



Tiefbauamt

Kantonsstrasse **Nr. 2, Oberbüren - Wil**

RMS-Kilometer **19.557 - 20.649**

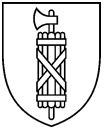
Gemeinde **Oberbüren**

02-8

Bauobjekt **Radwegverbindung Oberbüren - Sonnental**

Plan, Massstab **Mitwirkungsbericht**

<p>Projektverfasser</p> <p>Tiefbauamt Kanton St.Gallen Strassen- und Kunstbauten Lämmli Brunnenstrasse 54 9001 St.Gallen</p> <p>T 058 229 30 57 www.tiefbau.sg.ch</p>	<p>Genehmigungsvermerke</p>	<p>vom TBA freigegeben</p>		
<p>Plan 02-8 Projekt O9.010.007.8401 Mn/FGS 80.06.R / VS 1.1 UHS 7 FinV</p>	<p>Ausfertigung für</p>	<p>Format A4</p>		
<p>Vorstudie</p> <p>Vorprojekt</p> <p>Bauprojekt</p> <p>Genehmigungs-/Auflageprojekt</p> <p>Ausschreibung</p> <p>Ausführungsprojekt</p> <p>Dok. des ausgeführten Werks</p>	<p>Entwurf</p> <p>SFa</p>	<p>Gezeichnet</p> <p>SFa</p>	<p>Geprüft</p> <p>RuB</p>	<p>Datum</p> <p>23.09.2024</p>



Inhalt

1	Zusammenfassung	4
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	6
4	Ergebnisse	6
4.1	Detaillierte Auswertung der Eingaben	7



1 Zusammenfassung

In der Gemeinde Oberbüren, entlang der Abt Bedastrasse besteht eine Radroute von regionaler Bedeutung ohne ein durchgängiges von der Strasse abgetrenntes Veloangebot.

Nun soll ein Geh-/ Radweg einseitig auf der Süd-, bzw. Westseite entlang der Kantonstrasse geführt werden. Zur Trennung zwischen der Fahrbahn und dem Geh-/ Radweg ist ein Grünstreifen vorgesehen. Im Bereich des Asylzentrums «Thurhof» sowie im Bereich des Einlenkers zur Staubhuserstrasse sorgen Mittelinseln für eine sichere Fussgänger- bzw. Radfahrerquerung. Zur Reduktion der Geschwindigkeit im Ortsteil Sonnental soll ein Pförtner im Bereich Dorfeingang Sonnental erstellt werden. Auf Wunsch der Gemeinde Oberbüren sowie dem Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) wird eine neue Bushaltestelle im östlichen Dorfbereich Sonnental in das Projekt integriert. Westlich der neuen Bushaltestelle soll der bestehende Radübergang angepasst werden und neu als Zugang für Zufussgehende zur nördlichen Bushaltestelle dienen. Im Zuge der neuen Planung des Geh-/ Radwegs wird die Thurbrücke saniert und beidseitig gleichmässig verbreitert.

Auf Grund diverser Unfälle, wird der Einlenker Staubhuserstrasse durch die Gemeinde Oberbüren sicherer gestaltet.

2 Einleitung

2.1 Ausgangslage

Die Kantonsstrasse Nr. 2 führt von St.Gallen über Gossau, Uzwil und Oberbüren nach Wil. Zwischen Sonnental und Oberbüren verläuft beidseitig der Kantonsstrasse ein nicht sicherer und nicht durchgängiger Geh-/ Radweg, welcher auch als Schulweg genutzt wird. Die bestehende Fahrbahnbreite misst rund 7,50 Meter. Die beidseitigen Geh-/ Radwege haben eine Breite von je rund 2,00 Meter und sind damit für die Nutzung von Radfahrenden und Zufussgehenden zu wenig breit dimensioniert. Ab dem Einlenker Staubhuserstrasse führt auf der nördlichen Strassenseite ein rund 1,25 Meter breiter Radstreifen Richtung Sonnental, südlich wird der Geh-/ Radweg fortgesetzt. Südlich des Asylzentrums verlaufen die Geh-/ Radwege über die Thurbrücke. Der Querschnitt der Brücke besteht aus zwei Fahrspuren von je rund 3,60 Meter Breite und ein beidseitiger Geh-/ Radweg von je rund 1,70 Meter bis 1,80 Meter Breite. Auf Grund des Aufkommens von über 250 Radfahrenden pro Tag und dem Begegnungsfall von Radfahrenden bzw. Radfahrenden und Zufussgehenden sind die beidseitigen Geh-/ Radwegbreiten zu gering dimensioniert. Ein einseitiger durchgängiger Geh-/Radweg mit 3,50 Meter Breite soll projektiert werden.

Eine Bushaltestelle im östlichen Sonnental soll die Erschliessung des Gebiets sicherstellen.

Der Einlenker zur Staubhuserstrasse ist zu gering dimensioniert, sodass sich bei Stossverkehr entgegenkommende Lastwagen ohne Abbremsung tangieren und ein Rückstau entsteht. Des Weiteren erweist sich die Einfahrt in die Kantonstrasse von der Staubhuserstrasse als gefährlich. Die Anpassung des Einlenkers ist erforderlich und soll in Kombination mit dem Geh-/Radwegprojekt umgesetzt werden.

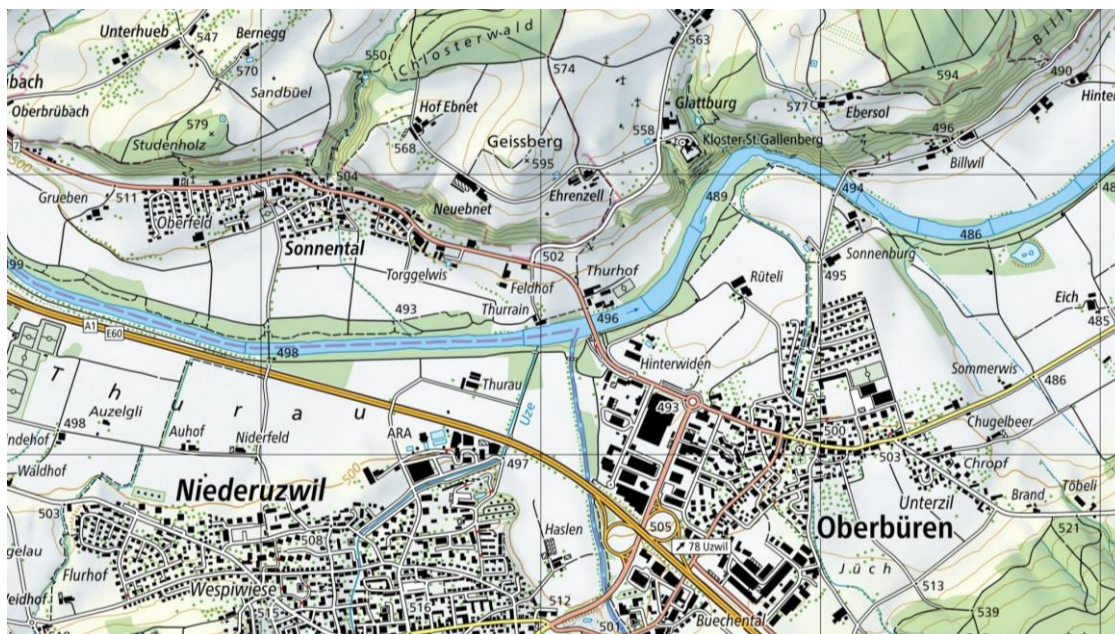


Abbildung 1: Gemeinde Oberbüren, Ortsteile Sonnental und Oberbüren



2.2 Organisation

Bauherrschaft

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

Projektverfasser/in

Tiefbauamt Kanton St.Gallen
Strassen- und Kunstbauten
Lämmli Brunnenstrasse 54
9001 St.Gallen

3 Mitwirkung

3.1 Zweck und Durchführung

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

Das Mitwirkungsverfahren zum Projekt «Radwegverbindung Oberbüren - Sonnental» wurde vom 10. Juni bis 10. Juli 2024 durchgeführt. Der Öffentlichkeit standen während der Mitwirkung die Dokumente Stand Vorprojekt digital zur Verfügung.

3.2 Eingegangene Stellungnahmen

Während der Mitwirkung wurden 10 Eingaben eingereicht, mittels Onlineformular / E-Mail. Die Beantwortung der Eingaben erfolgt im Kapitel 4.1.

3.3 Mitwirkende

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

Privatpersonen/Organisationen/Gruppen	Anzahl Eingaben
Privatpersonen	5 Eingaben
Organisationen (inkl. Politische Parteien)	3 Eingaben
Unternehmen	2 Eingaben
Total	10 Eingaben

Tabelle 1: Verteilung Eingaben

4 Ergebnisse

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



4.1 Detaillierte Auswertung der Eingaben

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
1	<p>Ich habe bereits für den bestehenden Radweg Land abgeben müssen und finde die Gemeinde könnte jetzt ihren Beitrag dazu leisten.</p> <p>Da auf den Plänen noch nicht sichtbar ist, wie diese Bushaltestelle ausgestaltet werden soll, ist eine Stellungnahme nicht möglich.</p> <p>Auf Parzelle 1096 muss zwingend eine genügend grosse Ausfahrt gewährleistet sein, damit bei einer allfälligen Überbauung genug Platz vorhanden ist. Im Übrigen muss auch die anschliessende Parzelle der Gemeinde dieselbe Ausfahrt benutzen.</p> <p>Der Verkehr auf dieser Kantonsstrasse hat drastisch zugenommen und es wäre zu begrüssen, wenn gleichzeitig mit dem Bauvorhaben, ein lärmhemmender Strassenbelag montiert werden könnte.</p>	<p>Öffentliche Information im Schulhaus Sonnental vom 24.06.2024.</p> <p>Wie wir dort erfahren haben, wünscht man vom Kanton, dass Walter Keller 100 m² Land für eine Postauto-Haltestelle abtreten soll.</p> <p>Als Eigentümer der Parzelle 1096 hätte Herr Walter Keller erwartet, dass vor der Planung eine persönliche Orientierung des Kantons stattgefunden hätte und nicht erst bei der öffentlichen.</p> <p>Im Übrigen hat die Gemeinde Land im Anschluss an meine Parzelle 1096, die man auch für eine Bushaltestelle benutzen könnte.</p>	<p>Die Information der Grundeigentümer ist erfolgt mit dem Mitwirkungsverfahren.</p> <p>Im Rahmen des Vorprojektes wurden verschiedene Standorte der Bushaltestelle geprüft. Die bestmögliche Variante wurde in das Vorprojekt aufgenommen.</p> <p>Die Ein- und Ausfahrt zum GS 1096 wurde berücksichtigt. Ein lärmmindender Belag ist im Projekt vorgesehen.</p>			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
2	Von der Schule bis zur neu geplanten Bushaltestelle sind es gemäss Google Earth nur 0,66 km. Versetzt man die bestehende Bushaltestelle in Richtung Einlenker Haldenwis, wären dies weitere 0,33 km mehr an Distanz zwischen den beiden Haltestellen. Mit einem 'Pfortner' verbunden hätte dies den zusätzlichen Vorteil, dass man schnellere Fahrzeuglenker auch vom Westen her etwas zu langsamerer Fahrt motivieren könnte.	Geschätztes Projektteam Im Osten von Sonntal ist eine neue, zusätzliche Bushaltestelle vorgesehen. Ist geplant, die bestehende Bushaltestelle bei der Schule Sonntal nach Westen zu verschieben?	Die Bushaltestelle Sonntal, Schulhaus liegt ausserhalb des Projektperimeters und wird im Zuge des Projekts nicht verschoben.			x
3	Die erwähnte Hochspannungskabelleitung sichert die Stromversorgung im Raum Oberbüren und Uzwil. Die Versorgung in diesen Gebieten muss jederzeit gewährleistet und die Sicherheit auf dem Baugelände garantiert sein. Dies bedingt, je nach Projektdetails, dass mit den Bauarbeiten erst begonnen werden darf, wenn die Leitungen allenfalls neu verlegt werden oder das Projekt so gestaltet wird, dass keine Verlegung notwendig ist.	Das geplante Bauvorhaben ist in unmittelbarer Nähe von 110'000 / 20'000 Volt Leitungen. Wir bitten Sie uns zeitnah im Detail über das Projekt in Form einer Werkssitzung zu informieren, damit die Massnahmen definiert werden können. Der Werkplan wurde per Mail versandt.	Der Projektverfasser wird im Zuge des Bauprojekts die verschiedenen Werke bezüglich Ausbaubedarf und Informationen kontaktieren.		x	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
4	<p>1. Die Anlage eines genug breiten Radwegs wird gerade auf Routen, welche auch von Schülern regelmässig benützt werden, begrüsst. Für routinierte Velofahrende bedeutet die Benützung eines Fusswegs jedoch eine Einschränkung. Sie sind zur Rücksichtnahme aufgefordert. Besonders in besiedelten Bereichen sind Hofeinfahrten und Seitenstrassen eine Gefahr, kann man sich doch auf die Beachtung des Vortritts wesentlich weniger verlassen, als wenn man auf der MIV-Fahrbahn oder einem Radstreifen fährt. Gerade die Geschwindigkeit wird oft unterschätzt und zwingt zur Bremsung. Die Benützungspflicht solcher abgesetzter Wege, zwingt Velofahrende zu zusätzlichen Schlaufen und Wartezeiten bei Querungen der MIV-Fahrbahn, während bei einer Fahrt auf der MIV-Fahrbahn links Abbiegen direkt und fliessend und in den meisten Fällen ohne Anzuhalten, alleine durch die Dosierung des Tempos und die Wahl der</p>	<p>1. Auf die Umstellung von «Fussweg, Radfahren erlaubt» auf «2.63.1 Gemeinsamer Rad- und Fussweg» ist zu verzichten.</p> <p>2. Für die Durchfahrt von Velofahrende durch die Wartezone der Bushaltestelle ist eine andere Lösung zu suchen.</p> <p>3. Routinierten Velofahrenden darf die direkte Durchfahrt von Knoten nicht verwehrt werden.</p>	<p>1. Durch den separat geführten Geh-/ Radweg soll die Verkehrssicherheit gegenüber dem motorisierten Verkehr verbessert werden, insbesondere für Schüler. Zudem erhält man dadurch ein durchgängiges und gesichertes Radangebot zwischen Oberbüren und Sonnental mit den beidseitigen Anschlüssen an den bestehende Geh- / Radwegen. Die Markierung und Signalisation werden durch die Kantonspolizei verordnet.</p>			X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Stelle der Fahrspurquerung, möglich ist. Diese Option muss routinierten Velofahrenden offen bleiben. Besonders gefährlich und problematisch ist die Durchfahrt der Wartezone einer Bushaltestelle. Störend bis gefährlich ist auch die Verschmutzung solcher Seitenwege durch die Landwirtschaft. Eine entspannte Fahrt mit 25 bis 30 km/h ist auf einem kombinierten Geh-Radweg nicht möglich. Der Anspruch auf diesen Mobilitätsvorteil für Velofahrende sollte anerkannt werden.</p> <p>2. Wartende Buspassagiere zwingen Velofahrende zur Drosselung ihrer Fahrt und einer Komforteinbusse. Für die Wartenden hingegen bedeuten vorbeifahrende E-Bikes eine Gefahr.</p> <p>3. Die Anlage der kombinierten Geh-Radwege zwingt Velofahrende zur Drosselung ihrer Fahrt. Dies einerseits durch kaum zu verhindernde Wartezeiten bei der Velofurt, andererseits durch die</p>		<p>2. Die Situation im Bereich der südlichen Bushaltestelle soll im gleichen Stil gelöst werden wie an der Bushaltestelle Sonntal, Schulhaus. Ein Respektvolles miteinander ist mit Strassenverkehr unabdingbar.</p> <p>3. Auf Grund des Unfallschwerpunktes im Bereich Einlenker Staubhuserstrasse und einem durchschnittlichen Tagesverkehr von über 10'000 Fahrzeuge am Tag soll</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Kurvenradien, die ihnen baulich vorgegeben werden. Dies gilt im besonderen für die Beziehung Sonnental–Klosterstich., die gegenüber der direkten Linie einen ziemlichen Umweg darstellt.</p> <p>Der Aufschrei wäre wohl nicht gering, wenn man dem MIV solche zeit- und kräfteaubenden zu Zusatzschleifen einbauen würde.</p>		<p>der Fuss- und Veloverkehr separat durch eine Mittelinsel die Kantonsstrasse queren. Die Mittelinsel dient zusätzlich als Verkehrsberuhigung für den motorisierten Verkehr.</p> <p>Somit sind Wartezeiten oder Geschwindigkeitsreduktionen für Radfahrer vertretbar, wenn dadurch die Sicherheit im Vordergrund steht.</p>			
5	<p>Ca. 1968 wurde die ehemalige Umfahrungsstrasse Niederwil-Oberbüren-Zuzwil-Wil im Bereich Oberbüren-Zuzwil abgebrochen und der ganzen Verkehr durch die Dörfer Oberbüren-Sonnental-Brübach-Zuzwil geleitet. Heute muss man sagen, dass das ein grosser Fehler war. Der Industrie- und Privatverkehr wird in den nächsten Jahren nochmals stark ansteigen wegen der ständigen grossen Einwanderung. Darum würde ich es begrüßen, wenn diese ehemalige Umfahrung in der heutigen verkehrsreichen Zeit wenigstens geprüft</p>	<p>Prüfung zur Wiederherstellung der ehemaligen Betonstrasse direkt von Oberbüren nach Zuzwil der Autobahn entlang.</p>	<p>Mit dem Projekt Radwegverbindung Oberbüren bis Sonnental wird an den bestehenden Geh-/ Radwegen in Sonnental und Oberbüren angeschlossen und somit ein durchgängiges und sicheres Angebot für den Langsamverkehr ermöglicht. Für die Prüfung einer neuen Umfahrungsstrasse besteht kein Auftrag im 18. Strassenbauprogramm.</p>			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	würde, ob es überhaupt möglich wäre. Der Rad- und Fussweg von Sonntal nach Oberbüren wird immer ein Flickwerk und sehr gefährlich bleiben. Dies wegen den vielen Einfahrten aus den Quartieren und dem vielen Verkehr. Mit der Umfahrung müsste man an der Strasse durch Sonntal nichts machen, da der Verkehr mit Sicherheit um ca. 50% abnehmen würde. LKW würden praktisch keine mehr durchs Dorf fahren. Wir hätten eine sichere Strasse und das Radweggeld könnte in die Umfahrung fliessen. Ich bin überzeugt, dass diese Variante den umliegenden Gemeinden ebenfalls einen erheblichen Mehrwert bieten würde.					
6	1. Brückenverbreiterung um 1 Meter, damit man einen grünen Streifen zwischen dem Radweg und der Autostrasse hat, finde ich sinnlos. Über die Brücke könnte man auch ein Geländer ohne Grünstreifen machen, statt die Brücke extra auf beiden Seiten um 50 cm zu verbreitern (auch wenn	1. Verzicht auf Brückenverbreiterung um je 50 cm. Verzicht auf Grünstreifen auf der Brücke! 2. Ovaler Turm für die Umleitung der Velofahrer unter der Brücke hindurch	1. Auf der Brücke wird kein Grünstreifen erstellt. Zwischen Fahrbahn und Geh-/Radweg wird eine Pflasterung erstellt, welche die Überschneidung von Sicherheitszuschlägen seitens Fahrbahn verhindert. Speziell auf Grund der Nutzergruppe Schüler soll ein gewisser Abstand zur Strasse erstellt werden. Im			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Verstärkungen gemacht werden müssen für die Befahrung der Autos auf der Ostseite).</p> <p>2. Prüfung eines Ovalen (allenfalls Runden) Turm für die Fahrradführung nach der Brücke. Damit nicht zwei Optionen für die Fahrradfahrer bestehen um über die Strasse oder unter der Brücke hindurch gefahren werden kann.</p> <p>3. Ausserorts bitte auf 60 km/h beschränken. Es macht (auch wenn die Polizei das so will), kein Sinn auf diesem nicht einmal 1000 Meter langen Teilstück und drei bis vier Inseln eine 80 Zone zu machen. Lieber auf zwei Inseln sogar komplett verzichten und ganz eine 50 Zone zu belassen.</p> <p>4. Bushaltestelle «Ost» im Sonnental nur sinnvoll, wenn das Gebiet "Feldhof" östlich von der Torggelwis auch als Bauland umgezont wird, um hier nochmals mehr Wohneinheiten zu</p>	<p>3. Oberbüren - Sonnental auf 60 km/h beschränken</p> <p>4. Umzonung Gebiet «Feldhof» in Wohnzone bei zusätzlicher Bushaltestelle</p> <p>5. Trompete Einlenker Staubhausen.</p>	<p>Zuge der Verbreiterung werden notwendige Sanierungs- und Verstärkungsmassnahmen getätigt.</p> <p>2. Die beiden Optionen Anschluss Thurdammweg oder Geh-/Radweg Richtung Oberbüren sollen weiterhin beide möglich sein. Eine Anpassung des Anschlussweges ist nicht geplant.</p> <p>3. Eine Geschwindigkeitsreduktion von 80 km/h auf 60 km/h ist laut Signalisations-verordnung (SSV) nach Art. 108 «Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten» nicht möglich, da weder eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar ist noch bestimmte Strassenbenutzer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen.</p> <p>4. Im Auftrag des Amtes für öffentlicher Verkehr und der Gemeinde Oberbüren wurde im Bereich des östlichen</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>generieren, ansonsten dies als Luxusvariante dient für diese wenigen Häuser.</p> <p>5. Wie viele Radfahrer gibt es von Oberbüren nach Staubhausen? Für diese m. E. wirklich ganz wenigen Fahrradfahrer eine extra Spur für die ersten paar Meter zu machen ist nicht zielführend und kann wie bisher belassen werden. Fahrradfahrer müssen hier heute schon sehr achtsam sein und deshalb denke ich nicht an eine extra Verbreiterung der Strasse, da es sowieso nicht durchgehend bis oben jemals möglich sein wird.</p> <p>Es werden noch zwei Anhänge als Mail gesendet. Danke!</p>		<p>Dorfeingangs eine mögliche Haltestelle geprüft und projektiert, da in diesem Bereich der öffentliche Anschluss nicht abgedeckt ist. Eine Umzonung des Gebiets Feldhof ist im Zuge des Projekts nicht beabsichtigt.</p> <p>5. Eine Verkehrszählung hat gezeigt, dass über 50 Radfahrnde pro Tag den Knotenbereich passieren. Auf Grund dessen und des Unfallschwerpunktes im Bereich Einlenker Staubhuserstrasse sowie einem durchschnittlichen Tagesverkehr von über 10'000 Fahrzeuge am Tag, soll der Langsamverkehr zur Sicherheit durch eine Mittelinsel die Kantonsstrasse queren und anschliessend über einen separat geführten Geh-/Radweg in den Verkehr eingebunden werden. Die durchgängige Radwegführung soll mit dem Gemeindeprojekt Radweg Klosterstich zu einem späteren Zeitpunkt vervollständigt werden.</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
7	<p>Die aktuelle Veloführung bei der Bushaltestelle und dem Einlenker Industrie Haslen ist anspruchsvoll zu fahren.</p> <p>Ablauf innerhalb von 160 Meter, wenn man von Sonntal nach Oberbüren unterwegs ist: Engstellen und geringe Sichtweiten hinter Bushaltestelle - kein Vortritt gegenüber Verkehr von links hinten und links vorne - Fahrbahnquerung - kein Vortritt gegenüber Verkehr von rechts - Fahrbahnquerung - kein Vortritt gegenüber Verkehr von rechts - Fahrbahnquerung - Radwegauffahrt - Radwegabfahrt. Mit mehr als Schritttempo lässt sich das kaum fahren. Geübten und schnellen Velofahrern (schnelle E-Bike) sollte gestattet sein vor der Bushaltestelle auf die MIV Fahrbahn zu wechseln und die Kreuzung schnell und sicher zusammen mit dem MIV zu passieren.</p>	<p>Zu: O9.010.007.8401 10-1 Signalisations- und Markierungsplan 20240111.pdf</p> <p>Antrag: Signal 2-63.1 vor Bushaltestelle Oberbüren, Werkhof ersetzen durch Signal 2-59.3a «Fussweg/Radfahren gestattet».</p>	<p>Die Markierung und Signalisation werden durch die Kantonspolizei verordnet.</p> <p>Mit der Alternativroute durch den Anschluss Thurdammweg lassen sich die verschiedenen Knotenpunkte im Bereich der Bushaltestelle Werkhof Richtung Oberbüren zum Teil umgehen.</p> <p>Ziel ist es, mit dem neuen Geh-/ Radwegprojekt ein durchgängiges, sicheres und von der Strasse separiertes Veloangebot zu ermöglichen.</p>			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
8	Nur Hinweis.	<p>Hinweis: Das Projekt ist sehr gut und grosszügig dimensioniert. Ein deutlicher Fortschritt gegenüber heute. Einzig die Anbindung Richtung Oberbüren erscheint unbefriedigend. Separate Velo-Infrastruktur benötigt immer eine intuitive Zu-/Wegfahrt, welche in diesem Bereich des Projekts nicht gewährleistet ist. Die heutige Querung innerhalb der Bushaltestelle erfüllt diese Anforderung nicht genügend.</p> <p>Ortsunkundige Velofahrende von Oberbüren Richtung Sonnental können die Querungshilfe bei der Bushaltestelle leicht übersehen und werden dann die Hauptstrasse nach der Bushaltestelle überqueren. Aufgrund der nicht dafür vorgesehenen Stelle und der erhöhten Randsteine besteht ein Risiko für heikle Situationen. Vielleicht haben Sie eine gute Idee, wie dies mit vertretbarem Aufwand innerhalb dieses Projekts verbessert werden kann.</p>	<p>Mit der neuen Markierung und Signalisation im Anschlussbereich des Geh-/Radwegs in Oberbüren wird versucht eine klare Wegweisung für Radfahrende zu ermöglichen, damit keine Unklarheiten bezüglich Nutzung der Querungshilfe entsteht.</p>	x		



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
9	Ich musste bereits für den jetzigen Fahrradweg Land abtreten Angrenzend an mein Grundstück besitzt die Gemeinde Land, das man für eine Bushaltestelle nutzen kann.	Ich bin nicht bereit, weiter Land für eine Bushaltestelle abzutreten	Der Standort der Bushaltestelle kann auf Grund des toten Winkels des Busfahrzeugs nicht im Kurvenbereich (Parzelle Gemeinde) zu liegen kommen. Deshalb wurde die bestmögliche Variante ins Vorprojekt übernommen.			x
10	An der Stelle Bedenken und Verbesserungsvorschläge: - Ein Einlenker für Fahrradfahrer kommend vom Klosterstich ist sehr gefährlich: Wenn man's drauf anlegt erreicht man mit dem Velo 50km/h. Auch schon nur mit geringer Geschwindigkeit ist Bremsen bei dem Gefälle eine Herausforderung. Wie soll man da in einer Kurve mit nur einer Hand am Lenker (linker Arm muss Abzweigen markieren) bremsen? - Ebenfalls Bedenken habe ich bei einem allfälligem Deponiestandort. Die Zunahme von schwer beladenen LKW's wird sich drastisch erhöhen und damit verbunden das Risiko eines Bremsversagens im Bereich Klosterstich. Vielleicht überlegt	Die öffentliche Informationsveranstaltung vom 24. Juni in der Turnhalle Sonnental fand ich als sehr gelungen. Ich finde es auch überaus erfreulich an einem solchen Projekt mitzuwirken. Als Grundstückbesitzer der unmittelbar an der Abt Bedastrasse 3 sesshaft ist, weiss ich was es bedeutet an dieser Strasse zu wohnen. Die vielen Unfälle welche sich jeweils bei der Kreuzung Staubhauser-/Abt Bedastrasse ereignen lösen auch immer wieder Unverständnis aus. Das an der Stelle nun eine Insel entsteht finde ich von grossem Nutzen. Dies sollte zur Eindämmung der gefährlichen Ueberholmanöver führen. Auch die	- Auf Grund des Unfallschwerpunktes soll der Radfahrer unbedingt vor dem Einlenker auf den sicheren Geh-/Radweg geführt werden und mittels Querrungshilfe auf den Geh-/Radweg der Kantonstrasse gelangen. Es obliegt dem Radfahrer dementsprechend seine Geschwindigkeit anzupassen. - Mit der Aufweitung des Einlenkers Staubhuserstrasse besteht genug Platz um als LW- Fahrer seine Geschwindigkeit kontrolliert anzupassen. Eine «Auslaufstrecke» ist daher nicht notwendig.			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>man sich hier in der letzten Kurve gar eine «Auslaufstrecke» wie man sie von langen Autobahnreststücken mit starkem Gefälle her kennt.</p> <p>- Tempo 60 oder Sonderfall 70: Ist sehr wünschenswert. Die Strecke wo jetzt 80 ist, ist nicht sonderlich lang. Es würde deutlich zur Sicherheit beitragen. Ausserdem zur deutlichen Reduktion von Lärmemission, im Zuge eines allfälligen Deponiestandortes noch viel mehr. Wer an dem Ort wohnt kennt die vielen PS-Tuner wo Vollgas geben in Richtung Kloster oder ab Ende 50 aus Sonntal. Tempo 60 bringt vorallem im Bereich des Fahrradübergangs (Staubhauser-/Abt Bedastrasse) viel mehr Sicherheit mit sich. Meiner Meinung nach müsste klar ein STOP-Signal beim Einbiegen in die Abt Bedastrasse vorliegen. Bei Tempo 60 reicht wohl Vortritt.</p> <p>- Einlenker bei allfälliger Deponie: ist zu bevorzugen. An stark frequentierten Tagen ist mit 100 LKW's aus Richtung Westen zu rechnen. Diese verursachen</p>	<p>Insel Eingangs Sonntal ist äusserst sinnvoll. Zu viele Autofahrer gehen beim besagten Punkt nur vom Gas ohne zu Bremsen. Jedoch würde ich der Stecke Oberbüren-Sonntal klar Tempo 60km/h vorziehen. Die Kosten für die Insel könnte man sich so sparen.</p> <p>Als Vater von zwei Kinder begrüsse ich den neuen Radweg, insbesondere die Verbreiterung der Thurbrücke. Das Kreuzen von zwei Fahrrädern oder auch Fahrrad/Fussgänger ist heute schon gefährlich. Zu schnell kann man sich mit dem Lenker am Handlauf tuschieren und der etwa 25 cm grosse Absatz zur Autofahrbahn im Zusammenspiel mit Zone 80 km/h ist höchst gefährlich.</p> <p>Zu geplante Postautohaltestelle ist ebenfalls sehr zu begrüssen.</p>	<p>- Eine Geschwindigkeitsreduktion von 80 km/h auf 60 km/h ist laut Signalisationsverordnung (SSV) nach Art. 108 «Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten» nicht möglich, da weder eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar ist noch bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen.</p> <p>Die Markierung und Signalisation werden durch die Kantonspolizei verordnet. Ein STOP-Signal ist nicht geplant.</p> <p>- Laut Aussage des Betreibers der Deponie (HASTAG St. Gallen Bau AG) ist das zu erwartende LW-Aufkommen zu gering als, dass es einen Linksabbieger</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>ohne Einlenker Rückstau. Dies in einer Kurve bei Tempo 80 wohl alles andere als glücklich. Sehe dies selber mit dem Privatfahrzeug wenn ich zu unserer Liegenschaft Fahrtrichtung Sonnental links abbiegen will: Fahrzeuge hinter mir müssen von 80 auf 0 abbremsen und warten, warten, warten bis ich endlich mal abbiegen kann bei dem grossen Gegenverkehr.</p> <p>- Noch ein Wunsch und Anregung was die Thurbrücke heute schon angeht. Zwischen dem Deckbelag der Strasse und der Brücke gibt es so eine Art Bufferzone, zwei Stahlschienen mit ca. 4 cm Luft dazwischen. Diese verursacht ein sehr lautes «Tack-Tack» Geräusch beim Überfahren. Wir wohnen 400 Meter entfernt und hören es immer noch sehr gut. Je nach Windrichtung, Fahrzeug und Geschwindigkeit unterschiedlich laut. Vielleicht gehört da ein Belag oder Gummidichtung rein, um diesen nervigen Ton zu eliminieren. Besten Dank.</p>		<p>benötigt, um einen Rückstau zu verhindern.</p> <p>- Bei dieser Pufferzone handelt es sich um eine Brückenfuge. Brückenfugen sind Konstruktionen, die Bewegungen und Ausdehnungen der Brücke infolge der Temperatur ermöglichen. Diese Fugen sind daher ein wichtiger Bestandteil jeder Brücke und können nicht mit Gummi oder Belag aufgefüllt werden.</p>			

Tabelle 2: Detaillierte Auswertung der Eingaben