



Tiefbauamt

Kantonsstrasse **Nr. 73, Mels**
RMS-Kilometer **1.481 – 2.260**
Gemeinde **Mels**

02-8

Bauobjekt **Strassenraumgestaltung Wangserstrasse**

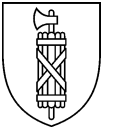
Plan, Massstab **Mitwirkungsbericht**

Projektverfasser Verkehringenieure Schmiedgasse 3 FL 9492 Eschen T +423 373 60 22 office@verkehringenieure.com	Genehmigungsvermerke	vom TBA freigegeben		
Plan 02-8 Projekt B38.2.073.010 Mn/FGS FinV	Ausfertigung für	Format A4		
Vorstudie Vorprojekt	Entwurf	Gezeichnet	Geprüft	Datum
Bauprojekt	SeW		RuB	01.07.2022
Genehmigungs-/Auflageprojekt				
Ausschreibung				
Ausführungsprojekt				
Dok. des ausgeführten Werks				



Inhalt

Glossar		4
1 Zusammenfassung	Fehler! Textmarke nicht definiert.	
2 Einleitung		5
2.1 Ausgangslage		5
2.2 Organisation		6
3 Mitwirkung		6
3.1 Zweck und Durchführung		6
3.2 Eingegangene Stellungnahmen		6
3.3 Mitwirkende		7
4 Ergebnisse		7
4.1 Die am häufigsten angesprochenen Themen		7
4.2 Detaillierte Auswertung der Eingaben		9



Glossar

SRG Strassenraumgestaltungskonzept
PW Personenwagen
SKI Strassenkreisinspektorat

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Im Rahmen der Neugestaltung des Dorfkerns der Gemeinde Mels soll auch die Wangserstrasse einer Neugestaltung unterzogen werden. Die Linienführung der Wangserstrasse wird aufgrund der bestehenden Überbauung nur sehr geringfügig verändert. Im Vergleich zum heutigen Bestand ändert sich das Normalprofil jedoch wesentlich. Grundsätzlich ist im innerörtlichen Bereich von Mels ein Normalprofil mit einer 6,0 Meter breiten Fahrbahn und beidseitigen Trottoirs von 2,0 Meter Breite vorgesehen. Ausserorts ändert sich das Normalprofil zu einer 6,50 Meter breiten Fahrbahn mit einem einseitigen Geh- und Radweg von 3,50 Meter Breite auf der südlichen Seite. Beim Übergang zwischen Ausserort- und Innerortsbereich, rund 50 Meter östlich der Amperdellstrasse, soll ein Eingangstor mit Querungshilfe und Baumpflanzungen, jedoch ohne Fussgängerstreifen situiert werden. In diesem Bereich findet auch der Wechsel zwischen den beiden Normalprofilen und die Verflechtung des Radverkehrs statt.

Beim Knoten Butzerstrasse wird dieser Rechtsvortritt durch eine Rechtsvortrittsmarkierung verdeutlicht. Die Knotengeometrie ändert sich im Wesentlichen nur durch die geplante Querungshilfe mit Fussgängerstreifen in Kombination mit beidseitigen Bus-Fahrbahnhaltestellen auf der Wangserstrasse sowie im Bereich des Einlenkers Butzerstrasse.



Abbildung 1: Orthophoto Projektperimeter, Mels (www.geoportal.ch)



Das Bauprojekt umfasst das Teilstück der Kantonsstrasse Wangserstrasse zwischen Walchi-Kreuzung und dem geplanten Beginn der Begegnungszone mit Knoten Wangserstrasse / Kirchstrasse / Schmittenstrasse. Im Bereich der Walchi-Kreuzung ist die Anpassung des südseitig gelegenen Geh- und Radweges, bis zur Einbindung der Melserstrasse, mit in den Planungssperimeter einbezogen.

1.2 Organisation

Bauherrschaft

Kanton St.Gallen
Bau- und Umweltdepartement
Tiefbauamt
Lämmlibrunnenstrasse 54
9001 St.Gallen

Projektverfasser/in

Verkehringenieure
Schmiedgasse 3
FL 9492 Eschen

2 Mitwirkung

2.1 Zweck und Durchführung

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

Das Mitwirkungsverfahren zum Projekt «SRG Wangserstrasse» zur Sanierung der Kantonsstrasse wurde vom 21. März bis 21. April 2022 durchgeführt. Der Öffentlichkeit standen während der Mitwirkung das gesamte Bauprojektossier digital zur Verfügung. Am Abend des 04. April 2022 fand eine Informationsveranstaltung für die Bevölkerung vor Ort in Mels statt.

2.2 Eingegangene Stellungnahmen

Während der Mitwirkung wurden 42 Eingaben eingereicht, mittels Onlineformular. Die Beantwortung der Eingaben erfolgt im Kapitel 4.2.



2.3 Mitwirkende

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

Privatpersonen/Organisationen/Gruppen	Anzahl Eingaben
Privatpersonen	39 Eingaben
Organisationen (inkl. Politische Parteien)	2 Eingaben
Unternehmen	1 Eingabe
Total	42 Eingaben

Tabelle 1: Verteilung Eingaben

3 Ergebnisse

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

3.1 Die am häufigsten angesprochenen Themen

3.1.1

Mitwirkungseingabe

Verzicht auf eine Aufhebung des Fussgängerstreifens im Bereich des Melibündtenwegs.

Stellungnahme

Die baulichen Anlagen im Bereich der Querungsstelle Melibündtenweg sind im vorliegenden Projekt im Hinblick auf Beleuchtung, Trottoirabsenkungen und Sichtverhältnisse für die Markierung eines Fussgängerstreifens ausgelegt. Die bisher erhobenen Fussgängerfrequenzen erreichen jedoch nicht die von der Norm vorgegebenen Mindestwerte für die Markierung eines Fussgängerstreifens.

Fazit

Nach der Realisierung werden die Fussgängerfrequenzen erneut erhoben.

3.1.2

Mitwirkungseingabe

Reduktion der innerörtlichen Geschwindigkeit auf 30 km/h.

Stellungnahme

In der Verkehrsregelverordnung VRV ist in Art. 2a die allgemeine Höchstgeschwindigkeit in Ortschaften auf 50 km/h festgelegt. Diese vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit kann entsprechend Art. 32 SVG für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde nur auf Grund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden. Darin ist abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind.

In einer ersten Einschätzung sind im gegebenen Abschnitt die Gründe für eine Herabsetzung der Geschwindigkeit nicht ausreichend gegeben. Die Abwägung betreffend Tempo 30 aus Lärmgründen sind im koordinierten Lärmsanierungsprojekt abgehandelt.



Fazit

Die Geschwindigkeit bleibt auf der Kantonsstrasse auf 50 km/h festgelegt.

3.1.3

Mitwirkungseingabe

Verzicht auf das neu geplante Trottoir, da dieses Aufgrund der geringen Fussgängerfrequenz nicht benötigt wird.

Stellungnahme

Laut SN 640 303» Entwurf von Hauptverkehrsstrassen innerorts» ist zur Vermeidung von Umwegen und zur Reduktion von Konfliktstellen eine beidseitige Fusswegführung in der Regel anzustreben.

Richtlinie TBA R2016.3 (RFV)

An verkehrsorientierten Strassen im Siedlungsbereich sind beidseitige Fussverkehrsanlagen vorzusehen, in der Regel Trottoirs.

Fazit

Am beidseitigen Angebot für Zufussgehende wird festgehalten.

3.1.4

Mitwirkungseingabe

Von Seiten des Kanton St. Gallen kann eigentlich erwartet werden, dass er direkte Anstösser auch direkt über die geplanten Bauarbeiten informiert.

Stellungnahme

Zum gegenständlichen Projekt hat es in den vergangenen Jahren zahlreiche Informationsveranstaltung der Gemeinde Mels in Zusammenarbeit mit dem Kanton St.Gallen gegeben. Das Mitwirkungsverfahren dient der Information der Anstösser und bietet die Möglichkeit Anregungen abzugeben. Einzelgespräche mit den Grundstückseigentümerinnen und Grundstückseigentümern sind im Verfahren erst bei der Planaufgabe vorgesehen.

Fazit

Einzelgespräche mit den Grundeigentümern werden im weiteren Projektverlauf geführt.



3.2 Detaillierte Auswertung der Eingaben

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
1	Das sind nur Ideen, was mir aufgrund meiner Beobachtung aufgefallen ist, kein Antrag.	Ich finde es ein gutes Projekt. Vor allem das dadurch die Vortrittsregelung verständlich wird und es ein sicheres Trottoir gibt sowie eine ordentliche Haltestelle am Melibünteweg. Ich fände es nur gut wenn der Fußgängerstreifen am Melibünteweg erhalten bliebe da viele Kinder vor allem aus dem Täli aber auch vom Butz her ins Feldacker müssen und dann dort sicher die Strasse passieren. Bäume an der Ortseinfahrt fände ich jedoch aufgrund des häufigen Föhn und auch sonst sicherheitstechnisch eher schwierig. Eine Insel jedoch trägt sicher zum verlangsamen des Thempo bei.	Die baulichen Anlagen im Bereich der Querungsstelle Melibündtenweg sind im vorliegenden Projekt im Hinblick auf Beleuchtung, Trottoirabsenkungen und Sichtverhältnisse für die Markierung eines Fussgängerstreifens ausgelegt. Die bisher erhobenen Fussgängerfrequenzen erreichen jedoch nicht die von der Norm vorgegebenen Mindestwerte.			x
2	In Mels wurde in den vergangenen Jahren sehr viel umgebaut. Sehr sinnvolle Bauten, jedoch wurden viele Bürgerinnen und Bürger verärgert und auch enteignet. Mit diesem Projekt werden wieder einige Bürgerinnen und Bürger enteignet, was ich nicht gut finde und auch der Zweck der Enteignung keinen Mehrwert für die Bürgerinnen und Bürger bringt.	Geschätztes Tiefbauamt Team Die Planunterlagen habe ich gesichtet und den Bericht gelesen. Ich bin an der Wangserstrasse aufgewachsen und fahre jeden Tag mit den ÖV's oder mit meinem Fahrrad durch Mels. Angesichts dessen kann ich mir ein gutes Bild der Verkehrslage machen und weiss von den Notwendigkeiten in Mels. Die	Die Bushaltestelle Huob bei der Bank Linth ist eine wichtige Haltestelle für die Ortsteile Täli, Gabreiten, Büel, Parfanna sowie Bereiche nördlich der Wangserstrasse. Im Dorfkern deckt die Haltestelle Post das Zentrum ab. Laut SN 640 303» Entwurf von Hauptverkehrsstrassen innerorts» ist zur			x x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>Bushaltestelle bei der Bank Linth ist deplatziert und gehört meiner Ansicht nach in den Dorfkern, wo die Leute die Haltestelle auch nutzen. Bei der Bank Linth ist sie definitiv am falschen Ort. Entlang der Wangserstrasse ein zweites Trottoir zu errichten und somit die gut befahrene Bahn zu verkleinern ist meiner Ansicht nach der falsche Ansatz. Falls der Melser Bürger bzw. die Melser Bürgerin zu Fuss oder mit dem Fahrrad auch mit den Kindern in die im Riet gelegenen Einkaufszentren gelangen möchten, nehmen diese den Weg via Feldacker in Angriff oder laufen via Täli. Das Trottoir benötigt es aus Sicht des Melsers nicht. Sehr gerne können Sie meine Anmerkungen öffentlich machen. Ich bin der Auffassung, dass noch weitere Melserinnen und Melser meine Meinung teilen.</p>	<p>Vermeidung von Umwegen und zur Reduktion von Konfliktstellen eine beidseitige Fusswegführung in der Regel anzustreben</p> <p>Richtlinie TBA R2016.3 (RFV) <i>An verkehrsorientierten Strassen im Siedlungsbereich sind beidseitige Fussverkehrsanlagen vorzusehen, in der Regel Trottoirs.</i></p>			
3	Koordination mit unseren Ein- und Ausfahrten vom Vorplatz unserer Liegenschaft und Gestaltung des	<p>Grundeigentümer Parzelle 2114, Wangserstrasse 51: Gerne würden wir unsere Anliegen im Zusammenhang mit den</p>	<p>Für die angeführten Anliegen sowie auch insgesamt sind Einzelgespräche und Abstimmungen mit den Liegenschaftseigentümern notwendig.</p>		x	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	Vorplatzes mit allfälligen Rabatten und Installationen.	Trottoirabsenkungen einbringen. Zudem möchten wir mit Ihnen über die Sichtzonen sprechen.	Diese werden vom Kanton im weiteren Projektverlauf geführt werden.			
4	<p>Die Melibündte ist ein Schulweg, was auch durch die 30er Zone signalisiert ist. In der Melibündte ist nicht nur das Oberstufenschulhaus inkl. Hallenbad und Turnhalle, sondern aktuell auch das Altersheim. Will heissen, dass nicht nur Schüler der Oberstufe auf diesen Weg angewiesen sind.</p> <p>Sehr viele Kinder und auch Familien nutzen diesen Übergang. Da er in Zukunft ausserhalb der Begegnungszone liegt finde ich den Zebrasteifen dort äusserst wichtig, damit die Kinder sicher zur Schule oder Freizeitaktivitäten gelangen können.</p> <p>Aus welchem Grund braucht es in der Begegnungszone zwei Fussgängerstreifen nach einander? Und an einem ebenso wichtigen Ort wird er gestrichen?</p> <p>Ausserdem befindet sich die</p>	Der bestehende Zebrastreifen zur Melibündte sollte unbedingt belassen werden.	Die baulichen Anlagen im Bereich der Querungsstelle Melibündtenweg sind im vorliegenden Projekt im Hinblick auf Beleuchtung, Trottoirabsenkungen und Sichtverhältnisse für die Markierung eines Fussgängerstreifens ausgelegt. Die bisher erhobenen Fussgängerfrequenzen erreichen jedoch nicht die von der Norm vorgegebenen Mindestwerte.			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	Bushaltestelle Huob auch beim Zebrastreifen der nachher nicht mehr existieren soll. Auch diese Pendler sollten sicher über die Strasse gelangen.					
5	Ich bezweifle ganz vehement die Notwendigkeit von zwei Trottoirs auf dieser Strecke für Fussgänger. Hingegen wird für Velofahrer, und zu diesen gehöre ich oft, erst ausserhalb des Dorfes eine Verbesserung herbeigeführt. Zudem muss ein viel grösserer Landerwerb getätigt werden. Grundeigentümer müssen mehr Land abtreten für ein Projekt, das für Fussgänger überrissen und für Velofahrer zu wenig ist. Das Ganze kostet wohl viel zu viel und wäre mit meinem Antrag viel günstiger und zweckmässiger zu haben. Ich hoffe sehr, dass dieses Vorhaben überarbeitet und den wirklichen Bedürfnissen angepasst wird.	Von der Butzerstrasse bis zur Walchi ist das bestehende Trottoir zu verbreitern und in einen kombinierten Fuss- und Radweg umzuwandeln. Der Fussgängerstreifen zum Melibündtenweg ist zu belassen und die Fahrbahn der Wangserstrasse ist nur wenig zu verlegen. Auf den Neubau des Trottoirs auf der nördlichen Strassenseite ist zu verzichten.	Bei einer Verbreiterung des bestehenden Trottoirs und Umwandlung in einen kombinierten Geh- und Radweg müsste die Fahrbahn deutlich nach Norden verschoben werden. Die nötigen Sichtfelder bei den Knoten und Einfahrten würden sowohl die nördlich gelegenen Grundstücke aufgrund der Verschiebung als auch die südlichen durch die grösseren Sichtweitenerfordernisse eines kombinierten Geh- und Radweges stärker belasten.			x
6	Wertverlust und Verschandelung des Grundstücks für evtl. zukünftige Projekte.	Wir als Erbgemeinschaft sind nun ein wenig überrascht über das Projekt «Strassenraumgestaltung Wangserstrasse».	Im Rahmen der Projektentwicklung wurde die Bevölkerung laufend über den jeweiligen Planungsstand öffentlich in mehreren Veranstaltungen orientiert.		x	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		Wir als Besitzer der Parzelle 2164 wurde diesbezüglich nie direkt von der Gemeinde oder Kanton informiert über solch ein Projekt, es gab zwar vor x-Jahren mal eine Infoveranstaltung deswegen aber aus Sicht der EG nichts was darauf schliessen könnte das es definitiv ist und wir dadurch Land abtreten müssen. Die Erbengemeinschaft ist nicht bereit das erforderliche Land ohne genauere Informationen zur Verfügung zu stellen.	Einzelgespräche wurden jedoch noch keine geführt, diese sind in den nächsten Projektschritten vorgesehen.			
7	Wir sind bei unserer Liegenschaft bereits bei der dritten Landabtretung an den Kanton. Der Garagenvorplatz weist vom Marchstein bis zur Garage 4,9 Meter auf (Grenzabstand innerorts, Charlottengasse 12, 5,5 Meter). Die Länge unseres Privatautos beträgt 4,5 Meter. Die Grenzabstände nach der erneuten Landabtretung können nicht mehr eingehalten werden. Wendepplatz für das Auto ist vorhanden, vorausgesetzt, die Garage würde rund 2,5 Meter nach hinten zurückversetzt, was möglich wäre. 2015	Liegenschaft Wangserstrasse 65 Nach der Landabtretung fehlen die Grenzabstände. Sichtwand besteht aus sehr langlebigem Lärchenholz und wurde unter Berücksichtigung eines Sichtwinkels erstellt. Hinter dieser Wand wurden naturnahe Hecken gepflanzt, um das Leben an dieser Strasse erträglicher zu machen. Holz haben wir aus ökologischen Gründen gewählt. Wir wünschen eine Begehung vor Ort!	Das Sichtfeld dürfte durch die angeführte Schutzwand nicht betroffen sein. Eine genaue Abklärung wird im Rahmen eines Einzelgesprächs vor Ort getroffen werden.		x	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	haben wir eine Schutzwand aus Lärchenholz erstellt und dabei auf einen Sichtwinkel geachtet, um gefahrlos auf die Wangserstrasse herauszufahren.					
8	Viele Schüler Gebiet Täli, Gabreiten, Gugglen. (Oberstufenschulhaus und Hallenbad)	Der Zebrastreifen bei der Kreuzung Wangserstrasse - Mehlibündtenweg soll bestehen bleiben.	Die baulichen Anlagen im Bereich der Querungsstelle Melibündtenweg sind im vorliegenden Projekt im Hinblick auf Beleuchtung, Trottoirabsenkungen und Sichtverhältnisse für die Markierung eines Fussgängerstreifens ausgelegt. Die bisher erhobenen Fussgängerfrequenzen erreichen jedoch nicht die von der Norm vorgegebenen Mindestwerte.			x
9	Weniger Beschleunigung der Fahrzeuge Dorf ein- und auswärts.	50 km/h Begrenzung bereits ab Kreuzung Rietstrasse .(Pizolpark)	In der Verkehrsregelverordnung VRV ist in Art. 2a die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Strecken ausserhalb von Ortschaften auf 80 km/h festgelegt. Diese vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit kann entsprechend Art. 32 SVG für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde nur auf Grund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden. Darin ist abzuklären, ob die Massnahme nötig,			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
			zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. In einer ersten Einschätzung sind im gegebenen Abschnitt die Gründe für eine Herabsetzung der Geschwindigkeit nicht ausreichend gegeben.			
10	1. Das Projekt sieht zusammen resp. in Abstimmung mit dem Vorhaben der Gemeinde Mels (Begegnungszone Dorfkern) vor, dass der Dorfkern verkehrsberuhigt wird und die Wangserstrasse als Hauptverkehrsachse diese Verkehrsberuhigung einleitet resp. unterstützt. Das Projekt missachtet die Strassenhierarchie der umliegenden Strassen, indem der gesamte Verkehr von der Fabrikstrasse via Oberdorfstrasse mit dem Ziel Wangs resp. Autobahneinfahrt, neu via die untergeordnete Quartierstrasse Messmerhölzlistrasse - Butzerstrasse in die Wangserstrasse verlagert wird. Die Gemeinde Mels hat den Anwohnern der Messmerhölzlistrasse im Rahmen der Aufklassierung der Messmerhölzlistrasse	1. Auf das Projekt sei insgesamt zu verzichten 2. Die Verkehrsführung von der Schmittenstrasse bis zur Walchi sei so zu belassen, wie sie aktuell ist. 3. Der Fussgängerstreifen zum Melibündtenweg ist zwingend notwendig. Von der vorgesehenen Aufhebung sei abzusehen. 4. Auf einen zweiten Gehweg sei zu verzichten. 5. Die Strassenbreite sei zu belassen, wie sie aktuell ist.	Das vorliegende Projekt wurde durch die Gemeinde Mels bestellt und ist Teil des 17. Strassenbauprogramms des Kantons St.Gallen, mit dem Beschluss des Kantonsrats über dieses Programm ist auch der politische Auftrag zur Umsetzung enthalten. Die im Projekt vorgesehenen Massnahmen und die gewählten Entwurfselemente entsprechen den aktuellen Richtlinien und Normen. Weiters wurde das Projekt in einem breiten Beteiligungsverfahren erarbeitet und verspricht eine deutliche Verbesserung für den Rad- und Fussverkehr sowie eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Zudem wird auf einen haushälterischen Umgang mit Grund und Boden geachtet.			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>zu einer Gemeindestrasse 2. Klasse die schriftliche Zusicherung abgegeben, wonach die Strasse «nur in Ausnahmefällen» dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung gestellt wird. Das vorliegende Projekt widerspricht dieser Zusicherung. Sollte am Projekt im Grundsatz festgehalten werden, so ist die Messmerhölzlistrasse mit baulichen Massnahmen vor zusätzlichem Mehrverkehr zu schützen. Es ist, wie im laufenden Rechtsmittelverfahren gefordert, die Durchfahrt baulich zu beschränken und beidseitig ein Fahrverbot mit Zubringerdienst gestattet, zu signalisieren.</p> <p>2. Durch diese Änderung der Verkehrsführung resp. fördern des Langsamverkehrs, wird es zu einer Verlagerung des Verkehrs auf diversen Quartierstrassen führen. Dies deshalb, weil in etlichen Quartierstrassen noch Tempo 50 gilt. So werden diese Quartierstrasse immer attraktiver für den</p>		<p>Den Anträgen kann daher nicht nachgekommen werden. Zur Frage des Fussgängerstreifens Melibündtenweg wird auf Punkt 1 verwiesen.</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>allgemeinen Verkehr. Was durch die Tempo 20 Zone durch den Dorfkern jetzt schon spürbar ist.</p> <p>3. Der Fussgängerstreifen in der Melibündtenstrasse ist Teil des Schulweges für Kinder der Quartiere Gugglen, Täli, Butzerrain, Gabreiten und Messmerhölzli. Deshalb ist dieser zwingend notwendig und zu belassen. Zumal bei der Schmitzenstrasse ein durch die Kapo bewilligter, neuer Fussgängerstreifen erstellt wird, obschon dort das Einzugsgebiet um einiges kleiner sein wird.</p> <p>4. Sehr fragwürdig sind für mich die beiden Trottoirs. Es ist überhaupt nicht attraktiv bis in die Walchi an einer Hauptstrasse zu spazieren. Es hat sehr viel attraktivere Wege, die dorthin führen. Wenn man hier mal eine Messung mit Frequentierung (wie bei Fussgängerstreifen) durchführen würde, würde man feststellen, dass ein 2. Trottoir</p>					



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>völlig übertrieben ist.</p> <p>5. Mit einer Verengung der Strasse auf nur noch drei Meter Strassenbreite, wird es für den Schwerverkehr sehr schwierig zu kreuzen. Dies wird zur Folge haben, dass sich auch der Schwerverkehr immer stärker auf die Quartierstrassen verlagern wird.</p> <p>Allgemein ist das ganze Projekt mit sehr hohen Kosten verbunden, wobei dadurch nicht die Probleme behoben werden, welche bereits seit längerem bestehen. Das Projekt löst keine dieser Probleme, sondern verschärft diese noch weiter. Auch die direkten Anwohner teilen diese Ansicht.</p> <p>Deshalb hoffe ich sehr, dass dieses Vorhaben überarbeitet und den wirklichen Bedürfnissen der Melser Bürgerinnen und Bürgern angepasst wird.</p>					



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
11	Im Bericht Strassenraumgestaltung wird kein Wort über das Lärmsanierungsprojekt erwähnt. Seit über 12 Jahren plant man an diesem Abschnitt und die Anforderungen und Fortschritte haben sich über diese Zeit verändert. Im Lärmsanierungsprojekt werden stellenweise die Vorteile der Temporeduktion auf Tempo 30 erwähnt, jedoch aus nicht nachvollziehbaren Gründen von Seiten Kanton nicht weiterverfolgt.	Eine generelle Überprüfung mit einer Tempo 30 Strecke muss auf deren Wirksamkeit und Umsetzung nochmals geprüft werden.	Fragen zum Lärmsanierungsprojekt, werden im Mitwirkungsbericht zum Lärmsanierungsprojekt abgehandelt.			x
12	Der Besitzer der Parzelle 2162 darf gemäss Plan 04-1 Situation Teil 1/2, nicht rückwärts in die Wangserstrasse einfahren. Dabei handelt es sich hier um ein Auto. Bei gleicher Situation, bei welchem tagtäglich mehrere Autos vorwärts auf den Platz fahren und anschliessend rückwärts über das Trottoir wieder auf die Wangserstrasse gelangen, wird nichts vermerkt. Diese Anzahl von rückwärts in die Wangserstrasse einfahrenden Autos	Es müssen alle Anstösser an der Wangserstrasse gleichbehandelt werden und sind mit den gleichen Einschränkungen zu belegen.	<u>Richtlinie TBA (R2015.03)</u> Alle Ein- und Ausfahrten in die Kantonsstrasse müssen vorwärts erfolgen, das heisst, es muss auf dem Grundstück gewendet werden können. Bauliche Massnahmen, wie nicht überfahrbare Hindernisse, z.B. Rabatten, Poller oder dgl., sind aus Sicherheitsgründen notwendig, um das Ausfahren rückwärts zu verhindern.			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	ist um einiges höher als bei der Parzelle 2162.					
13	<p>Bei den Sichtfelder sind unterschiedliche Bemerkungen eingetragen.</p> <p>Es macht den Eindruck, dass hier nicht immer mit gleichen Ellen gemessen wurde und zum Teil Mauern und Einfriedungen gestutzt werden und aus unerklärlichen Gründen Mauern nicht angepasst werden, obwohl die Norm und Richtlinie vom Kanton dies vorgeschrieben ist.</p>	<p>Die Sichtfelder gemäss VSS Norm SN 640 273 a sind auf allen Parzellen einzuhalten.</p> <p>Dies muss auf allen Parzellen, unabhängig von irgendwelchen Gründen, gleich vorgeschrieben werden.</p>	Die im Projekt dargestellten Sichtfenster wurden alle auf Basis der Schweizer Norm ermittelt.			x
14	<p>Der auf dem Signalisationsplan entfernte Fussgängerstreifen wird von den Schülern, welche ins Oberstufenschulhaus und Hallenbad gehen, zu den Hauptverkehrszeiten rege benützt. Die geplanten Fussgängerstreifen vor der Begegnungszone werden sicher nicht von diesen Schülern benutzt.</p> <p>Ausserdem sind auf dem Plan 04-2 Situation Teil 2/2, die Absenkungen des</p>	Der Fussgängerstreifen beim Melibündtenweg muss Aufgrund der Schulwegsicherheit wieder hergestellt werden.	Die baulichen Anlagen im Bereich der Querungsstelle Melibündtenweg sind im vorliegenden Projekt im Hinblick auf Beleuchtung, Trottoirabsenkungen und Sichtverhältnisse für die Markierung eines Fussgängerstreifens ausgelegt. Die bisher erhobenen Fussgängerfrequenzen erreichen jedoch nicht die von der Norm vorgegebenen Mindestwerte.			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	Gehweges bereits eingeplant und ersichtlich.					
15	<p>Die direkte Information der Mitwirkung an die Anstösser ist nicht erfolgt. Viele direktbetroffene Grundstücksbesitzer hatten keine Infos betreffend Mitwirkung. Termine im Sarganserländer erfolgten erst am Mittwoch und Freitag. Wer den Sarganserländer nicht abonniert hat, hatte somit gar keine Möglichkeit dies zu erfahren.</p> <p>Dass an der Infoveranstaltung kein Protokoll und keine Notizen von Bemerkungen von Bürgern erstellt wird, ist nicht zielorientiert.</p> <p>Eine Infoveranstaltung sollte eigentlich vor Beginn der Fristen stattfinden. Leider fand diese Veranstaltung während der Eingabefrist statt und somit ist für eine aktive Mitwirkung wertvolle Zeit unnötig verstrichen.</p> <p>Der Termin für die Mitwirkung war schon länger bekannt.</p>	<p>Von Seiten des Kanton St. Gallen kann eigentlich erwartet werden, dass er direkte Anstösser auch direkt über die geplanten Bauarbeiten informiert. Und dies nicht erst bei der Baueingabe!</p>	<p>Zum gegenständlichen Projekt hat es in den vergangenen Jahren zahlreiche Informationsveranstaltungen der Gemeinde Mels in Zusammenarbeit mit dem Kanton St.Gallen gegeben. Einzelgespräche mit den Grundstückseigentümern sind im Verfahren allerdings erst bei der Planaufgabe vorgesehen.</p>	x		



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
16	<ul style="list-style-type: none"> • Die Sicherheit für Fussgänger sowie Radfahrende wird verbessert • Der Verkehrsfluss für alle Teilnehmer erhöht sich • Mit der Temporeduktion reduziert sich auch die Lärmbelastung nachhaltig • Die hohen Unterhaltskosten für den lärmarmen Belag entfallen • Die Wirtschaftlichkeit eines herkömmlichen Belages übertrifft den lärmarmen Belag bei weitem • Vorgesehene Fahrbahnreduktion fördert die Temporeduktion auf Tempo 30 • ÖV kann sich besser in den Verkehrsfluss einbinden • Abbiegen mit dem Fahrrad wird sicherer • Wiedereingliederung aus den Quartierstrassen wird gefördert • Fussgängerstreifen sind nicht mehr erforderlich, da der Verkehr langsamer fliesst • Schulwegsicherheit erhöht sich • Günstige und schnell umsetzbare und wirkungsvolle Massnahme • Verkehrslärm effektiv und zeitnah 	Argumente für T-30-Strecke	<p>In der Verkehrsregelverordnung VRV ist in Art. 2a die allgemeine Höchstgeschwindigkeit in Ortschaften auf 50 km/h festgelegt. Diese vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit kann entsprechend Art. 32 SVG für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde nur auf Grund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden. Darin ist abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind.</p> <p>Die Argumente betreffend Notwendigkeit, Zweckmässigkeit und Verhältnismässigkeit betreffend einer Geschwindigkeitsreduktion aus Lärmgründen werden im Lärmsanierungsprojekt abgehandelt.</p> <p>Zusätzlich sind im Nachgang an die Mitwirkungen Geschwindigkeitsmessungen auf der Neuen Wangserstrasse gemacht worden. Diese haben ergeben, dass die mittlere</p>			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>längerfristig vermindert</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Signalisation kann vereinfacht werden • Logische Massnahme zu bestehender Tempo-30-Zone und Begegnungszone • Erhöhung der Aufenthaltsqualität für alle Verkehrsteilnehmer • Reduktion der negativen Auswirkungen des Motorfahrzeugverkehrs • Lebensqualität wird erhöht • Teure Schallschutzmassnahmen werden eingespart • Sichtwinkel werden verringert • Markierungen müssen weniger ersetzt werden • Projekt kann auf die notwendigen Elemente reduziert und somit Kosten eingespart werden • 		<p>gefahrere Geschwindigkeit bereits heute bei 30-40km/h liegt. Mit der vorgesehenen Strassenraumgestaltung soll die effektiv gefahrene Geschwindigkeit zusätzlich reduziert werden. Gerade die spezielle Situation in Mels mit diversen "Zufahrten" zum Autobahnanschluss würde dazu führen, dass bei einer Temporeduktion auf der Wangserstrasse noch mehr Durchgangsverkehr durch die Melser und schlimmstenfalls sogar Sarganser Quartiere in Richtung Autobahnanschluss führen würde.</p> <p>In einer ersten Einschätzung sind im gegebenen Abschnitt die Gründe für eine Herabsetzung der Geschwindigkeit nicht ausreichend gegeben.</p> <p>Wir dürfen zudem auf die Botschaft des Kantonsrats zum 17. Strassenbauprogramm verweisen:</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
			Gemäss Beschluss des Kantonsrats vom 18. September 2018 haben Lärmsanierungen an Kantonsstrassen durch raumplanerische Massnahmen sowie dem Einbau von lärmarmen Belägen zu erfolgen. Auf eine Reduktion der gesetzlichen Geschwindigkeitsbegrenzung (Abweichung von Tempo 50 innerorts) ist zu verzichten. Sind sie als einzige Möglichkeit ausnahmsweise erforderlich, darf die Leistungsfähigkeit der Strasse dadurch nicht beschränkt werden. Eine ausnahmsweise erforderliche Beschränkung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte ist im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen.			
17	<p>Im Bericht wird die Erhöhung der Sicherheit der Fussgänger erwähnt. Dies ist leider nicht ersichtlich.</p> <p>Auf der gesamten Strecke sind nur noch zwei Fussgängerstreifen eingeplant. Aufgrund der Aussage am Infoanlass betreffend Messweise der Frequenz, wird</p>	<p>Die Situation und die Anzahl der Fussgängerstreifen muss nochmals geprüft werden.</p> <p>Vergleicht man ähnliche Situationen in umliegenden Gemeinden sind dort mehr Fussgängerstreifen vorhanden.</p>	Die Frage von Anordnung und Anzahl der Fussgängerstreifen im Projekt ist mit der Kantonspolizei abgestimmt. (siehe auch Pkt.1).			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>auch die Berechtigung des Fussgängerstreifen kurz vor der Begegnungszone in Frage gestellt.</p> <p>Mit den beiden Trottoirs wird eine falsche Sicherheit erzeugt. Da auf dieser Strecke weiterhin mit 50 km/h gefahren werden kann und die Fussgängerstreifen erst vor der Begegnungszone erstellt werden, müssen die Anwohner je nach Situation die Strasse ohne Hilfsmittel überqueren.</p> <p>Dass die Quartieranwohner aus dem Feldacker- und Amperdellgebiet, auf einer Länge von über 400 Meter keinen Übergang erhalten und gezwungen werden, die Wangserstrasse unter Gefahr zu überqueren, ist unzumutbar.</p> <p>Ausserdem wird das vorhandene Trottoir in der Breite gekürzt und somit die Sicht für den Fussgänger nochmals zusätzlich verschlechtert.</p> <p>Ein gefahrloses Überqueren der Wangserstrasse in die Feldackerstrasse</p>					



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	ist Aufgrund der Kurve und dem vorgesehenem Tempo 50 Regime gar nicht möglich. Die Autos werden zu spät erkannt, respektive man wird gezwungen, über die Strasse zu rennen.					
18	<p>Die bestehende Geschwindigkeitssignalisation</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pizolpark Tempo 60 • Vor Juxhof Tempo 60 aufgehoben • Dorfeingang Reduktion auf Tempo 50 macht verkehrstechnisch keinen Sinn, da die Walchikurve ein Beschleunigen auf die Höchstgeschwindigkeit für die vorhandenen 100 Meter Fahrbahn verhindert. Nach der Kurve sind es knapp 200 Meter Fahrbahn bevor das Tempo wieder auf 50 km/h reduziert wird. <p>Unnötiges Beschleunigen und wieder Abbremsen verursacht unnötige Lärmemissionen und die Abgase schaden nur der Umwelt.</p>	Ab der Höhe Pizolpark bis Eingangs Dorf Mels ist generell Tempo 50 einzuführen.	In der Verkehrsregelverordnung VRV ist in Art. 2a die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Strecken ausserhalb von Ortschaften auf 80 km/h festgelegt. Diese vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit kann entsprechend Art. 32 SVG für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde nur auf Grund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden. Darin ist abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. In einer ersten Einschätzung sind im gegebenen Abschnitt die Gründe für eine Herabsetzung der Geschwindigkeit nicht ausreichend gegeben.			x
19	Die Inserate für das Mitwirken am Projekt ist am Mittwoch und für die Infoveranstaltung am Freitag im	Wieso wurden die direkten Anwohner in den letzten zwölf Jahren nicht einmal direkt vom Kanton informiert?	Zum gegenständlichen Projekt hat es in den vergangenen Jahren zahlreiche Informationsveranstaltung der Gemeinde			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Sarganserländer erschienen.</p> <p>Nicht alle haben den Sarganserländer abonniert und auf der Internetseite des Kantons oder Gemeinde geht niemand, ausser man sucht gezielt etwas.</p> <p>Nur der Informationsaustausch unter den Anwohnern untereinander sind diese von diesem Vorhaben, resp. Anlass unterrichtet worden.</p> <p>Leider müssen alle Pläne verglichen werden, da viele Informationen sonst nicht ersichtlich sind. Wer diese Pläne nicht ausdrucken kann, hat gar keine Möglichkeit das Gesamtausmass zu beurteilen.</p>	<p>Will man mit dieser «Salamitaktik» verhindern, dass sich zu viele Anwohner mit diesem Projekt vorgängig auseinandersetzen können?</p> <p>Wer sich jetzt nicht mit dieser Strassengestaltung auseinander setzt, kann sich schlussendlich nur noch beim Genehmigungsprojekt zur Wehr setzen. Und dies ist für die Anwohner mit hohen Kosten und Frust verbunden.</p>	<p>Mels in Zusammenarbeit mit dem Kanton St.Gallen gegeben. Einzelgespräche mit den Grundstückseigentümern sind im Verfahren allerdings erst bei der Planaufgabe vorgesehen.</p>			
20	<p>Wieso wurden die betroffenen Grundeigentümer nie informiert, da gemäss Planung Bauland benötigt und vorhandene Lebensräume unnötig zerstört werden?</p> <p>Neu erstellte Sichtschutzwände wurden</p>	<p>Will der Kanton St.Gallen und die Gemeinde Mels eine unattraktive Strasse mit Betonwänden, Steinkörben und leblosen Materialien?</p> <p>Das Erscheinungsbild wird sich mit diesem Projekt sicher nicht verbessern.</p>	<p>Der Strassenraum der Wangserstrasse hat in den vergangenen Jahren tatsächlich an Qualität und Attraktivität durch teils unglücklich gewählte Einfriedungen eingebüsst. Diese Entwicklung hat jedoch ohne Massnahmen an der Wangserstrasse</p>			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>bereits jetzt schon auf das Projekt abgestimmt, obwohl noch gar nichts bewilligt wurde.</p> <p>Vorhandener Lebensraum für Lebewesen wird durch den Eingriff und der unnötigen Erstellung eines zweiten Trottoirs unweigerlich zerstört.</p>	<p>Wo bleibt die Biodiversität, die Einbindung von Lebensraum für diverse Tierarten?</p>	<p>stattgefunden. Mit den vorgesehenen Massnahmen des Projektes soll dieser Entwicklung entgegengehalten werden. Dazu zählen unter anderem das Einfahrtstor oder auch das Bereitstellen von Flächen für Fussgänger.</p>			
21	<p>Auch wenn es durch die Klimaerwärmung weniger Schnee im Flachland gibt, so sind die kurzen, intensiveren Niederschläge massiv gestiegen.</p> <p>Es wird in Zukunft mehr Starkregen, intensivere Schneefälle und die Hitzetage im Sommer sind nicht zu unterschätzen</p> <p>Die Gemeinde Mels muss schon seit langem im Sommer diverse Bäume mit riesigem Aufwand mit Wasser versorgen, da das Regenwasser aus unerklärlichen Gründen nicht in die Baumgruben geleitet wird.</p>	<p>Wird das neu projektierte Trottoir im Winter als Schneedepot genutzt? Ohne dem geplanten Trottoir hat es neben der Strasse Platz für die Lagerung des Schnees und Starkregenfälle könnten weiterhin über die Schulter abfliessen.</p> <p>Mit der Versiegelung der Oberfläche erhöht sich die Belastung der Regenwassersysteme und im Sommer heizt sich die Fahrbahn auf. Grünflächen für die Retention und Regelung der Temperatur sind im Projekt nicht vorgesehen.</p>	<p>Aufgrund der begrenzt vorhandenen Flächen wird ein zeitnahes Abführen des Schnees bei starken Schneefällen, wie in dicht verbauten Gebieten üblich, notwendig sein.</p> <p>Für massgebliche Grünflächen im Projektperimeter fehlen die notwendigen Flächenreserven. Mit dem neuen Querschnitt wird das Ausmass der versiegelten Flächen erhöht. Über Baumpflanzungen sowie deren Beschattung wird versucht, ein Aufheizen der Flächen zu verhindern und ein verbessertes Kleinklima zu schaffen. Zusätzliche Baumpflanzungen von</p>			<p>x</p> <p>x</p>



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		Wer sorgt für die nötige Bewässerung der vorgesehenen Bäume beim Eingangstor im Sommer? Anfallendes Regenwasser wird durch Strassenschächte «entsorgt» und nicht der Baumgruppe zugeführt.	privater Seite werden ausdrücklich begrüsst. Die Versorgung der Bäume erfolgt in der Anwuchsphase durch das Strassenkreisinspektorat. Nach dem Anwuchs können sich die Bäume aus dem Untergrund versorgen. Entsprechende Vorkehrungen werden bei der Pflanzung getroffen (Baumgrube, ausreichend Substrat und Belüftung etc.)			x
22	<p>Eine Verbesserung der Situation für Velofahrer und Fussgänger findet nicht statt. Velofahren können jetzt schon bei Stosszeiten nicht von der Wangserstrasse in die Quartierstrassen einbiegen, da sie entweder von hinten oder vorne über den Haufen gefahren werden.</p> <p>Die erwähnte Querbeziehung kann nicht funktionieren, da das vorgesehene Tempo und das Vortrittsregime eine Eingliederung verhindert.</p>	<p>Als inhaltliche Zielsetzung wurde die Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, Verbesserung der Situation für den Fuss- und Radverkehr und die Reduktion der Trennwirkung der Kantonsstrasse sowie Verbesserungen der Querbeziehungen über die Kantonsstrasse berücksichtigt.</p> <p>Dabei werden zwei verschiedene Konzepte miteinander vermischt. Die erwähnten Ziele sind in der neuen Begegnungszone machbar, aber an der Wangserstrasse sind diese nicht</p>	<p>Durch ein beidseitiges Trottoir wird die Situation für den Fussverkehr verbessert, ebenfalls durch die Ausführung von Trottoirüberfahrten im Bereich der Einbindungen und Knoten. Eine Fahrbahn stellt naturgemäss eine Trennwirkung für den Fussgänger zwischen den beiden Fahrbahnrändern bzw. Trottoirs dar. Allerdings lassen die derzeit vorhandenen Verkehrsstärken des motorisierten Verkehrs ein Queren der Fahrbahn auch ohne lange Wartezeiten zu.</p>			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>nachvollziehbar.</p> <p>Für dieses Projekt sind unabhängig von der Begegnungszone eigene Ziele zu definiert.</p> <p>Braucht die Gemeinde Mels eine 500 Meter lange, nicht den Bedürfnissen angepasste Strasse, nur um in die neue Begegnungszone zu gelangen?</p>				
23	<p>Eine Reduktion der Trennwirkung und eine Verbesserung der Querverbindung findet bei Tempo 50 nicht statt. Die Quartierstrassen werden komplett abgehängt, da bei fehlendem Rechtsvortritt keiner anhält und aufgrund der Geschwindigkeit keine Lücken genützt werden können. Somit werde ich gezwungen über Umwege via Grossfeldstrasse und Sarganserstrasse auszuweichen, damit ich ins Dorf komme.</p> <p>Mit der Einführung eines Tempo-30-Regime erhöht sich der Verkehrsfluss und die Einbindung der Quartierstrassen in</p>	<p>Aufheben des geplanten zweiten Trottoirs und Einführung von Tempo 30. Die Vortrittsregelung aus den Nebenstrassen kann auch mit «Kein Vortritt Markierung» und Signalisation sichergestellt werden.</p>	<p>Durch ein beidseitiges Trottoir wird die Situation für den Fussverkehr verbessert. Durch die Ausführung von Trottoirüberfahrten im Bereich der Einbindungen und Knoten erhält der Fussgänger eindeutig Vortritt gegenüber dem Motorfahrzeugverkehr. Bezüglich der Einführung von Tempo 30 verweisen wir auf entsprechende Stellungnahmen in diesem Mitwirkungsbericht.</p>			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>die Wangserstrasse.</p> <p>Anhand der geringeren Geschwindigkeit auf der Wangserstrasse können sich die Verkehrsteilnehmer aus den Quartierstrassen sicherer in den Verkehrsfluss integrieren.</p>					
24	<p>Eingangstor ohne Fussgängerstreifen ist nicht tolerierbar. Ebenfalls die Führung der Velos ist kriminell, da erstens kein Vortritt und zweitens Wiedereingliederung in engere Strasse mit Tempo 50 lebensgefährlich ist.</p> <p>Im Bericht wird das Wort ungehindert benützt, was nicht nachvollziehbar ist.</p>	<p>Auf die Linienführung für Radfahrer beim Eingangstor ist zu gefährlich. Der Radweg sollte bis ins Dorf geführt und Trottoirabsenkungen gegenüber der Quartierstrassen vorgesehen werden.</p>	<p>Der Radfahrer wird beim Einfahrtstor mit dem Fahrzeugverkehr verflechtet und wird dann im Mischverkehr in Richtung Ortskern geführt.</p> <p>Eine Führung als kombinierter Geh- und Radweg hätte deutlich grössere Breiterefordernisse, ebenfalls müssten die Sichtfenster zulasten der Grundstücke angepasst werden.</p> <p>Mit der gewählten Querschnittsbreite der Fahrbahn kann der Radfahrer gut im Mischverkehr geführt werden.</p>			x
25	<p>Bei der Regenwasserbehandlung wird von einem durchschnittlichen Tagesverkehr von 6'000 Fahrzeugen ausgegangen.</p> <p>Im Bericht Lärmsanierung ist dieser</p>	<p>Vergleicht man die beiden Berichte über das Projekt Wangserstrasse und mit den Grundlagen welche verfügbar sind, kann die ganze Beurteilung betreffend Schallschutz, Unterhalt, Regenwasserbehandlung nicht</p>	<p>Bei einer Mitwirkung handelt es sich nicht um eine öffentliche Planaufgabe. Diese wird im Anschluss an die politische Anhörung nach Art. 35. des Strassengesetzes und die Projektgenehmigung voraussichtlich Ende</p>			x



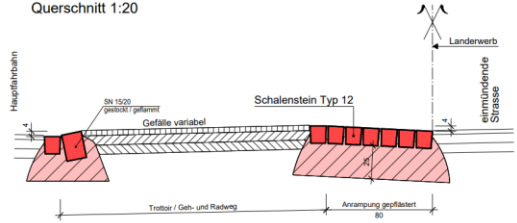
Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Abschnitt aber mit täglich 8'800 Fahrzeugen vermerkt. Im Strassenlärmbelastungskataster sind es sogar 9'800 Fahrzeuge täglich.</p> <p>Ebenfalls wird von einer Strassenreinigung von 2x im Monat ausgegangen. Aber Anhand der Ablagerungen vor den Strassenschächten kann dies nicht nachvollzogen werden.</p>	<p>nachvollzogen werden.</p> <p>Die Berichte müssen mit den richtigen und aktuellen Daten bereinigt und wieder öffentlich aufgelegt werden.</p>	<p>2022 durchgeführt als nachgelagertes Verfahren.</p> <p>Aufgrund des vorliegenden Inputs sowie den unterschiedlichen DTV-Angaben wurden im Nachgang an die Mitwirkung Verkehrszählungen während einer Woche auf der Neuen Wangserstrasse durchgeführt. Diese haben ergeben, dass aktuell im Bereich des Melibündtenweg etwa 7'200 Fahrzeuge am Tag durchfahren. Die Zahlen aus dem Lärmsanierungsprojekt sind demnach etwas zu hoch gegriffen, dies jedoch zu Ungunsten des Kantons und zu Gunsten der betroffenen Liegenschaften. Die Differenz liegt zudem im Bereich von weniger als 1dB(A), was etwa einem Drittel des DTV entspricht. Die Zahlen des Lärmbelastungskatasters sind keine rechtsverbindlichen Angaben und unterliegen ebenfalls einem Genauigkeitsintervall von +/-1dB(A), was wie bereits erwähnt einem Drittel des DTV's entspricht.</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
			<p>Der aktuell gemessene DTV-Wert passt gut mit der Berechnung der Verkehrslast (Technischer Bericht Seite 17) auf das Jahr 2017 (7'815 Fahrzeuge) zusammen.</p> <p>Bei der Entwässerung sind die vom GEP-Ingenieur gewählten 6'000 Fahrzeuge scheinbar etwas niedrig gewählt, dies wird jedoch bereits auch im Technischen Bericht auf Seite 23 erläutert:</p> <p>Entsprechend der Prüfung des GEP-Ingenieurs der Gemeinde Mels vom 28.09.2020 und 19.11.2020 ist unter Berücksichtigung der aktuellen VSA-Richtlinie das Niederschlagsabwasser auf diesem Strassenabschnitt als „mittel“ belastet einzustufen. Dies resultiert aus der Vorgabe eines durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) von ca. 6'000 Fahrzeugen.</p> <p>Die Annahme dieses DTVs basiert auf Auswertungen aus dem Verkehrsmodell Pizol, welches im Rahmen der Netzstrategie MIV Entwicklungsgebiet Pizol - Wartau erstellt wurde. Dieses Verkehrsmodell fusst auf Daten der automatischen Zählstellen des Kantons St.Gallen sowie umfassenden Verkehrserhebungen und -befragungen bei dessen Erstellung. Bei der Annahme des DTVs ist auch berücksichtigt, dass der betroffene Abschnitt östlich des Melibündtenwegs liegt und darin die Differenz des DTVs zu den Erhebungswerten im Zentrum der Gemeinde begründet ist.</p> <p>Einen Anpassungsbedarf in unseren Projekten sehen wir aus vorgenannten Gründen nicht.</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
26	Gemäss Plan ist auf dem vorhanden Parkplatz der Huob mittendrin ein Baum vorgesehen.	Wird jetzt auf dem Parkplatz Huob mitten auf dem Platz ein Baum eingepflanzt und der vor kurzem ins Parkplatzkonzept aufgenommene Parkplatz wieder aufgehoben?	Der Baumstandort wird nochmals geprüft und mit der Gemeinde Mels abgestimmt. Eine Anpassung des Parkplatzes ist aufgrund der veränderten Strassenränder notwendig und wird ebenfalls mit der Gemeinde Mels abgestimmt		x	
27	Diese Art von Bushaltestelle schützt zwar den Fahrgast, führt ab bei Stosszeiten unweigerlich zu Rückstau im Bereich Melibüntenberg und Butzerstrasse.	Auf diese Art von Bushaltestellen ist zu verzichten und wieder Haltebuchten vorgesehen werden.	Eine Prüfung hinsichtlich der Ausführung der Haltestelle als Haltebuchten hat ergeben, dass aufgrund des erforderlichen Landerwerbs, den Vorgaben der behindertengerechten Ausführung, der erforderlichen Sichtweiten sowie des Verkehrsablaufs eine Haltebucht weder zweckmässig und sinnvoll noch verhältnismässig ist und daher darauf verzichtet werden muss.			x
28	Trottoirübergänge sind für Radfahrer nicht geeignet. Bei einem Ausweichmanöver wird die Kante zur Stolperfalle. Warum kann dies nicht dementsprechend angepasst werden? Künstliche Verengung der Strassenführung. Kreuzen mit Auto unmöglich, ohne die Felge oder den Pneu	Trottoirübergänge in die Wangserstrasse sind für Radfahrer und Auto nicht tauglich. Wieso müssen neue Kanten zur Verengung der Fahrbahn erstellt werden, welche zusätzliche Unfallgefahren generieren.	Die Trottoirüberfahrten entsprechen in der geplanten Ausführung den Normalien des Tiefbauamtes des Kantons St.Gallen. Den Bedürfnissen von Radfahrern und PW-Lenkern wird damit sehr wohl entsprochen. Für Abbiegemanöver in die erwähnten Nebenstrassen stehen dieselben Flächen wie im derzeitigen Bestand zur			x

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>zu beschädigen.</p> <p>Ein Rückstau in die Wangserstrasse ist vorprogrammiert.</p>	<p>Diese sind entsprechend anzupassen.</p> <p>Ein Abbiegen in die Feldacker-, Talacker- und Amperdelstrasse ist unmöglich, wenn schon ein Auto dort steht.</p>	<p>Verfügung. Zudem verringert sich die Breitenanforderung des Einlenkers durch den etwas weiter entfernten Fahrbahnrand der Wangserstrasse.</p> <p>Kanton St. Gallen Bau- und Umweltschutzdepartement</p> <p>Tiefbauamt</p> <p>Normalien Abschlüsse 222-05</p> <p>Trottoirüberfahrt Querschnitt 1:20</p> 	teilweise	Ja	Nein
29	<p>Das jetzt vorhandene Trottoir wird jetzt schon als Radweg und elektronischen</p>	<p>Im Bericht steht, dass der Geh- und Radweg ungehindert über die Mittelinsel</p>	<p>Die Ausführung des Einfahrtstors entspricht den aktuellen Vorgaben und</p>			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Trottinetts missbraucht.</p> <p>Ausserdem ist die Fussgängerfrequenz sehr gering.</p>	<p>erfolgt.</p> <p>Wieso wird dann kein Fussgängerstreifen eingeplant? Der Radfahrer hat keinen Vortritt und wird somit nicht bevorzugt.</p> <p>Das geplante Eingangstor ist überdimensioniert und ist keine Verbesserung für den Velofahrer und Fussgänger.</p> <p>Zusätzlich besteht die Gefahr für Velofahrer, da keine Bevorzugung und Wiedereingliederung in eine neue, zusätzlich schmalere Strasse mit nicht sichtbarem Verkehr von hinten erfolgt, mit dem Risiko, von einem Fahrzeug erfasst zu werden.</p>	<p>Richtlinien und wurde eingehend mit diversen Fachstellen besprochen und entwickelt. Neben der Verdeutlichung des Ortsanfangs, auch im Sinne einer Gliederung des Strassenraumes, und einer Geschwindigkeitsreduktion, ermöglicht es ein sicheres Queren für Fussgänger sowie einen sicheren Wechsel des Führungsprinzips des Radverkehrs mit entsprechender Verflechtung in den Mischverkehr. Die Fussgängerfrequenzen liegen weit unter den Mindestvorgaben für die Anordnung von Fussgängerstreifen.</p>			
30	<p>Es ist jetzt schon eine Herausforderung, während den Stosszeiten als Radfahrer in die Nebenstrassen einzubiegen, ohne von einem Fahrzeug erfasst zu werden.</p> <p>Man wird gezwungen, um nicht</p>	<p>Aufgrund der Verschmälerung der Fahrbahn wird für den dorfauswärts fahrendem Radfahrer, welcher zum Beispiel in die Feldackerstrasse abbiegen will, bei Stosszeiten zur Todesfalle. Ist dies dem Kanton, der Gemeinde und dem Planer bewusst?</p>	<p>Die Rahmenbedingungen für das Linksabbiegen von Velofahrern ändern sich im Vergleich zum derzeitigen Zustand nur unwesentlich und werden jedenfalls nicht schlechter.</p>			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	angefahren zu werden, über Nebenwege auszuweichen.					
31	<p>An der Infoveranstaltung wurde gesagt, dass bestehende Einfriedungen und Bepflanzungen berücksichtigt wurden und nicht entfernt werden.</p> <p>In den Unterlagen steht zum Beispiel, dass Hecken gestutzt werden, Anpassung von Zaun und Hecke.</p> <p>Vergleicht man die Querschnitte mit der bestehenden Situation, zerstört das Projekt die bestehende Einfriedung und durch die Fundation für das neue Trottoir wird zusätzlich der Wurzelbereich der Hecke vernichtet.</p> <p>Dadurch wird der Lebensraum von Lebewesen, welche die Hecke als Rückzugsort nutzen, unweigerlich zerstört.</p>	<p>Bei einigen Grundeigentümer wird Bauland für dieses Projekt benötigt.</p> <p>Wieso wurden in den letzten zwölf Jahren nie mit den Eigentümern Kontakt aufgenommen?</p> <p>Mit welcher Entschädigung pro m2 Bauland ist zu rechnen?</p> <p>Wie werden die Einfriedungen und Bepflanzungen vergütet, welche durch das Projekt zum Opfer fallen?</p> <p>Was passiert mit dem Lebensraum von Tieren, da Aufgrund der Arbeiten dieser zerstört wird?</p> <p>Werden die zerstörten Einfriedungen und Bepflanzungen 1:1 im gleichen Umfang ersetzt?</p>	<p>Die Fragen zum Landerwerb werden im Rahmen des Landerwerbsverfahren mit den betroffenen Liegenschaftseigentümern besprochen und geklärt, auch hinsichtlich der Höhe der Vergütungen.</p> <p>Bei erforderlichen Rodungen werden Ersatzpflanzungen angeboten, welche den Verlust von Lebensraum ausgleichen sollen.</p> <p>Der Kanton ist stets bestrebt derartige Projekte im beidseitigem Einvernehmen zu realisieren. In einem späteren Verfahrensschritt wird mit den Grundstückseigentümern der direkte Kontakt gesucht.</p>		x	
					x	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		Was passiert, wenn ich mich weigere, Bauland abzugeben?				
32	Die Anwohner aus den Quartieren benützen die vorhandenen Wege und Strassen innerhalb der Quartieren, um ins Dorf zu gelangen. Dies ist Aufgrund der Nähe und weniger Verkehr die attraktivere Variante, als der Wangserstrasse entlangzulaufen. Der Weg zu den Einkaufszentren erfolgt vom Dorf ebenfalls über die vorhandenen Quartierstrassen und nicht über die Wangserstrasse.	Verzicht auf das neu geplante Trottoir, da dieses Aufgrund der geringen Fussgängerfrequenz nicht benötigt wird. Das bestehende Trottoir wird praktisch nur von den Anwohnern benützt. Diese unnötigen Kosten können eingespart werden.	Laut SN 640 303» Entwurf von Hauptverkehrsstrassen innerorts» ist zur Vermeidung von Umwegen und zur Reduktion von Konfliktstellen eine beidseitige Fusswegführung in der Regel anzustreben Richtlinie TBA R2016.3 (RFV) <i>An verkehrsorientierten Strassen im Siedlungsbereich sind beidseitige Fussverkehrsanlagen vorzusehen, in der Regel Trottoirs.</i>			x
33	Jetzt hat der Bus aus dem Melibündtenweg den Vortritt, in Zukunft darf er aber auf gutgesinnte Autofahrer hoffen.	Wie erfolgt die Eingliederung des ÖV aus dem Melibündtenweg ohne Rechtvortritt? Wie will der Kanton sicherstellen, dass die Fahrzeiten so eingehalten werden können?	Mit der Aufweitung beim Knoten Melibündtenweg ist das Einfahren für PWs neben einem Bus ungehindert möglich. Die zu erwartenden Wartezeiten beim Einfahren in die Wangserstrasse im Vergleich zur heutigen Situation sind für das Einhalten der Fahrplanstabilität nicht ausschlaggebend.			x
34	Die Gemeinde rechnet im Zentrum Ost (Landi und Umgebung) mit einer Überbauung mit Einkaufszentrum,	Die Begegnung von LKW/LKW auf der Gesamtbreite von 6m ist schlicht nicht praxistauglich.	Der Begegnungsfall LW/LW ist bei reduzierter Geschwindigkeit gut möglich.			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	Tiefgarage etc. Somit steigt in Zukunft der Anteil an LKWs.	Da das Tempo gedrosselt werden muss, kann auch direkt mit Tempo 30 geplant werden. Der Anteil des LKW-Anteil wird massiv steigen, oder hofft man auf das Verständnis der Nachbargemeinden Sargans und Flums, da im Moment der LKW-Verkehr auf deren Strassen umgeleitet werden.	Die aufgrund der Siedlungsentwicklung zu erwartende Verkehrszunahme wurde im Projekt entsprechend berücksichtigt.			
35	Falsche Grundlagen (Daten), Strassenbelastung DTV, Schallwerte. Werden die eigenen Richtlinien Tiefbauamt auch wirklich eingehalten? Wurde Tempo-30 überhaupt geprüft. Mit welchen Kriterien?	Die im vorliegenden Bauprojekt ausgearbeiteten Massnahmen führen nicht zu den formulierten Zielen im Sinne einer Verbesserung für den Langsamverkehr. Die erwähnte Reduktion der Geschwindigkeit durch Verengung der Fahrbahn kann ohne weiteres auch mit einer Temp-30-Strecke erreicht werden. Die Baukosten von Fr. 4'430'000.-, für ein Projekt mit Massnahmen, welche nicht nachvollziehbar sind, einfach zu hoch.	Aufgrund des vorliegenden Inputs sowie den unterschiedlichen DTV-Angaben wurden im Nachgang an die Mitwirkung Verkehrszählungen während einer Woche auf der Neuen Wangserstrasse durchgeführt. Diese haben ergeben, dass aktuell im Bereich des Melibündtenweg etwa 7'200 Fahrzeuge am Tag durchfahren. Die Zahlen aus dem Lärmsanierungsprojekt sind demnach etwas zu hoch gegriffen, dies jedoch zu Ungunsten des Kantons und zu Gunsten der betroffenen Liegenschaften. Die Differenz liegt zudem im Bereich von			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>Die wirtschaftlichen und laufenden Unterhaltskosten für den geplanten lärmarmen Belag und dessen Nachteile sind für die zukünftige Generation nicht zu verantworten.</p> <p>Die Vorteile für eine Tempo-30-Strecke überwiegen das so geplante Projekt in allen Belangen.</p>	<p>weniger als 1dB(A), was etwa einem Drittel des DTV entspricht. Die Zahlen des Lärmbelastungskatasters sind keine rechtsverbindlichen Angaben und unterliegen ebenfalls einem Genauigkeitsintervall von +/-1dB(A), was wie bereits erwähnt einem Drittel des DTV's entspricht.</p> <p>Ebenfalls sind gleichzeitig mit den Verkehrszählungen Geschwindigkeitsmessungen auf der Neuen Wangserstrasse gemacht worden. Diese haben ergeben, dass die mittlere gefahrene Geschwindigkeit bereits heute bei 30-40km/h liegt. Mit der vorgesehenen Strassenraumgestaltung soll die effektiv gefahrene Geschwindigkeit zusätzlich reduziert werden. Gerade die spezielle Situation in Mels mit diversen "Zufahrten" zum Autobahnanschluss würde dazu führen, dass bei einer Temporeduktion auf der Wangserstrasse noch mehr Durchgangsverkehr durch die Melser und schlimmstenfalls sogar Sarganser</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
			<p>Quartiere in Richtung Autobahnanschluss führen würde. Betreffend Kriterien für Tempo 30 aus Lärmgründen sowie eine Interessenabwägung gegenüber einem lärmindernden Deckbelag wird auf das Lärmsanierungsprojekt verwiesen.</p> <p>Wir dürfen zudem auf die Botschaft des Kantonsrats zum 17. Strassenbauprogramm verweisen:</p> <p>Gemäss Beschluss des Kantonsrats vom 18. September 2018 haben Lärmsanierungen an Kantonsstrassen durch raumplanerische Massnahmen sowie dem Einbau von lärmarmen Belägen zu erfolgen. Auf eine Reduktion der gesetzlichen Geschwindigkeitsbegrenzung (Abweichung von Tempo 50 innerorts) ist zu verzichten. Sind sie als einzige Möglichkeit ausnahmsweise erforderlich, darf die Leistungsfähigkeit der Strasse dadurch nicht beschränkt werden. Eine</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
			ausnahmsweise erforderliche Beschränkung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte ist im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen.			
36	<p>1. Walche – Eingangstor: a. Der Seitenwechsel des Velofahrers von der linken Strassenseite (vom Velo- und Fussgängerweg) auf die rechte Strassenseite auf den rechten kurzen Veloweg und dann die Einfahrt in die rechte Autofahrspur via das geplante Eingangstor ist gefährlich für Autofahrer (von der Walchi kommend) und Velofahrer. Der Melser E-Bikefahrer wird in der Regel mit Schwung die Eingangsschikane nehmen und wohl auf den Dorfauswärtsverkehr (Gegenverkehr) achten, die Autos, die in seinem Rücken fahren, d.h. die, die von der Walchi kommen, wird er erst auf der Insel in der Strassenmitte realisieren und vielleicht noch rechtzeitig reagieren. Wenn der Velofahrer mit einem Kinderanhänger auf der Insel, d.h. in der Mitte der Strasse halten muss, steht der Anhänger noch auf</p>	<p>1. Walche – Eingangstor Geschwindigkeit auf Tempo 50 reduzieren 2. Ab Eingangstor Tempo-30 3. Fussgängerstreifen Rietgassweg – Melibüntenweg beibehalten 4. Fahrradsituation verbessern</p>	<p>In der Verkehrsregelverordnung VRV ist in Art. 2a die allgemeine Höchstgeschwindigkeit ausserhalb von Ortschaften auf 80 km/h und in Ortschaften auf 50 km/h festgelegt. Diese vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit kann entsprechend Art. 32 SVG für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde nur auf Grund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden. Darin ist abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. In einer ersten Einschätzung sind im gegebenen Abschnitt die Gründe für eine Herabsetzung der Geschwindigkeit nicht ausreichend gegeben.</p> <p>Die baulichen Anlagen im Bereich der Querungsstelle Melibündtenweg sind im</p>			<p>x</p> <p>x</p>



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>der Strasse</p> <p>b. Tiefere Geschwindigkeiten machen dieses Manöver sicherer.</p> <p>c. Oder der Verbleib des Radfahrers auf seiner Fahrbahn lassen kein gefährliches Manöver zu.</p> <p>2. Ab Eingangstor Tempo-30</p> <p>a. Ab Eingangstor wird der Radverkehr mit dem PW-Verkehr «gemischt». Während die Radfahrer von der Walche her eher selten sind, kommen ab Feldackerstrasse, Melibünteweg, Butzerstrasse immer mehr dazu. Beim Mischverkehr bei Tempo-50 ist der Radfahrer ohne eigene Fahrstreifen überfordert und der Autofahrer genervt. Ab Eingangstor, oder ab Feldackerstrasse spätestens ab Melibünteweg sollte Tempo-30 sein. Wohler würde sich der Radfahrer fühlen, wenn ihm ein Radstreifen (gelb gestrichelt) die gefühlte Legitimation gäbe, auch die Strasse benützen zu dürfen.</p>		<p>vorliegenden Projekt im Hinblick auf Beleuchtung, Trottoirabsenkungen und Sichtverhältnisse für die Markierung eines Fussgängerstreifens ausgelegt. Die bisher erhobenen Fussgängerfrequenzen erreichen jedoch nicht die von der Norm vorgegebenen Mindestwerte.</p> <p>Der gewählte Querschnitt ist für Mischverkehr gut geeignet. Für ein Markieren von Radstreifen müsste der Querschnitt deutlich aufgeweitet werden, der Umfang des erforderlichen Landerwerbs wäre deutlich grösser.</p> <p>Betreffend den Kriterien für Tempo 30 aus Lärmgründen sowie eine Interessenabwägung gegenüber einem lärm mindernden Deckbelag wird auf das Lärmsanierungsprojekt verwiesen.</p>	teilweise	Ja	Nein
						x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>b. Bei tieferen Geschwindigkeiten ist die Lärmbelastung erträglicher. Aktuell ist der Übergangsbereich «Begegnungszone (20 km/h) – Tempo 50-Kantonstrasse» durch Anfahren/Beschleunigen/Abbremsen und über die Querpflasterung «ausrollen lassen» extrem lärmig.</p> <p>c. Bei tieferen Geschwindigkeiten ist auch die Verkehrssicherheit höher.</p> <p>3. Fussgängerstreifen Rietgassweg – Melibünteweg beibehalten</p> <p>a. Unterschätzt wird der Fuss- und Radverkehr zwischen Raffler, Täli, Gabreiten (Pfleghem), Gugglen und Winkel über den Rietgassweg - Melibünteweg in Richtung Altersheim, Hallenbad-Schule-Sporthalle Feldacker zur Grossfeldstrasse.</p> <p>b. Den Fussgängerstreifen für diesen stark frequentieren Schulweg zu entfernen ist fahrlässig und nicht zu akzeptieren.</p> <p>4. Fahrradsituation verbessern</p>					



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>a. Entgegen dem Trend der üblichen Verkehrsplanungen wird dem künftigen Hauptverkehrsmittel Velo nicht die nötige Aufmerksamkeit geschenkt.</p> <p>b. Wenn, wie prognostiziert der PW-Verkehr weiter zunimmt, das heisst Autos vor der Begegnungszone im Stau stehen, sollte der Radfahrer immer ein freier Fahrbereich haben (gelb gestrichelte Linie).</p>					
37	<p>Meines Erachtens wird dieser Fussgängerstreifen oft genutzt, auch am Wochenende als «Zubringer» via Täli nach Wangs.</p> <p>Ich kann nicht nachvollziehen, weshalb ein zusätzlicher Fussgängerstreifen bei der Schmittenstrasse angebracht und als notwendig erachtet wird. Dieser befindet sich unmittelbar vor der Fussgängerzone. Zudem hat die Schmittenstrasse kein Trottoir, was ein «links gehen, Gefahr sehen» hervorruft. Somit sind die Fussgänger dann noch näher an der Fussgängerzone. (von der Schmittenstrasse Richtung Kirchstrasse)</p>	<p>Beibehaltung Fussgängerstreifen Wangserstrasse/Melibündtenstrasse</p>	<p>Die baulichen Anlagen im Bereich der Querungsstelle Melibündtenweg sind im vorliegenden Projekt im Hinblick auf Beleuchtung, Trottoirabsenkungen und Sichtverhältnisse für die Markierung eines Fussgängerstreifens ausgelegt. Die bisher erhobenen Fussgängerfrequenzen erreichen jedoch nicht die von der Norm vorgegebenen Mindestwerte.</p>			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Auch der Fussgängerstreifen Melibündtenstrasse ist Teil des Schulweges der OS-Schüler (und tlw. Primarschüler) aus den Gebieten Gabreiten, Parfanna Täli. (Primarschüler, welche vor dem Mittag Schwimmen/Turnen im Feldacker haben, dürfen direkt nach Hause) Für diese Gebiete dient er auch als Hauptzubringer für das Hallenbad. Sollen die Kindergärtner/Primarschüler die Schwimmkurse während dem Feierabendverkehr mit dem «Elterntaxi» besuchen? Denn am Feierabend halten die wenigsten freiwillig an. Das gleiche gilt auch für den Jugibesuch. OK, die neue Bushaltestelle wird eine Verlangsamung oder Stillstand bringen, aber kann ich mein 4- / 5jähriges Kind mit gutem Gewissen zwischen den Autos die Strasse queren lassen? Sind nebst den vorgesehenen Vertiefungen im Trottoir auch Leitungen für etwaige Beleuchtungen vorgesehen?? 100 Personen pro 5 h rechtfertigen einen</p>					



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Fussgängerstreifen, wie viele Personen querten den Fussgängerstreifen in diesen 5 h an den Tagen, wo gezählt wurde??</p> <p>Das Trottoir linksseitig von der Butzerstrasse zur Schmittenstrasse finde ich gut.</p> <p>Ob ab der Butzerstrasse dorfauswärts ein auf einer Seite kombinierter Fussgänger-/Radweg nicht sinnvoller wäre als beidseitig ein Trottoir, sei dahingestellt. Hier handelt es sich wohl eher um eine Grundhaltung, dass Kantonsstrassen beidseitig mit einem Trottoir versehen werden sollen.</p>					
38	<p>Zum Zeitpunkt der Frequenz-Messung herrschte Corona, was unserer Meinung nach die effektive Anzahl der Benützung dieses Fussgängerstreifens sehr stark verfälscht hat.</p> <p>Einige Gründe welche zu einer Verfälschung der Benützung dieses Fussgängerstreifens waren, sind sicherlich, dass das Hallenbad zu diesem Zeitpunkt geschlossen war. Ebenfalls</p>	<p>Wir bitten um Erhalt des Fussgängerstreifens beim Abzweiger Wangserstrasse Richtung Kleinfeldstrasse.</p>	<p>Die baulichen Anlagen im Bereich der Querungsstelle Melibündtenweg sind im vorliegenden Projekt im Hinblick auf Beleuchtung, Trottoirabsenkungen und Sichtverhältnisse für die Markierung eines Fussgängerstreifens ausgelegt. Die bisher erhobenen Fussgängerfrequenzen erreichen jedoch nicht die von der Norm vorgegebenen Mindestwerte.</p>			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>waren Besuche im Altersheim nicht mehr möglich. Auch die Schüleranzahl war sicherlich reduziert, da gewisse Stunden (Turnen etc.) reduziert oder anderweitig durchgeführt wurden. Die Vereine konnten die Turnhalle im Feldacker nicht mehr gleich benützen wie vor Corona. Es gibt bestimmt noch weitere Punkte...</p> <p>Ebenfalls zu erwähnen gilt, dass bereits die Kindergartenkinder jedes Jahr jeweils Besuch von einem Polizisten im Kindergarten bekommen, welcher den Kindern eine Schulung betreffend Benützung des Fussgängerstreifens erteilt. Für diese Kinder ist es schwer zu verstehen, warum sie plötzlich ohne Streifen über die vielbefahrene Strasse gehen sollten. Wenn wir bedenken, dass der ERSTE Fussgängerstreifen z.B. für uns im Amperdell erst bei der Huob vorne sein soll, dann ist dies schon etwas schwer zu verstehen. Die Wangserstrasse ist so stark befahren, dass es nicht nur für unsere Kinder,</p>					



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>sondern auch für uns Erwachsene z.T. brandgefährlich ist, die Strasse bei einem Fussgängerstreifen zu überqueren, geschweige denn, wenn gar keiner vorhanden ist!!!</p> <p>Aus den genannten Gründen bitten wir um nochmalige Prüfung zur Erhaltung dieses Fussgängerstreifens beim Abzweiger Kleinfeldstrasse.</p>					
39	Wir sind direkt betroffen und es wird uns viel gutes Kulturland genommen für einen Zweck der unserer Meinung nach die Situation der Strasse ins und aus dem Dorf enorm verschlechtert.	<p>Guten Tag</p> <p>Wir sind direkte Anwohner der Wangserstrasse. Tagtäglich erleben wir, dass der Verkehrs- sowie Velo-/Fussgängerfluss gut funktioniert. Wie schon mehrfach an den Info-Veranstaltungen erwähnt sind schlichtweg keine Frequenzen vorhanden damit die Fussgängerstreifen erhalten bleiben. Darum fragen wir uns warum es beidseitige Trottoirs vor Die baulichen Anlagen im Bereich der Querungsstelle Melibündtenweg sind im vorliegenden Projekt im Hinblick auf Beleuchtung, Trottoirabsenkungen und</p>	<p>Laut SN 640 303» Entwurf von Hauptverkehrsstrassen innerorts» ist zur Vermeidung von Umwegen und zur Reduktion von Konfliktstellen eine beidseitige Fusswegführung in der Regel anzustreben</p> <p>Richtlinie TBA R2016.3 (RFV) <i>An verkehrsorientierten Strassen im Siedlungsbereich sind beidseitige Fussverkehrsanlagen vorzusehen, in der Regel Trottoirs.</i></p> <p>Die baulichen Anlagen im Bereich der Querungsstelle Melibündtenweg sind im</p>			<p>x</p> <p>x</p>



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>Sichtverhältnisse für die Markierung eines Fussgängerstreifens ausgelegt. Die bisher erhobenen Fussgängerfrequenzen erreichen jedoch nicht die von der Norm vorgegebenen Mindestwerte. Zur Markierung eines Fussgängerstreifens bedarf es daher einer nochmaligen Abklärung mit der Kantonspolizei.n je 2 Meter (!) benötigt werden, wenn es so wenig Fussgänger unterwegs hat. Die Fussgänger benutzen eher den Weg durchs Täli oder unten durchs Feldacker anstelle der vielbefahrenen Wangserstrasse.</p> <p>Im krassen Gegensatz dazu hat es auf den Strassen Melibündtenweg/Kleinfeld/Feldacker (hier laufen Alle: die Schüler, Altersheimbewohner, Hallenbadbenutzer, Friedhofsbesucher etc.</p> <p>Wir wurden mit diesem Projekt schon vor über 10 Jahren konfrontiert. Die Situation hat sich seither ganz extrem verändert durch immens mehr Einwohner (ergo</p>	<p>vorliegenden Projekt im Hinblick auf Beleuchtung, Trottoirabsenkungen und Sichtverhältnisse für die Markierung eines Fussgängerstreifens ausgelegt. Die bisher erhobenen Fussgängerfrequenzen erreichen jedoch nicht die von der Norm vorgegebenen Mindestwerte.</p> <p>Die Entwicklung der Verkehrszahlen ist im Projekt berücksichtigt.</p>			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>mehr Verkehr). Tatsache ist das jedoch die Planung seither immer gleich bleibt, man öffnet und schliesst die Schublade seit über 10 Jahren mit den gleichen Plänen, aber passt sich an die veränderten Bedürfnisse überhaupt nicht an.</p> <p>Schlussfolgerung: Tatsache ist das die Strasse so wie sie jetzt ist optimal ist. Sinnvoll in unseren Augen wäre wohl ein Tempolimit von 50 bis zum Pizolpark.</p>				
40	<p>1: Rechts und links der Hauptstrasse gehören zusammen, die Strasse darf nicht trennend wirken. Breitere Trottoirs und Bäume steigern die Aufenthaltsqualität. Bäume helfen zudem, den Hitzeinseleffekt entlang von Strassen zu senken. Zusammen mit Sträuchern und Niedriggewächs rund um den Stamm helfen sie, die Biodiversität zu steigern.</p> <p>2: Zwischen Velofahrenden und Zu Fussgehenden kann der Geschwindigkeitsunterschied gross sein.</p>	<p>1: Im Dorfkern nimmt die Fahrbahn sehr viel Fläche ein, was bedauerlich ist. Breite und Geometrie verleiten zu hohen Geschwindigkeiten. Wir wünschen uns eine Begrünung durch Bäume, wo es der Platz auch nur minimal erlaubt. Kurze Engnisse sind dabei in Kauf zu nehmen. Wir verweisen auf die Studie «Grünes Gallustal». Eine Umgestaltung nach https://www.wfost.ch/fileadmin/user_upload_section_ost/Dokumente/01_Service-Sektionen/40_Gruenes_Gallustal/Buchkapitel/4_M11_Strassenraeume.pdf#page=</p>	<p>Im Dorfkern wird mit der Aufweitung eine gemeinsame Fläche für alle Verkehrsteilnehmer geschaffen, welche im Regime der Begegnungszone von allen gemeinsam genutzt werden kann und den Langsamverkehr in den Vordergrund stellt.</p> <p>Für zusätzliche Begrünungen sind die zur Verfügung stehenden Flächen nicht ausreichend bzw. müsste dazu der Landerwerb vergrößert werden.</p>			<p>x</p> <p>x</p>



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Velofahrende mit 25 und mehr km/h fühlen sich teilweise auf der Fahrbahn des MIV wohler, weil hier mit weniger Hindernissen in Form von Fuss- und Reitverkehr, Hofeinfahrten (man kann sich auf das Vortrittsrecht nicht verlassen) und Belagsrampen zu rechnen ist. Die Fahrt auf der MIV-Fahrbahn kann entspannter sein. Gleichermassen fühlen sich Fussgänger:innen von Velofahrenden gestört.</p> <p>Die rechtwinklige Rückfahrt am Ende des kombinierten Wegees auf die rechte Seite der MIV-Fahrbahn zwingt zum Halt, was für routinierte velofahrende besonders störend ist.</p> <p>3: Randsteine lassen sich auch ohne harte Kanten versetzen. Links abbiegen ist auf kombinierten Rad-Gehwegen nicht überall möglich, da Grünstreifen oder hohe Bordsteine im Weg sind.</p>	<p>27 wäre das Idealziel.</p> <p>2: Dass für den kombinierten Rad-Gehweg gilt keine Benützungspflicht gilt, ist zu begrüssen. Besser wäre der gänzliche Verzicht auf solche kombinierten Wege, denn durch den Verlust an Breite auf der MIV-Fahrbahn werden routinierte Velofahrende, welche sich im Mix mit Fussverkehr nicht wohl fühlen, für den MIV zu Hindernissen.</p> <p>3: Randsteine und Trottoirüberfahrten sind so auszubilden, dass sie für Velofahrende keine Sturzgefahr darstellen. Besser wäre, auf solche auf Radwegen zu verzichten.</p>	<p>Mit dem kombinierten Geh- und Radweg soll ausserorts für den Radfahrer eine sichere Situation geschaffen werden.</p> <p>Die Ausführung der Randsteine bei den Trottoirüberfahrten ist in den Normalien des Kantons vorgegeben und kann auch den Anforderungen des Radverkehrs genügen.</p>			<p>x</p> <p>x</p>

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
			<p>Tiefbauamt</p> <p>Normalien Abschlüsse 222-05</p> <p>Trottoirüberfahrt</p> <p>Querschnitt 1:20</p>			
41	<p>1. Geschwindigkeit spätestens ab Melibündtenweg auf 30 km/h reduzieren (reduziert unnötiges Beschleunigen im Bereich Abzweigung Kirchstrasse und Hirschenbrunnen = Lärmreduktion. Auf der Kirchstrasse und Wangserstrasse bis Post wird dann eher 20 gefahren, ist heute mehrheitlich nicht so)</p> <p>2. Z.Z ist ein Landerwerb geplant, d.h. mein Parkplatz der Mietwohnung für Nr 28. Bräuchte einen Ersatz bei der Liegenschaft.</p> <p>3. Der langsam Verkehr (Velo), wird zu</p>	<p>1. Abgestufte Tempo Reduktion 50 / 30 /20</p>	<p>In der Verkehrsregelverordnung VRV ist in Art. 2a die allgemeine Höchstgeschwindigkeit in Ortschaften auf 50 km/h festgelegt. Diese vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit kann entsprechend Art. 32 SVG für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde nur auf Grund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden. Darin ist abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind.</p>			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	wenig berücksichtigt zwischen Kirchstrasse bis Walche.	<p>2. Ersatz für Landabtretung</p> <p>3. Velos besser berücksichtigen.</p>	<p>In einer ersten Einschätzung sind im gegebenen Abschnitt die Gründe für eine Herabsetzung der Geschwindigkeit nicht ausreichend gegeben.</p> <p>Der Ersatz beim Landerwerb erfolgt über eine finanzielle Abgeltung.</p> <p>Die gewählte Führung des Radverkehrs berücksichtigt die vorhandenen Möglichkeiten im Hinblick auf die Flächenverfügbarkeit und entspricht den aktuellen Vorgaben und Richtlinien.</p>		x	x
42	<p>In der Richtlinie TBA R 2016.02, Entwurfselemente innerorts (REI) REI 01 Fahrbahnbreiten, Seite 15 Querschnittsnummer Q9 und Q10, wird der Begegnungsfall LW-LW beschrieben. Bei einer Fahrbahnbreite von 6,30 Meter können sich die LW mit 30-40 km/h kreuzen, bei einer Breite von 5,90 Meter nur noch mit 0-20 km/h.</p> <p>Eingangs Dorf ist eine Breite von 6,15 Meter und vor dem Melibündenweg</p>	Auf das zusätzlich geplante Trottoir soll zu Gunsten der Sicherheit der Radfahrer verzichtet werden. Dafür soll das bestehende Trottoir als Fuss- und Radweg umgenutzt werden. Somit erhöht sich die Sicherheit der Radfahrer.	Bei einer Verbreiterung des bestehenden Trottoirs und Umwandlung in einen kombinierten Geh- und Radweg müsste die Fahrbahn deutlich nach Norden verschoben werden. Die nötigen Sichtfelder bei den Knoten und Einfahrten würden sowohl die nördlich gelegenen Grundstücke aufgrund der Verschiebung als auch die südlichen durch die grösseren Sichtweiterefordernisse eines kombinierten Geh- und Radweges stärker belasten.			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	eine Breite von 6,00 Meter projiziert. Demzufolge wird der Verkehrsfluss behindert und das Tempo gedrosselt. Gleichzeitig wird der Radfahrer gezwungen, auf der gleichen Strasse zu fahren, was nicht ungefährlich ist.	Die Fahrbahn soll mit 6,30 Meter und einem Temporegime von 30 km/h erstellt werden. Dadurch verbessert sich der Verkehrsfluss und die Fussgänger können sicherer die Strasse überqueren.	<p>Zudem ist laut SN 640 303» Entwurf von Hauptverkehrsstrassen innerorts» zur Vermeidung von Umwegen und zur Reduktion von Konfliktstellen eine beidseitige Fusswegführung in der Regel anzustreben</p> <p>Richtlinie TBA R2016.3 (RFV) <i>An verkehrsorientierten Strassen im Siedlungsbereich sind beidseitige Fussverkehrsanlagen vorzusehen, in der Regel Trottoirs.</i></p> <p>In der Verkehrsregelverordnung VRV ist in Art. 2a die allgemeine Höchstgeschwindigkeit in Ortschaften auf 50 km/h festgelegt. Diese vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit kann entsprechend Art. 32 SVG für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde nur auf Grund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden. Darin ist abzuklären, ob die Massnahme nötig,</p>			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
			<p>zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind.</p> <p>In einer ersten Einschätzung sind im gegebenen Abschnitt die Gründe für eine Herabsetzung der Geschwindigkeit nicht ausreichend gegeben.</p>			

Tabelle 2: Detaillierte Auswertung der Eingaben