstrasse und wird mit dem vorliegenden Projekt nicht verändert. Die Radwegführung auf der Gallusstrasse und der Seestrasse ist nicht			X





Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>gänger mit Rollatoren vom Altersheim Richtung 3-Fach Arztpraxis Weidenhofstrasse, Gemeinde, Post und SBB.</p> <p>2. Der Knotenpunkt Gallusstrasse/ Hauptstrasse/ Weidenhofstrasse ist unübersichtlich und brandgefährlich für alle Verkehrsteilnehmer.</p> <p>3. Die Gallusstrasse und der Knotenpunkt müssten beim fraglich geplanten Verkehrsregime zwischen 300,000 bis 400,000 Fahrrädern/Jahr bewältigen, was schlicht und ergreifend für alle unzumutbar ist.</p>	<p>1. Der Seeradweg soll wie bis anhin seeaufwärts über die Gallusstrasse und seeabwärts über die Seestrasse geführt werden.</p> <p>2. Anbringung einer Bodenmarkierung für Fahrräder aus Richtung Weidenhofstrasse in Richtung Seestrasse bei Badiparkplatz</p> <p>3. Versetzen der Schwelle beim Rest. Seehof um ca. 5m Richtung Ost um Kollisionen mit querendem Servierpersonal und Gästen zu vermeiden.</p>	<p>im Projektperimeter des Bauprojekts Hauptstrasse und obliegt dem Zuständigkeitsbereich der Gemeinde.</p>			
7	<p>Den westlichen Parkplatz haben wir in eigenem Interesse aufgelöst und einen Poller platziert, damit die Ausfahrt aus der Quartierstrasse übersichtlicher wird. Der östliche Parkplatz wird als Kundenparkplatz des in unserem Haus ansässigen Coiffuresalon benutzt. Der im Plan "B07.1.024.062-03-04_sit_Entwurf" eingezeichnete Baum würde die Nutzung des Kundenparkplatzes stark einschränken.</p>	<p>Auf unserem Grundstück (Hauptstrasse 32, 9323 Steinach) sind 2 Parkplätze links und rechts von der Hauseingangstreppe.</p> <p>Im Plan "B07.1.024.062-03-04_sit_Entwurf" sind diese nicht eingezeichnet.</p> <p>Der östliche Parkplatz muss weiterhin in vollem Umfang wie bisher benutzt werden können.</p>	<p>Parkplätze werden nur wo nötig und insbesondere infolge von Verkehrssicherheitsdefiziten aufgehoben oder neu angeordnet.</p> <p>Der westliche Parkplatz ist aufgrund der Sichtverhältnisse bei der Ausfahrt nicht möglich.</p> <p>Der östliche Parkplatz ist als Längsparkplatz denkbar. Der in diesem Bereich platzierte Baum wird aus dem Projekt entfernt.</p>	X		
8	<p>1: Höhere Temperaturen lassen Asphaltflächen im Sommer zu Wärmespeichern werden, welche Wärme in die Umgebung abstrahlen. Es entstehen Hitzeinseln. Um die</p>	<p>1: Mehr Begrünung: Der gewonnene Raum könnte zur Pflanzung von Bäumen und mehr Grün genutzt werden, weniger Versiegelung. Auch auf Inseln.</p>	<p>Sonderausstattungen (Bepflanzungen, Pflästerungen, gestaltete Vorzonen etc.) wurden auf Wunsch der Gemeinde (Kostenoptimierung) aus dem Projekt entfernt.</p>	X		



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Aufenthaltsqualität im ohnehin schon unattraktiven Zentrum von Steinach zu steigern, empfiehlt sich die Pflanzung von hochstämmigen Bäumen als Investition in die Zukunft.</p> <p>2: Steinach fehlt ein Zentrum, das als solches wahrgenommen wird. Die Strasse mit den Trottoirs führen als Band hindurch. Auch mit den aktuellen Plänen wird dem nur teilweise entgegengewirkt. Zumindest bei den Trottoirs müsste diese Bandwirkung nicht sein-</p> <p>3. Dadurch, dass die Trottoirüberfahrten über die gesamte Breite der einmündenden Strasse verlaufen, suggerieren sie, dass die einmündende Strasse in ihrer gesamten Breite dem MIV gewidmet ist. Weil diese aber über keine Trottoirs verfügt, ist dem nicht so.</p>	<p>2. Mehr Aufenthaltsqualität durch die Ausbildung von Plätzen mit differenzierter Belag und gezielt akzentuierter Form</p> <p>3: Trottoirüberfahrten nicht auf die ganze Breite ausbilden, Verzicht auf Rampen, weniger ruppige Ausbildung zugunsten Velofahrender.</p>	<p>Mittelinseln wurden aus Unterhaltsgründen gepflästert konzipiert. Die lange Insel bei der Bushaltestelle kann auch als begrünte Rabatte ausgestaltet werden. Bäume werden in Absprache auf Privatarealen vorgesehen.</p> <p>Die Trottoirüberfahrten gehören zum Gesamtkonzept der Fussgänger-Bevorzugung (Fussgänger haben auf Trottoirüberfahrt Vortritt). Die Rampen gehören zum kantonalen Standard. Aufgrund der Breite der Einlenker und dem Platzbedarf für die Schleppkurven sind auf den Gemeindestrassen in den Einlenkerbereichen keine Gehwege möglich. Gehwege auf Gemeindestrassen sind zudem Aufgabe der Gemeinde.</p> <p>Die Bepflanzung, Ausstattung und Materialisierung wird im weiteren Projektverlauf nochmals geprüft.</p>			