



Tiefbauamt

Kantonsstrasse **Nr. 26**
RMS-Kilometer **10.412 bis 12.075**
Gemeinde **Neckertal**

Bauobjekt **Sanierung Aach bis Böschenbach 2024-2025**

Plan, Massstab **Mitwirkungsbericht**

02-2

| | | | | |
|--|----------------------|---------------------|---------|------------|
| Projektverfasser Billinger AG Ingenieurbüro Herrenhofstrasse 36 9244 Niederuzwil T 071 955 98 55 billing@bluewin.ch | Genehmigungsvermerke | vom TBA freigegeben | | |
| Plan 01.02-2 Projekt U66.5.026.683.83 Mn/FGS FinV | Ausfertigung für | Format | A4 | |
| Vorstudie Vorprojekt | Entwurf | Gezeichnet | Geprüft | Datum |
| Bauprojekt | GaC | | RuB | 20.06.2022 |
| Genehmigungs-/Auflageprojekt | | | | |
| Ausschreibung | | | | |
| Ausführungsprojekt | | | | |
| Dok. des ausgeführten Werks | | | | |



Inhalt

| | | |
|----------|--------------------------------------|----------|
| 1 | Einleitung | 4 |
| 1.1 | Ausgangslage | 4 |
| 1.2 | Organisation | 5 |
| 2 | Mitwirkung | 5 |
| 2.1 | Zweck und Durchführung | 5 |
| 2.2 | Eingegangene Stellungnahmen | 5 |
| 2.3 | Mitwirkende | 5 |
| 3 | Ergebnisse | 5 |
| 3.1 | Detaillierte Auswertung der Eingaben | 6 |

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Kantonsstrasse Nr. 26 führt von Neckertal, Aachsäge über Degersheim nach Flawil. Der gesamte Projektperimeter liegt zwischen Böschenbach (vor Einlenker Richtung Nassen) und Hoffeld (Ortseingang). Im vorliegenden Bericht werden die Etappen 1 bis 2 (Böschenbach bis Aach) behandelt, die Etappen 3 bis 4 werden in einem separaten Projekt aufgelegt. Der Projektperimeter weist aus Sicht aller Verkehrsteilnehmer Sicherheitsdefizite auf. Es fehlen Angebote für den Veloverkehr und Engstellen in unübersichtlichen Kurvenabfolgen führen zu gefährlichen Begegnungsfällen. Es ist vorgesehen die Strasse zu verbreitern und mit einer einheitlichen Strassengeometrie die Situation für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern.



Abbildung 1: Übersicht



1.2 Organisation

Bauherrschaft

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

Projektverfasser/in

Billinger AG Ingenieurbüro
Herrenhofstrasse 36
9244 Niederuzwil

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 «Sanierung Aach bis Böschenbach 2024-2025» wurde vom 21. März bis 21. April 2022 durchgeführt. Der Öffentlichkeit standen während der Mitwirkung das Vorprojektdossier digital zur Verfügung

2.2 Eingegangene Stellungnahmen

Während der Mitwirkung wurde eine Eingabe eingereicht, mittels Onlineformular. Die Beantwortung der Eingaben erfolgt im Kapitel 3.1.

2.3 Mitwirkende

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

| Privatpersonen/Organisationen/Gruppen | Anzahl Eingaben |
|--|------------------------|
| Privatpersonen | 0 Eingaben |
| Organisationen (inkl. Politische Parteien) | 1 Eingabe |
| Unternehmen | 0 Eingaben |
| Total | 1 Eingabe |

Tabella 1: Verteilung Eingaben

3 Ergebnisse

Im folgenden Unterkapitel sind die eingegangenen Anregungen zusammengefasst und ausgewertet



3.1 Detaillierte Auswertung der Eingaben

| Nr. | Bemerkungen der Mitwirkenden | Anträge der Mitwirkungen | Antwort Kanton St.Gallen | Weiterbearbeitung | | |
|-----|--|--|---|-------------------|----|------|
| | | | | teilweise | Ja | Nein |
| 1 | <p>1. Eine Mittelleitlinie verleitet zu schnellerem Fahren und weniger Überholabstand (MIV-Velo).</p> <p>2. Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit V80 entspricht auf diesem unübersichtlichen Strassenabschnitt nicht einer angepassten Fahrweise. Auf die Mängel der Veloinfrastruktur ist einzugehen, da auf diesem Abschnitt keine Alternativverbindung vorhanden ist. Die Verzicht-Begründung «tiefe Nutzung» entspricht nicht einer angebotsorientierten Planung, welche zum Ziel hat, den Modalsplit zugunsten des Veloverkehrs zu ändern (ohne Veloinfrastruktur = wenig Veloverkehr - attraktive Veloinfrastruktur = mehr Veloverkehr).</p> <p>a) Die im Bericht erwähnten gravierenden Mängel rechtfertigen eine sichere, separate Veloführung.</p> | <p>1. Ein Markierungsplan fehlt. Gemäss Querschnitte ist davon auszugehen, dass weiterhin eine Mittelleitlinie markiert wird. Wir fordern den Verzicht auf die Mittelleitlinie (ausgenommen Kurvenbereiche).</p> <p>2. Das vorgeschlagene Projekt enthält keine Anpassungen zugunsten des Veloverkehrs. Gemäss Bericht wird trotz gravierender Mängel (fehlende Rad-Infrastruktur, mangelnde Verkehrssicherheit, hohe Geschwindigkeit MIV und hoher LKW-Anteil) auf eine Veloinfrastruktur verzichtet. Wir fordern die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h – vor allem auf den Abschnitten mit eingeschränkten Sichtweiten.</p> <p>a) Im Projektperimeter ist eine separate Veloinfrastruktur zu erstellen.</p> | <p>Der Markierungs- und Signalisationsplan ist Bestandteil des Bauprojekts. Über die Markierung verfügt die Kantonspolizei. Ein Verzicht der Mittellinie ist nicht vorgesehen.</p> <p>Auf eine Radinfrastruktur wird aufgrund des sehr niedrigen Verkehrsaufkommen (DTV zwischen 1'000 und 1'640 Fz.) verzichtet. Im Rahmen dieses Unterhaltsprojekts wird jedoch versucht, die Kurvensichtweiten wo möglich zu optimieren. Die Erstellung einer Radinfrastruktur muss über die Gemeinde im Rahmen des Strassenbauprogramms beantragt werden.</p> <p>Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit wird durch die Kantonspolizei verfügt.</p> <p>Die Sichtverhältnisse am Knoten werden dargestellt. Und wenn möglich verbessert. Die Optimierung des Knoten Richtung Mogelsberg ist jedoch nicht Bestandteil</p> | X | | |



| Nr. | Bemerkungen der Mitwirkenden | Anträge der Mitwirkungen | Antwort Kanton St.Gallen | Weiterbearbeitung | | |
|-----|---|--|--|-------------------|----|------|
| | | | | teilweise | Ja | Nein |
| | <p>b) Ein breiter Velostreifen ist bergwärts bei V60/V80 für langsame Velofahrende die Minimalforderung.</p> <p>3. Die Knotengestaltung ist anzupassen bzw. im Projekt aufzuzeigen.</p> | <p>b) Falls a) als nicht realisiert wird, ist bergwärts ein Radstreifen mit der Breite 1,8 Meter zu markieren.</p> <p>3. Am Knoten KS Nr. 26/95 werden die ungünstigen Sichtverhältnisse nicht optimiert bzw. nicht im Plan ersichtlich dargestellt.</p> | <p>dieses Projekts. Gewisse Einschränkungen durch topografische Begebenheiten sind nicht zu umgehen.</p> | | | |

Tabelle 2: Detaillierte Auswertung der Eingaben