



Tiefbauamt

Kantonsstrasse **Nrn. 8, 52**

RMS-Kilometer km 6.7980 – 12.372; km 6.7980 – 12.372

Gemeinde **Oberuzwil**

57-1

Bauobjekt **Lärmsanierungsprojekt Oberuzwil, Abschnitt 77.1**

Plan, Massstab **Mitwirkungsbericht**

Projektverfasser Tiefbauamt Kanton St.Gallen (Abteilung) Lämmli Brunnenstrasse 54 9001 St.Gallen T 058 229 04 26 www.tiefbau.sg.ch	Genehmigungsvermerke	vom TBA freigegeben		
Plan 02.57-1 Projekt B77.7.077.001 Mn/FGS FinV	Ausfertigung für	Format A4		
Vorstudie Vorprojekt	Entwurf	Gezeichnet	Geprüft	Datum
Bauprojekt	GaC/MJe			
Genehmigungs-/Auflageprojekt	03.01.2023			
Ausschreibung				
Ausführungsprojekt				
Dok. des ausgeführten Werks				



Inhalt

Glossar	4
1 Zusammenfassung	5
2 Einleitung	5
2.1 Ausgangslage	5
2.2 Organisation	6
3 Mitwirkung	6
3.1 Zweck und Durchführung	6
3.2 Eingegangene Stellungnahmen	7
3.3 Mitwirkende	7
4 Ergebnisse	7
4.1 Die am häufigsten angesprochenen Themen	7
4.2 Detaillierte Auswertung der Eingaben	14



Glossar

ASTRA	Bundesamt für Strassen
AFU	Bundesamt für Umwelt
USG	Umweltschutzgesetz
LSV	Lärmschutz-Verordnung
SVG	Strassenverkehrsgesetz
SKV	Verordnung über die Kontrolle des Strassenverkehrs
SSV	Signalisationsverordnung
VTS	Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge
VRV	Verkehrsregelverordnung



1 Zusammenfassung

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

- fehlende gesetzliche Grundlagen für Einführung Tempo 30
- Wirkung von Tempo 30 im akustischem Sinne
- Massnahmen an der Quelle: Einführung Zeit- oder Mengensystem bei Stosszeiten, vermehrte Einführung Tempo 30 oder nur bei Stosszeiten, Beibehaltung Generell 50, Einsatz lärmarmen Beläge
- Prüfung von Verkehrslenkende Massnahmen
- Geschwindigkeitskontrollen
- Massnahme auf dem Ausbreitungsweg: Prüfung einer Lärmschutzwand

2 Einleitung

2.1 Ausgangslage

Die Kantonsstrasse Nr. 8 Wilerstrasse / Flawilerstrasse von km 6.7980 bis km 12.372 sowie die Kantonsstrasse Nr. 52 Jonschwilerstrasse von km 0.000 bis km 0.483 auf dem Gemeindegebiet von Oberuzwil tragen gemäss dem Strassenlärmkataster des Tiefbauamts des Kantons St.Gallen wesentlich zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte bei und sind deshalb gemäss den Vorgaben des Umweltschutzgesetzes und der Lärmschutz-Verordnung lärmtechnisch zu sanieren.

Im Abschnitt der Wilerstrasse/Flawilerstrasse zwischen Bahnhofstrasse und Ghürststrasse ist im Rahmen der «Sanierung Fussgängerübergänge Rösslikreuzung» ein lärmarmen Belag vorgesehen (-1dB). Des Weiteren ist auf der Flawilerstrasse im Abschnitt zwischen Morgenstrasse und dem Dorfausgang Richtung Osten in den nächsten 5 Jahren ein lärmarmen Belag mit einer langfristigen Wirkung von -3dB geplant. Im Abschnitt zwischen km 10.180 und km 11.145 der Wilerstrasse/Flawilerstrasse ist eine Temporeduktion von heute signalisierten 50 km/h auf 30 km/h vorgesehen. Für diejenigen Liegenschaften, welche auch mit Massnahmen noch Überschreitungen aufweisen, stellt das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen als Strasseneigentümer nach Art. 14 LSV Antrag auf Erleichterungen.

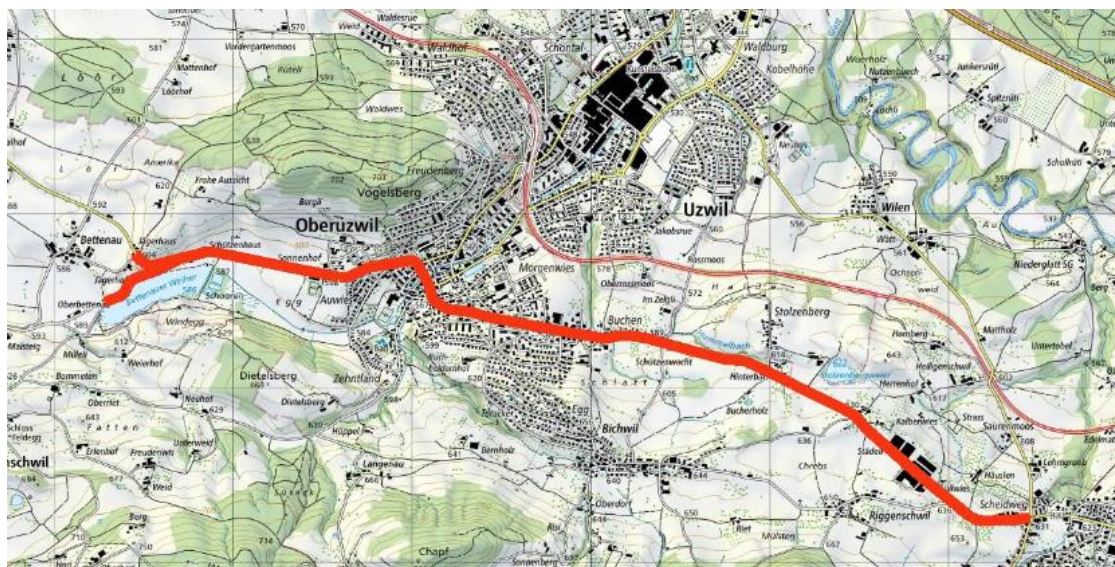


Abbildung 1: Übersicht Projektperimeter Lärmsanierungsprojekt

2.2 Organisation

Bauherrschaft

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

Projektverfasser/in

CSD INGENIEURE AG
Fidesstrasse 6
Postfach 357
9006 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 «Kantonsstrasse Nr. 8 und 52, Oberuzwil: Lärmsanierungsprojekt Oberuzwil, Abschnitt 77.1 - B77.7.077.001» wurde vom 7. Juni bis 7. Juli 2022 durchgeführt. Der Öffentlichkeit standen während der Mitwirkung die Dokumente Stand Bauprojekt digital zur Verfügung.



3.2 Eingegangene Stellungnahmen

Während der Mitwirkung wurden 14 Eingaben eingereicht, mittels Onlineformular. Die Beantwortung der Eingaben erfolgt im Kapitel 4.2.

3.3 Mitwirkende

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

Privatpersonen/Organisationen/Gruppen	Anzahl Eingaben
Privatpersonen	7 Eingaben
Organisationen (inkl. Politische Parteien)	6 Eingaben
Unternehmen	1 Eingabe
Total	14 Eingaben

Table 1: Verteilung Eingaben

Dank an die Teilnehmenden.

4 Ergebnisse

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

4.1 Die am häufigsten angesprochenen Themen

4.1.1 Gesetzliche Grundlagen

Eingabe: Die gesetzlichen Grundlagen würden zur Einführung von Tempo 30 fehlen.

Stellungnahme fehlende gesetzliche Grundlagen

Der Bund hat in der Signalisationsverordnung (SSV, 741.21) die Höchstgeschwindigkeiten ausserorts und innerorts festgelegt. Abweichung dieser allgemein geltenden Höchstgeschwindigkeiten sind im Art. 108 der SSV geregelt. Eine der möglichen Gründe liegt vor, wenn durch tiefere Geschwindigkeiten eine übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.

Wann eine übermässige Umweltbelastung vorliegt, definiert das Bundesrecht (Umweltschutzgesetz, abgekürzt USG, SR 814.01). Im Weiteren müssen Massnahmen gemäss den Ausführungsvorschriften über Umwelteinwirkungen (Art. 4 USG), welche sich auf andere Gesetze - wie zum Beispiel das Strassenverkehrsgesetz (abgekürzt SVG, SR 741.01) - stützen, dem Grundsatz für Emissionsbegrenzungen, den Immissionsgrenzwerten und den Zielwerten entsprechen. Deshalb sind gemäss Bundesrecht primär Massnahmen an der Quelle wie lärmarme Beläge und Geschwindigkeitsbegrenzungen anzugehen (Art. 13 der Lärmschutz-Verordnung, abgekürzt LSV, SR 814.41).



Fazit fehlende gesetzliche Grundlagen

Das Umweltschutzgesetz, die Lärmschutzverordnung sowie das Strassenverkehrsgesetz und die Signalisationsverordnung sind Bundesgesetze, nach welchen sich die Lärmsanierungsprojekte orientieren müssen. Die Gesetze sind teils abschliessend definiert, wie z.B. wann von der Höchstgeschwindigkeit abgewichen werden kann oder wann eine Lärmsanierung durchgeführt werden muss.

Aus erwähnten bundesrechtlichen Gründen liegt ein Verkehrsgutachten dem Lärmsanierungsprojekt bei. Es dient unter anderem dem Aufzeigen der Verhältnismässigkeit sowie zur Anordnung der Signalisation der abweichenden Höchstgeschwindigkeit (Aufstellen der Signale, verkehrspolizeiliche Verfügung resp. Verkehrsanordnung gem. Art. 19 EV zum SVG).

4.1.2 Wirkung Temporeduktion

Eingabe: Die Wirkung von Tempo 30 wird hinterfragt.

Stellungnahme Wirkung Temporeduktion

Modellberechnungen können mittels Immissionsmessungen (Kurz- und Langzeitmessungen) und Emissionsmessungen - wenn möglich oder sinnvoll - überprüft werden. Dabei ist die Genauigkeit der eingesetzten Methoden zu berücksichtigen. Werden Messungen vorgenommen, so müssen diese reproduzierbar sein. Auch muss beim Vergleich mit dem Modell die Wiederholbarkeit der Messung beachtet werden. Das heisst, die Streuung von solchen (Stichproben-)Messungen berücksichtigt werden. In der Regel sind Übereinstimmungen zwischen der Messung und dem Berechnungsmodell im Bereich von $\pm 1-2$ dBA erreichbar. Werden Modellkorrekturen notwendig, sind diese so festzulegen, dass eine möglichst gute Übereinstimmung mit den normalisierten Messwerten (auf den Jahresschnitt umgerechnete Messwerte) erreicht wird. Für die Verwendung von Lärmberechnungen gegenüber Messungen spricht, dass Modellberechnungen einfacher und somit schneller sowie kostengünstiger durchführbar sind. Ausserdem ergeben die Berechnungen gleichwertige Abbildungen des Lärms - und zwar für jede einzelne Liegenschaft.

Bei Lärmsanierungsprojekten sind die massgebenden Lärmpegel gemäss gängigem Recht nicht die heutigen, sondern die in 20 Jahren prognostizierten Pegel. Für die Berechnung von solchen prognostizierten Lärmbelastungen beziehungsweise Sanierungshorizonten muss ein entsprechendes und, dem Stand des Wissens, geeignetes Berechnungsverfahren verwendet werden (Ziffer 1 Absatz 2 des Anhangs 2 LSV). Beim vorliegenden Projekt wurde das neuste emissionsseitige Berechnungsmodell sonROAD18 (Empa) verwendet, wie auch die daraus berechnete Wirkung von Massnahmen an der Quelle (lärmarme Beläge und Temporeduktionen). Für die Berechnung des massgeblichen Beurteilungszustandes (Sanierungshorizont) wird der festgelegte Endwert des Belages berücksichtigt.

Das erwähnte Berechnungsmodell sonROAD18 erlaubt Emissionsberechnungen bereits ab einer Geschwindigkeit von 20 km/h. Dabei basieren die Berechnungen auf den effektiven Geschwindigkeiten pro Fahrzeugklasse, sowie die Simulation von Beschleunigungsvorgängen im Einzelfall. Die massgebenden Lärmemissionen (Sanierungshorizont) beinhalten sowohl das Motorengeräusch wie auch das



Rollgeräusch. Dabei wird die gefahrene Geschwindigkeit und die Strassenlängsneigung - aufwärts wie auch abwärts - pro Fahrzeugkategorie (z.B. LKWs, Autos) wie auch die Tourenzahlen (z.B. Gangschaltung) mittels sonRoad18 berechnet.

Fazit Wirkung Temporeduktion

Beim vorliegenden Lärmsanierungsprojekt wurden die Beurteilungszustände mit dem neuesten Berechnungsmodell sonROAD18 eruiert. Dadurch kann die Wirkung von Lärmschutzmassnahmen, vor allem an der Quelle, mit hoher Genauigkeit prognostiziert werden, um die am besten geeignete Massnahme bestimmen zu können.

4.1.3 Massnahme an der Quelle Tempo 30

Eingabe: Die Einführung eines Zeit- oder Mengensystems bei Stosszeiten ist anzudenken. Einerseits wird die Ausschöpfung der vermehrten Einführung von Tempo 30 begrüsst, andererseits wird die Beibehaltung der aktuellen Höchstgeschwindigkeits-Signalisation von "Generell 50" gefordert oder nur bei Stosszeiten Tempo 30 (Akzeptanz der Geschwindigkeit) eingeführt werden.

Stellungnahme Tempo 30 nur bei Stosszeiten / Zeit- oder Mengensystem

Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt, ob die Massnahme nötig (Abs. 2), zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann. Massgebend für die Beurteilung des Strassenlärms ist der "Mittelungspegel" aufgeteilt in Tag und Nacht (Art. 16 USG, LSV Anhang 3: 31 Grundsätze und 32 Durchschnittlicher Tages- und Nachtverkehr). Der «Mittelungspegel», der Beurteilungspegel Lr beinhaltet z.B. keine Spitzenwerte des Verkehrs, sondern wird per Definition der Lärmschutz-Verordnung für den durchschnittlichen Tages- und Nachtverkehr im Jahresmittel ermittelt. Dabei gilt der Tagespegel von 06 bis 22 Uhr und der Nachtpegel von 22 bis 06 Uhr des stündlichen Verkehrs im Jahresdurchschnitt. Daraus folgend wird die Verhältnismässigkeitsprüfung einer Geschwindigkeitsreduktion auf die Hauptverkehrszeiten der zwei genannten Hauptzeiten Tag und Nacht abgewogen. Ein Zeit- oder Mengensystem aufgrund von Stosszeiten einzuführen ist aufgrund der ganztägiger Grenzwertüberschreitungen nicht zweckmässig.

Fazit Tempo 30 nur bei Stosszeiten / Zeit- oder Mengensystem

Eine Beschränkung der abweichenden Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf die Hauptverkehrszeiten macht keinen Sinn, da die Lärmüberschreitungen ganztags bestehen. Ein Zeit- oder Mengensystem einzuführen ist aufgrund des Lärmschutzes nicht sinnvoll.

Stellungnahme Massnahme Tempo 30

Eingabe: Eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit als Lärmsanierungsmassnahme an der Quelle ist gemäss gesetzlichen Vorgaben (USG, LSV) zu prüfen.

Das Bundesamt für Umwelt BAFU publizierte 2021 ein Prüfschema für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Haupt- und übrigen Strassen. Hervorgehend aus diesem Prüfschema ist eine Reduktion der Geschwindigkeit, also eine Abweichung von der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung, eine mögliche Massnahme, welche die



zuständige Behörde nur nach Prüfung der Verhältnismässigkeit anordnen kann. ([Schema Verhältnismässigkeitsprüfung](#), BAFU, PDF, 1019 kB, 08.07.2021)

Im Grunde ist die Massnahme erforderlich, wenn keine mildere Massnahme (wie z.B. einen lärmarmen Belag) mindestens die gleiche Lärmreduktion bewirkt; sowie diese technisch sinnvoll, wirtschaftlich tragbar und verhältnismässig ist.

Fazit Massnahme Tempo 30

Die Prüfung der Massnahme Abweichung von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit (z.B. 40 km/h oder 30 km/h) wurde im Rahmen des Lärmsanierungsprojektes anhand des Verkehrsgutachtens umfassend vorgenommen. Bei der Verhältnismässigkeitsprüfung (i.e.S.) zeigte sich, dass eine Abweichung der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung zur Umsetzung empfohlen wird. Dabei wurde insbesondere auch der Einsatz von lärmarmen Belägen abgewogen, da diese sich als Massnahme an der Quelle bewährt haben. Speziellen Wert wurde bei der Verhältnismässigkeitsprüfung der Beschluss des Kantonsrates vom 19. September 2018 zum 17. Strassenbauprogramm durch raumplanerische Massnahmen sowie dem Einbau von lärmarmen Belägen zu erfolgen und wenn möglich einer Geschwindigkeitsreduktion vorzuziehen, Beachtung geschenkt.

Stellungnahme Akzeptanz der Geschwindigkeitsreduktion

Eingabe: Akzeptanz einer Geschwindigkeitsreduktion.

Die signalisierte Geschwindigkeit stellt die unter optimalen Bedingungen maximal erlaubte Geschwindigkeit dar. Es kann durchaus sein, dass ein Strassenabschnitt nicht mit dieser Geschwindigkeit befahren werden kann oder soll. Ein gutes Beispiel dafür sind Passstrassen. Gemäss Art. 32 Ab. 1 SVG ist die Geschwindigkeit stets den Umständen anzupassen, namentlich den Besonderheiten des Fahrzeuges sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen. Der Art. 4 Abs. 1 VRV führt zudem aus, dass der Fahrzeugführer nur so schnell fahren darf, dass er innerhalb der überblickbaren Strecke halten kann; wo z. B. das Kreuzen schwierig ist, muss er auf halbe Sichtweite anhalten können.

Fazit Akzeptanz der Geschwindigkeitsreduktion

Aufgrund des heutigen Geschwindigkeitsniveaus muss davon ausgegangen werden, dass bei einer Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h die Übertretungsrate kurzfristig steigt. Deshalb wird in der Regel spätestens ein Jahr nach der Umsetzung die Einhaltung der abweichenden Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h geprüft. Zudem wird im Zweifelsfall, spätestens ein Jahr nach der Umsetzung der abweichenden Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, die Wirksamkeit der Lärmreduktion geprüft (Art. 18 LSV). Falls nötig sind Massnahmen umzusetzen (z.B. Geschwindigkeitskontrollen).

4.1.4 Geschwindigkeitskontrollen

Eingabe: Es soll eine feste Geschwindigkeitsmessanlage installiert werden.

Stellungnahme Geschwindigkeitskontrollen

Die eidgenössische Verordnung über die Kontrolle des Strassenverkehrs (SR 741.013; abgekürzt SKV) regelt die Verkehrskontrollen und die damit zusammenhängenden



Massnahmen, Meldungen und statistischen Erhebungen. Dabei gilt der Grundsatz, dass die kantonalen Behörden ihre Kontrollen schwerpunktmässig nach sicherheitsrelevantem Fehlverhalten, den Gefahrenstellen und der Unterstützung des Verlagerungsziels nach dem eidgenössischen Güterverkehrsverlagerungsgesetz (SR 740.1) ausrichten (Art. 5 Abs. 1 SKV). Bei den Kantonen liegt der Fokus somit hauptsächlich auf der Verkehrssicherheit.

Fazit Geschwindigkeitskontrollen

Die Kontrollen erfolgen stichprobenweise, systematisch oder im Rahmen von Grosskontrollen. Sie können kantons- oder staatenübergreifend koordiniert werden (Art. 5 Abs. 2 SKV). Zudem sind feste Geschwindigkeitsmessanlage als Massnahme nicht in einem Lärmsanierungsprojekt anzudenken.

4.1.5 Laute Motorfahrzeuge

Eingabe: Nebst den Reifengeräuschen seinen besonders störend die Durchfahrt von Fahrzeugen mit ausserordentlichen lauten, illegalen Motoren respektive Auspuffanlagen.

Stellungnahme laute Motorfahrzeuge

Strassenfahrzeuge im öffentlichen Verkehr müssen für die Zulassung bestimmte Lärmgrenzwerte einhalten. Diese Grenzwerte sind im Schweizer Strassenverkehrsrecht festgehalten. Sie sind mit den europäischen Vorschriften identisch. Auch verlangt das Strassenverkehrsrecht, dass Fahrerinnen und Fahrer von Motorfahrzeugen jede vermeidbare Lärmbelästigung unterlassen. Untersagt sind zum Beispiel hohe Drehzahlen des Motors im Leerlauf, illegal abgeänderte Fahrzeuge, Fahren in niedrigen Gängen oder auch zu schnelles Beschleunigen beim Anfahren. Auch fortgesetztes, unnötiges Herumfahren in Ortschaften ist untersagt. Wer mit seinem Fahrzeug unnötigen Lärm erzeugt, kann verzeigt werden.

(<https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/fahrzeuge-emissionen/laermvorschriften.html>, ASTRA, 19.07.2022)

Fazit laute Motorfahrzeuge

Die Kontrollen erfolgen stichprobenweise, systematisch oder im Rahmen von Grosskontrollen. Sie können kantons- oder staatenübergreifend koordiniert werden (Art. 5 Abs. 2 SKV). Zudem können solche Kontrollen als Massnahme nicht in einem Lärmsanierungsprojekt geltend gemacht werden.

4.1.6 Massnahme (an der Quelle) lärmarme Beläge

Eingabe: Der zusätzliche Einsatz von lärmarmen Beläge ist erwünscht.

Stellungnahme Massnahme Belag

Bei jeder Instandstellung oder Unterhaltsarbeiten wird der Einbau eines lärmarmen Belags geprüft. Kriterien, welche gegen den Einbau von lärmarmen Belägen sprechen können, sind beispielsweise die häufige Benutzung von Schneeketten, Spikes - vor allem bei hoher Schneelast und grösseren Steigungen - aber auch eine grosse Beanspruchung durch den Schwerverkehr, insbesondere in den Kreuzungs- und Kurvenbereichen (wirken der Scherkräften).



Fazit Belag

Das Tiefbauamt Kanton St.Gallen fördert den Einbau von lärmarmen Belägen und baut solche Beläge, wenn diese Massnahme sinnvoll und verhältnismässig ist, bei einer Strassensanierung ein. Speziell im Bereich von grossen Steigungen, kann der Einbau eines lärmarmen Belags – wie erwähnt – dagegensprechen.

Bei den folgenden zwei Strassenabschnitten (wenig bis keine Steigung) erfüllen diese die Einbaukriterien von lärmarmen Belägen: Im Abschnitt der Wilerstrasse/Flawilerstrasse zwischen Bahnhofstrasse und Ghürststrasse wird im Rahmen der «Sanierung Fussgängerübergänge Rösslikreuzung» ein lärmarmes Belag eingebaut. Des Weiteren ist auf der Flawilerstrasse im Abschnitt zwischen Morgenstrasse und dem Dorfausgang Richtung Osten in den nächsten 5 Jahren ein lärmarmes Belag mit einer langfristigen Wirkung von -3 dB geplant.

4.1.7 Verkehrslenkende Massnahmen prüfen

Eingabe: Der Verkehr soll mittels Umfahrung durch den Hügel gelenkt werden.

Stellungnahme

Die Strassen-Netzhierarchie teilt die Strassen gemäss ihrer Funktion in bestimmte Typen ein. Der Hauptverkehr wird hierbei auf bestimmten Achsen kanalisiert (in erster Linie auf den Autobahnen, in zweiter Linie auf den Kantonsstrassen), um die Nebenstrassen zu entlasten. Um weitere Massnahmen - wie Umfahrungsstrassen - planen zu können, braucht es eine übergeordnete räumliche Abstimmung im Rahmen des Richtplanprozesses und einen Eintrag im kantonalen Strassenbauprogramm (Antrag der Gemeinde).

Fazit

Übergeordnete Massnahmen zur Änderung der Verkehrslenkung oder zur Beschränkung des Verkehrs sind auf den Kantonsstrassen in diesem Lärmsanierungsprojekt keine geplant. Umfahrungsstrassen sind nicht Bestandteil eines Lärmsanierungsprojektes. Sie unterliegen einem eigenem Verfahren und müssen vorab im kantonalen Richtplan und im kantonalen Strassenbauprogramm einen Eintrag finden.

4.1.8 Massnahme auf dem Ausbreitungsweg

Eingabe: Massnahmen sollen ausgeschöpft werden, selbst wenn eine Lärmschutzwand notwendig wird.

Stellungnahme Massnahme auf dem Ausbreitungsweg

Bei der Dimensionierung und Beurteilung von Lärmschutzwänden (LSW) und Dämmen sind verschiedene Aspekte zu berücksichtigen:

- minimale akustische Wirkung von 5 dB(A), Schutzziel-Erreichung (Einhaltung IGW), Akzeptanz
- Kostenwirksamkeit nach SRU-301 / UV-0609 oder Kosten-Nutzen-Faktor (Fr./dB/Person)
- Verkehrssicherheit (Sichtzonen)
- technische Machbarkeit
- Erschliessung (Zufahrten)
- Beurteilung der Auswirkungen auf das Ortsbild

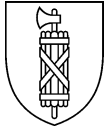


- Beurteilung des Landschaftseingriffes
- Auswirkungen auf die Wohnqualität der Anwohner (Sichtverhältnisse, Schattenwurf, Ästhetik, Haus- und Gartenzugänglichkeit)

Erfüllt ein Standort für den Bau einer Lärmschutzwand die genannten Aspekte wird zudem geprüft, inwiefern eine Lärmschutzwand wirtschaftlich tragbar und verhältnismässig ist. Diese Prüfung wird schweizweit nach der Vollzugshilfe Leitfaden Strassenlärm BAFU beurteilt. (Leitfaden Strassenlärm, BAFU, PDF, 945 kB, 2006)

Fazit

Die Prüfung analog des Leitfaden Strassenlärm BAFU wurde durchgeführt. Die Prüfung eines möglichen in Frage kommende Standortes einer Lärmschutzwand - welche sowohl die Standort-Aspekte wie auch die Prüfung der wirtschaftlichen Tragbarkeit und der Verhältnismässigkeit erfüllt - konnte im ganzen Untersuchungsperimeter bzw. im vorliegenden Lärmsanierungsprojektes nicht bestätigt werden. Deshalb ist ein Bau einer Lärmschutzwand nicht vorgesehen.



4.2 Detaillierte Auswertung der Eingaben

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
1	Beibehaltung der aktuellen Höchstgeschwindigkeits-Signalisation von GENERELL 50.	<p>a) Die gesetzlichen Grundlagen fehlen.</p> <p>b) Die angepeilte Reduktion der Höchstgeschwindigkeit für eine kolportierte Reduktion der Lärmimmissionen um 2-4 db(A) ist nicht verhältnismässig.</p> <p>c) Die kolportierte Reduktion der Lärmimmissionen um 2-4 db(A) wird angezweifelt, zumal insbesondere in den Steigungen mit einem kontraproduktiven Effekt zu rechnen ist. Wenn die Höchstgeschwindigkeit insbesondere in den Steigungen von 50 km/h auf 30 km/h reduziert wird, ist niedrigtouriges Fahren nicht mehr möglich. Daraus ergibt sich ein kontraproduktiver Effekt: Die Motoren werden mehr Lärm erzeugen! Nicht nur bei der Berg-, sondern auch bei der Talfahrt (Motorbremse)!</p> <p>d) Die Organisation wird das Referendum ergreifen.</p>	<p>Siehe Kapitel 4.1.1</p> <p>Siehe Kapitel 4.1.2 Die Massnahme ist zweckmässig (geeignet), wenn die Temporeduktion wahrnehmbar (≥ 1 dB) zur Lärminderung beiträgt.</p> <p>Siehe Kapitel 4.1.2</p>			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
			Wird zur Kenntnis genommen.			
2	Keine permanente Temporeduktion im Dorfkern auf 30 Km/h.	<p>Ausser in Stosszeiten ist diese Reduktion übertrieben und nur dazu da, den Verkehrsteilnehmer über Bussen finanziell auszunehmen.</p> <p>Es wäre denkbar diese Reduktion auf Stosszeiten zu begrenzen z.B. über ein Zeit-, oder ein Mengensystem.</p> <p>Ich bitte diesen Vorschlag zu prüfen und umzusetzen.</p>	<p>Siehe Kapitel 4.1.4</p> <p>Siehe Kapitel 4.1.3</p>			x
3	Ich finde es gut, wenn der Belag dieser Strasse erneuert wird und auf die Lärmemissionen und -immissionen geachtet wird. Aber dass für diese Strasse eine 30 Km/h angedacht wird, kann ich bei der Wichtigkeit dieser Achse nicht nachvollziehen. Zu dem glaube ich persönlich nicht, dass durch Tempo 30 eine Lärmreduktion erreicht wird, da die Autos und Lastwagen dann eher einen Gang runterschalten und dadurch das Gegenteil bewirkt wird.	dito	Siehe Kapitel 4.1.2 und 4.1.5			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
4	Ergänzend zum bestehenden Lärmsanierungsprojekt stelle ich den Antrag angrenzende Streckenabschnitte Bahnhofstrasse und Wiesentalstrasse in das Projekt miteinzubeziehen.	Aufgrund des bestehenden hohen Lärms und Verkehrsaufkommen unterstütze ich das vorgegebene Lärmsanierungsprojekt. Die betagten Menschen haben verstärkt Mühe mit dieser Verkehrsbelastung und deren Auswirkungen. Eine Temporeduktion würde nicht nur den Lärm senken. Auch würde die Sicherheit bei Strassenüberquerungen für Seniorinnen und Senioren, sowie auch der Kinder des benachbarten Kindergartens stark erhöht werden.	Die Bahnhofstrasse wurde im «Lärmsanierungsprojekt LSP Oberuzwil, Abschnitt 77.2» untersucht und zum gleichen Zeitpunkt wie das vorliegende Projekt zur Mitwirkung aufgeschaltet. Zudem wurde bei der Bahnhofstrasse im Rahmen des Projektes Sanierung Bahnhofstrasse - B77.5.038.026; Mitwirkung vom 21. März bis 21. April 2022, von mehreren Mitwirkenden der Wunsch geäußert, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu reduzieren. Das Sanierungsprojekt Bahnhofstrasse - B77.5.038.026 sieht als Lärmschutzmassnahme ein lärmarmen Belag vor. Mit dem Einbau des lärmarmen Belages können alle massgebenden Grenzwerte, d.h. die Immissionsgrenzwerte, eingehalten werden (siehe Lärmsanierungsprojekt Oberuzwil, Abschnitt 77.2). Weitere Massnahmen, wie z.B. eine Reduktion der Geschwindigkeit ist aus Lärmschutzgründen nicht notwendig. Ausserdem ist bei der			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
			<p>Verhältnismässigkeitsprüfung der Einbau eines lärmarmen Belags, wenn dieser die Kriterien zum Einbau erfüllen, einer Geschwindigkeitsreduktion vorzuziehen (<u>Schema Verhältnismässigkeitsprüfung</u>, BAFU, PDF, 1019 kB, 08.07.2021). Aus erwähnten Gründen ist eine Erweiterung der Tempo 30 auf die Bahnhofstrasse nicht vorgesehen beziehungsweise unverhältnismässig.</p> <p>Die Prüfung, Massnahmen an der Wiesentalstrasse aus Lärmschutzgründen vorzunehmen, unterliegt der Strasseneigentümerin, d.h. bei der Gemeinde Oberuzwil. Allfällige Massnahmen an der Wiesentalstrasse können unabhängig von dem vorliegenden Lärmsanierungsprojekt geplant und umgesetzt werden.</p>			
5	Bettenauer Weiher in Oberuzwil	Ich bin sehr enttäuscht, dass der Strassenabschnitt in dem wir wohnen im Rahmen der Lärmsanierung nicht berücksichtigt und nichts gemacht wird. Obwohl die Lärmgrenzwerte überschritten	Siehe Kapitel 4.1.8 Bleiben die massgebenden Grenzwerte überschritten, ist die Strasse betreffend Lärm weiterhin sanierungspflichtig. Deshalb müssen die verfügbaren Lärmpegel			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>werden und Sie gesetzlich dazu verpflichtet sind uns vor Lärm zu schützen entziehen Sie sich der Verantwortung und dann beschreiben Sie im Projekt, dass es dann abgeschlossen ist. Also bei uns wird ja nichts gemacht, dann kann das Projekt meiner Meinung nach nicht als abgeschlossen gelten und die Lärmsanierung steht noch aus. Ich bitte Sie, sich unseren Abschnitt nochmals anzuschauen und uns nicht zu verträsten oder mit nichts abzuwimmeln. Es MUSS eine Möglichkeit geben uns vor Lärm zu schützen, und wenn es eine Lärmschutzwand ist.</p> <p>Vielleicht kann man den Verkehr auch durch den Hügel lenken, und eine Umfahrung planen, dann hätte der Weiher noch mehr Charme und man kann es wirklich Naherholungsgebiet nennen. Mit dieser lauten Strasse bleibt der Erholungseffekt leider aus. Zumal wir nicht „nur“ Besucher des Weihers sind, sondern hier wohnen und 24h rund um</p>	<p>und Massnahmen zu gegebenen Zeitpunkt erneut geprüft werden.</p> <p>Eine Umfahrung benötigt einen Eintrag in das Strassenbauprogramm und hat über die Gemeinde zu erfolgen. Zudem unterliegt eine Umfahrung einer Zeckmässigkeitsprüfung wie auch der Verhältnismässigkeitsprüfung.</p> <p>Siehe Kapitel 4.1.7</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>die Uhr dem Lärm täglich jedes Jahr ausgesetzt sind. Leider können wir unseren Hof nicht versetzen, und ist unsere Lebensgrundlage. Wir tragen einen Teil für die Gesellschaft bei als Bauernfamilie und hoffen, dass Sie vom Kanton uns auch wahr und ernstnehmen, und uns somit vor dem Lärm schützen.</p> <p>Vielleicht wäre eine Umfahrung auch eine Möglichkeit. Herzlichen Dank für Ihre Kenntnisnahme und die Berücksichtigung uns vor Lärm zu schützen.</p>				
6	Antrag für feste Geschwindigkeitsmessanlage am Grundstück Schützenhaus 1976	Durch immer stärkeren Verkehr und das Tempolimit auf 60 km/h, durch freie Sicht bis Kurve nach Wil, mutiert die Strecke ab Restaurant Schützenhaus immer mehr zur Rennstrecke. Hauptsächlich ab 20 Uhr bis tief in die Nacht, empfinden es immer wieder bestimmte Mitbürger durch hoch drehen der Motoren und Klappenauspuff auf bis einiges über 100 km/h zu beschleunigen und somit das Gebiet um das Naturschutzgebiet Weiher	Siehe Kapitel 4.1.3	x		



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>und deren Anwohner zu schädigen. Andere hingegen starten am Stoppschild nach Jonschwil mit quietschenden Reifen um ihren Start lautstark zu signalisieren.</p> <p>Eine Geschwindigkeitsüberwachung und ein herabsetzen des Tempolimmits wäre das mindeste da auch auf dieser Teilstrecke kein Veloweg vorhanden ist. Spaziergänger müssen die Strasse benutzen und beschwehren sich bei uns. Für die Überschreitungen des Tempolimmits würde auch eine gute Summe in die Gemeindekasse fließen. Auch die Anwohner von Gegenüber am Weiher sind permanent vom Verkehrslärm gestört.</p>	<p>Siehe Kapitel 4.1.4 Im Projekt Geh- / Radweg (BK Wiler Strasse) wird ein durchgehender Geh-/ Radweg angestrebt. Bauliche Massnahme wie Geh- / Radwege sind nicht Bestandteile von diesem Lärmsanierungsprojekt. Aufgrund der laufenden Abklärungen im Projekt "BK Wiler Strasse" wird der betreffenden Abschnitt losgelöst vom Gesamtprojektperimeter des vorliegenden Lärmsanierungsprojektes. Es entsteht damit ein neues Lärmsanierungsprojekt Abschnitt " Bettenauer Weiher ". Die Ergebnisse aus dem Projekt " BK Wiler Strasse" fließen betreffend Einfluss auf den Lärm in das Lärmsanierungsprojekt ein.</p>			
7	1) Ich beantrage, dass der Kanton die Gesetzte einhält. Die gesetzlichen	1) Es ist keine Rechtsstaatlichkeit, das 4 Jahre nach Ablauf der Übergangszeit erst	Mit dem vorliegenden Lärmsanierungsprojekt wird die	x		



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>maximalwerte müssen jederzeit eingehalten sein. Wenn Sie nicht in der Lage sind das Gesetz einzuhalten muss die Stasse stillgelegt werden.</p> <p>2) Ich beantrage, dass die Jonschwilerstrasse für den Motorisierten Verkehr gesperrt wird und als Fahrradweg genutzt wird.</p>	<p>das Projekt das eventuell dazu führt, dass das Gesetz eingehalten wird. Würde ich mir so etwas erlauben z.B beim Tierschutz hätten Sie mir den Hof stillgelegt. Sie als Kanton sind Eigentümer des Werkes Kantonsstrasse und sie verdienen über Verkehrsabgaben und Steuern viel Geld mit der Strasse. Wir haben die negativen Emissionen zu ertragen. Und dann haben Sie nicht einmal Geld oder Lust um das Gesetz einzuhalten und versuchen sich mit Fadenscheinigen bis lächerlichen Argumenten ganz davor zu drücken. Die Emissionsgrenzwerte müssen eingehalten werden oder das Werk wird geschlossen.</p> <p>2) Die massivsten Lärmemissionen entstehen bei unserer Liegenschaft durch das Beschleunigen der Fahrzeuge nach dem Anhalten am Stopp.</p> <p>Da hilft kein Flüsterbelag.</p>	<p>Daueraufgabe Strassenlärm in die Tat umgesetzt. Das Lärmsanierungsprojekt zeigt auf, welche Massnahmen technisch und betrieblich sowie wirtschaftlich tragbar sind.</p> <p>Strassen wie hier die Kantonsstrasse, die für den allgemeinen Durchgangsverkehr notwendig sind, sind ohne Einschränkungen für den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr offen zu halten. Siehe Kapitel 4.1.4 und 4.1.6</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>3) Ich beantrage, dass die Zufahrt zu unserer Liegenschaft verlegt wird und über den Parkplatz beim «Allzeit bereit» erfolgt.</p> <p>4) Ich beantrage, dass entlang unseres Hofareals eine Lärmschutzwand aufgestellt wird.</p> <p>5) Ich beantrage, dass auf der Höhe unserer Liegenschaft ein stationärer Blitzer aufgestellt wird.</p>	<p>Zudem bin ich mir sicher das bei der Jonschwilerstrasse der Gewässerschutz auch nicht eingehalten wird.</p> <p>3) Durch die Zufahrt zur Liegenschaft ist ein genügender Schutz vor dem Lärm Ihrer Strasse nicht möglich weil Vorschriften der Verkehrssicherheit das verhindern. Indem die Zufahrt verlegt wird kann die Verkehrssicherheit verbessert werden und die Liegenschaft wirksam gegen die Strassenemissionen geschützt werden.</p> <p>4) Wenn Sie Ihre Strasse weiter im Betrieb haben wollen ist eine Lärmschutzwand oder ein Tunnel die einzige Möglichkeit, dass Sie die Emissionsgrenzwerte einhalten.</p> <p>5) Sie argumentieren, dass im Strassenabschnitt bei unserer Liegenschaft eine Temporeduktion nichts bringt, weil die Geschwindigkeit sowieso nicht eingehalten wird. Ich kann nicht</p>	<p>Die Verlegung einer Zufahrt ist nicht Bestandteil eines Lärmsanierungsprojektes.</p> <p>Siehe Kapitel 4.1.8</p> <p>Siehe Kapitel 4.1.7 und Kapitel 4.1.8</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Siehe Kapitel 4.1.4.</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>glauben das sie mit so schwachsinnigen Argumenten verhindern wollen, dass Sie das Gesetz einhalten müssen. Wenn Ihr beim Kanton so drauf seid probiere ich das auch mal bei einer Veterinärämterkontrolle.</p> <p>Alles was ich geschrieben habe ist absolut ernst gemeint und ich erwarte, dass Sie sich nicht aus der Verantwortung stehlen.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.			
8	<p>Anmerkung zum Projekt: Aus den Dokumenten ist nachvollziehbar, dass eine Temporeduktion auf 30 km/h die beste Option ist, die Lärmgrenzwerte einzuhalten. Davon profitieren nicht nur die Liegenschaften über dem Grenzwert, sondern alle Anwohner.</p> <p>Zudem wird damit auch die Attraktivität für den Velo- und Fussverkehr gesteigert, was seinerseits zu einer Verschiebung des Modalsplits und damit einer Lärmreduktion führt. Wir unterstützen darum die</p>	Mehr Velo = Weniger MIV = weniger Lärm = Einhalten der Lärmschutzverordnung	Wird zur Kenntnis genommen.			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>vorgeschlagenen Massnahmen und würden teilweise darüber hinaus gehen.</p> <p>Ausgeblendet wird die Möglichkeit eine Lärmreduktion über eine Mobilitätsänderung zu erreichen. Aus unserer Sicht sollten darum immer auch Attraktivitätssteigerungen für den Veloverkehr in die Beurteilung einfließen, in der Planung berücksichtigt und umgesetzt werden.</p>		<p>Bei der Gesamtinteressensabwägung einer Geschwindigkeitsreduktion aus Lärmschutzgründen gemäss Art. 108 Abs. 2d SSV wird unter anderem auch der Einfluss auf den Fuss- und Veloverkehr mitberücksichtigt.</p>			
9	<p>Verlängerung Tempo 30 nach Osten bis nach Einlenker Morgenstrasse</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Damit erübrigen sich die Erleichterungsanträge zu den beiden Gebäuden am Einlenker Morgenstrasse. - Das Einfahren in die oder Queren der Flawilerstrasse wird vereinfacht, insbesondere für SchülerInnen der Schulanlagen an der Morgenstrasse. - Entsprechend macht es Sinn das reduzierte Temporegime ebenfalls auf der Morgenstrasse umzusetzen, zumindest bis nach der Schule. 	<p>Die Verlängerung von Tempo 30 nach Osten bis nach Einlenker Morgenstrasse weisst keinen übermässigen Lärm gemäss Art. 108 Abs. 2d der SSV mehr auf, da in diesem Bereich die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. Somit ist eine Geschwindigkeitsreduktion in diesem Abschnitt nicht notwendig, zweckmässig und verhältnismässig. Zudem, aufgrund, dass die Grenzwerte eingehalten werden können, werden auch keine Erleichterungsanträge notwendig. Eine Prüfung einer möglichen</p>			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
			Geschwindigkeitsreduktion auf der Morgenstrasse, da diese Strasse eine Gemeindestrasse ist, liegt bei der Gemeinde als Strasseneigentümerin.			
10	Frage: Warum wurde auf eine Lärmbeurteilung für die beiden Liegenschaften Buecherholz 402/404 verzichtet?	Verständnisfrage. Bitte um Klärung.	Die Liegenschaften Buecherholz 402/404 stehen auf dem Gemeindegebiet von Uzwil und sind bereits im rechtskräftigen Lärmsanierungsprojekt Uzwil im Jahre 2020 mit Erleichterungsanträgen verfügt worden. Deshalb sind diese beiden Liegenschaften nicht im Projektperimeter aufgenommen worden (also graue Planfarbe).			x
11	Die hohen Geschwindigkeiten, welche beim Schützenhaus gefahren werden (V85 = 78, wo 60 signalisiert sind, Techn. Bericht Kap. 4.4.3 Seite 14/18) zusammen mit der fehlenden Veloinfrastruktur sind ein Ärgernis für Velofahrer und reduzieren die Attraktivität auf das Velo umzusteigen. Zum Beispiel für Arbeitspendler zwischen Jonschwil/Schwarzenbach und Oberuzwil/Uzwil. Hier besteht aus unserer Sicht	aus technischer Bericht (Kapitel 4.4.3, Seite 14/18): "Im Dezember 2022 wurden im Abschnitt automatische Verkehrszählung an zwei Messpunkten (siehe Abb. 4.1) durchgeführt. Die Geschwindigkeit V85 (das ist die Geschwindigkeit, welche von 85% der Verkehrsteilnehmer eingehalten wird) liegt zwischen 68 km/h (MP2) und 78 km/h (MP1). Die signalisierte Geschwindigkeit beträgt 60 km/h. Dies bedeutet, dass	Wird zur Kenntnis genommen und ist den zuständigen Stellen (Projekt "BK Wiler Strasse") weitergeleitet worden.	x		



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	Handlungsbedarf. Bitte an die zuständigen Stellen weiterleiten.	die signalisierte Geschwindigkeit schon heute nur sehr schlecht eingehalten wird. Für eine weitere Temporeduktion dürfte es ohne bauliche Massnahmen sehr schwierig werden, das neue Temporegime durchzusetzen. Bauliche Massnahmen bedürfen jedoch eines kantonalen Strassenbauprojektes, welches nicht im Rahmen des Lärmsanierungsprojektes durchgeführt werden kann. Ohne begleitende bauliche Massnahmen wird eine Temporeduktion daher nicht als praktikabel beurteilt."				
12	Antrag auf Einbau eines lärmarmen Belages, Installation einer stationären Geschwindigkeitsmessanlage sowie auf Tempo 30 im Abschnitt des Weilers Städeli	Gemäss Strassenlärnkataster des Kantons St. Gallen werden die Lärm-Immissionsgrenzwerte entlang der Hauptstrasse Flawil-Oberuzwil auch im Weiler Städeli überschritten. Der Einbau eines lärmarmen Belages würde die Reifengeräusche reduzieren und so die Einhaltung des Grenzwertes ermöglichen. Neben den Reifengeräuschen besonders störend ist die Durchfahrt von	Siehe Kapitel 4.1.6 Die massgebenden Grenzwerte (Immissionsgrenzwerte) können in diesem Abschnitt eingehalten werden. Somit ist eine Geschwindigkeitsreduktion in diesem Abschnitt aus Lärmschutzgründen nicht notwendig. Siehe Kapitel 4.1.5 und Kapitel 4.1.3			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>Fahrzeugen mit ausserordentlich lauten, illegalen Motoren respektive Auspuffanlagen. Typischerweise fahren solche Fahrzeuge mit übersetzter Geschwindigkeit. Es drängt sich deshalb eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in Verbindung mit der Installation einer stationären Geschwindigkeitsmessanlage auf.</p> <p>Eine Temporeduktion würde auch Erschütterungen unserer Liegenschaft, welche aus dem hohen Gewicht der Lastwagen in Kombination mit Unebenheiten in der Fahrbahn resultieren, verringern.</p> <p>Obwohl im vorliegenden Fall der lärmtechnische Aspekt der Massnahmen im Vordergrund steht, darf der Gewinn an Sicherheit, den eine Temporeduktion respektive eine stationäre Geschwindigkeitsmessanlage bringen</p>	<p>Siehe Kapitel 4.1.4</p> <p>In einem Lärmsanierungsprojekt können mögliche Erschütterungen nicht zu Massnahmen wie einer Temporeduktion beigezogen werden.</p> <p>Siehe oben.</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		würde, nicht ausser Acht gelassen werden. Die Einmündung der Gemeindestrasse aus Richtung Herrenhof in die Kantonsstrasse ist aufgrund der eingeschränkten Sichtverhältnisse und der übersetzten Geschwindigkeit einzelner Verkehrsteilnehmer eine permanente Gefahrenquelle, welche dringendst entschärft werden muss.	Sichtweiten sind nicht Auslöser einer Geschwindigkeitsreduktion in einem Lärmsanierungsprojekt.			
13	Verzicht auf Einführung T30 im Zentrum von Oberuzwil (auf Kantonsstrasse).	Dem Einbau von lärmarmen Belägen in den Kantonsstrassen 8, 52, 38 und 54 kann zugestimmt werden. Eine Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h im ganzen Zentrum von Oberuzwil ist keine akzeptable Lösung und hat für den Zentrumsverkehr erhebliche Nachteile. Es wird auch bezweifelt, ob bei der gegebenen Topographie die Lärmgrenzwerte durch die Temporeduktion tatsächlich eingehalten werden könnten. Die Temporeduktion würde dazu führen,	Wird zur Kenntnis genommen. Siehe Kapitel 4.1.2	x		



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>dass der (Durchgangs-)Verkehr durch Oberuzwil mehr Zeit benötigt, was sich negativ auf die Wirtschaft auswirkt. Grosse Bedenken ergeben sich auch bezüglich des öffentlichen Verkehrs: das Bus-Fahrplanregime kann mit tieferen Geschwindigkeiten nicht mehr eingehalten werden.</p> <p>Die Erfahrungen zeigen zudem, dass tiefe Geschwindigkeitsbegrenzungen ohne begleitende Massnahmen (z.B. seitliche Versätze) und aufgrund der steilen Topografie oftmals nicht eingehalten werden.</p> <p>Grösster und nicht zu unterschätzender Vorteil von Tempo-30-Beschränkungen ist die Verkehrssicherheit im Dorfzentrum. Die Flawiler- und die Wilerstrasse werden täglich von vielen Kindern und Erwachsenen überquert.</p> <p>Die Bauarbeiten für die Sanierung der Rösslikreuzung und der Uze-Brücke sind</p>	<p>Die Verhältnismässigkeit wurde in dem Lärmsanierungsprojekt beiliegenden Verkehrsgutachten abgehandelt.</p> <p>Siehe Kapitel 4.1.3</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Projekt Sanierung der Rösslikreuzung und der Uze-Brücke ist rechtskräftig. Bei dieser Sanierung wird</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		auf Frühjahr 2023 geplant. Das Projekt ist vor Ausführung auf das neue Temporegime zu überprüfen.	unter anderem einen lärmarmen Belag eingebaut. Eine erneute Überprüfung dieses zur Ausführung bestimmte Projekt wird verzichtet.			
14	<p>Ich kann sehr gut nachvollziehen, und begrüsse es als Bürger von Oberuzwil sehr, dass der Kanton mit Massnahmen eines niedrigeren Temporegimes eine Lärmsanierung an seinen Hauptachsen vornehmen möchte.</p> <p>Es ist die naheliegende und kluge Möglichkeit, da sich im gleichen Zug viele weitere Vorteile ergeben.</p> <p>Es profitieren nicht nur die Anwohnenden, sondern auch die Allgemeinheit, da die Verkehrsräume auch Lebensräume sind und ihren Beitrag zum Dorfleben und zur Attraktivität leisten.</p> <p>Gerade der Dorfkernbereich von Oberuzwil wird von vielen Strassen „durchschnitten“. Diese Strassen müssen siedlungs- und menschengerechter gestaltet und als Lebens- und Begegnungsräume angesehen werden. Der Fuss- und Veloverkehr ist zu fördern</p>	<p>Daher unterstütze ich generell die Massnahmen mit Tempo 30 auch auf Hauptachsen.</p> <p>Der Verkehrsfluss wird verlangsamt und verstetigt. Es wird weniger hektisch und gefährlich.</p> <p>Das wirkt sich grundsätzlich vielseitig positiv aus, nämlich betreffend Lärmemissionen, aber auch generell betreffend Umweltemissionen und der Verkehrssicherheit.</p> <p>Gerade im relativ grossflächigen Kerngebiet mit den geschützten Baugruppen und Bauten wären Lärmschutzwände aus ortsgestalterischen Gründen die falsche Wahl.</p> <p>Zudem verstärken sich im Ortskern und den Hauptstrassen mit den vielen Geschäften, den zahlreichen Fussgängerübergängen</p>	Wird zur Kenntnis genommen.			x



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	und sicherer zu gestalten.	<p>(Schulwegsicherheit) die Konflikte zwischen motorisiertem Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr. Tempo 30 ist die angemessene Geschwindigkeit, wo automatisch mehr aufeinander geschaut und Rücksicht genommen wird.</p> <p>Bevor auf Tempo 30 verzichtet wird (für einige BürgerInnen allenfalls zu radikal?), soll m.E. Tempo 40 geprüft und installiert werden.</p> <p>Der Kanton und die Gemeinde werden aber ermutigt, den Schritt weiterzugehen und für eine vorbildhafte und schnelle Umsetzung besorgt zu sein: Oberuzwil hat somit die Chance, Pioniergeist für die Region zu entwickeln und einen Beitrag zu mehr Lebensqualität zu leisten.</p> <p>Auf Lärmschutzwände ist aus ortsgestalterischen Gründen in den Gegebenheiten und Strukturen der</p>	<p>Die Zweck- und Verhältnismässigkeit betreffend Tempo 40 oder Tempo 30 wurde in dem Lärmsanierungsprojekt beiliegenden Verkehrsgutachten abgehandelt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Lärmsanierungsprojekt sieht keine Lärmschutzwände vor.</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>Gemeinde Oberuzwil generell zu verzichten. Das sind keine tauglichen Massnahmen und beeinträchtigen so oder so das Ortsbild. Es gibt eigentlich keine guten Beispiele. Auch betreffend Kosten-Nutzen-Verhältnis schneiden diese in der Regel schlecht ab. Die Gegnerinnen und Gegner eines solchen Vorhabens und von solchen Themen lassen sich leicht und stärker mobilisieren, verstärkt durch die Profilierung gewisser Parteien und die entsprechenden Medienberichte. Es gibt aber auch in Oberuzwil Bevölkerungsgruppen, welche fortschrittlicher, offener und nicht autozentriert denken und solche Massnahmen im Dorf Oberuzwil befürworten. Daher darf das Mitwirkungsergebnis keinesfalls als repräsentativ angesehen und gewertet werden. Dies könnte nur durch eine statistisch einwandfreie und</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		repräsentative Umfrage erreicht werden. Das kann und muss eine Mitwirkung wie vorliegend nicht erfüllen, sie verfolgt einen anderen Zweck. Wichtig ist im gleichen Zug, dass die Gemeinde Oberuzwil ihr kommunales Tempo-30-Zonen-Konzept zügig und schneller als bisher umsetzt, damit das Ungleichgewicht zwischen Hauptstrassen und Wohnquartieren betreffend Geschwindigkeitsregime nicht zu lange anhält.				

Tabelle 2: Detaillierte Auswertung der Eingaben