



**Tiefbauamt**

Kantonsstrasse **Nr. 38, Oberuzwil - Niederbüren**

RMS-Kilometer **0.000 – 0.760**

Gemeinde **Oberuzwil / Uzwil**

Bauobjekt **Sanierung Bahnhofstrasse**

**01-8**

Plan, Massstab **Mitwirkungsbericht**

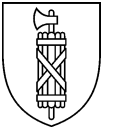
<p>Projektverfasser</p> <p>F. Preisig AG Bauingenieure und Planer Schreinerstrasse 1 9000 St.Gallen</p> <p>T 071 220 82 24 <a href="http://www.preisigag.sg.ch">www.preisigag.sg.ch</a> preisig.stgallen@preisigag.ch</p>	<p>Genehmigungsvermerke</p> <p><b>Entwurf</b></p>	<p>vom TBA freigegeben</p>
<p>Plan 01-8 Projekt B77.5.038.026 Mn/FGS FinV</p>	<p>Ausfertigung für</p>	<p>Format A4</p>
<p>Vorstudie <b>Vorprojekt</b> Bauprojekt Genehmigungs-/Auflageprojekt Ausschreibung Ausführungsprojekt Dok. des ausgeführten Werks</p>	<p>Entwurf SeW</p>	<p>Gezeichnet Geprüft Datum RuB 16.05.2022</p>





# Inhalt

<b>Glossar</b>	<b>4</b>
<b>1 Zusammenfassung</b>	<b>5</b>
<b>2 Einleitung</b>	<b>6</b>
2.1 Ausgangslage	6
2.2 Organisation	6
<b>3 Mitwirkung</b>	<b>7</b>
3.1 Zweck und Durchführung	7
3.2 Eingegangene Stellungnahmen	7
3.3 Mitwirkende	7
<b>4 Ergebnisse</b>	<b>8</b>
4.1 Die am häufigsten angesprochenen Themen	8
4.2 Detaillierte Auswertung der Eingaben	9



## **Glossar**

LV	Langsamverkehr
MIV	motorisierter Individualverkehr
FGS	Fussgängerstreifen
FVV	Fuss- und Veloverkehr



## 1 Zusammenfassung

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

- Beibehaltung der öffentlichen Parkplätze vor der Drogerie
- Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit
- Verstärkte Sicherheit für den FVV

Mit dem verfeinerten Projektabgleich und der vertieften Projektierung sollten im Rahmen des Bauprojektes nun die Projektelemente optimiert und die eingegangenen Anregungen somit, wenn möglich, berücksichtigt werden.

## 2 Einleitung

### 2.1 Ausgangslage

Die Kantonsstrasse Nr. 38 führt von Oberuzwil, über Niederuzwil und Oberbüren bis zur Kantonsgrenze Thurgau (Bischofszell). Der Projektperimeter des vorliegenden Projekts liegt auf Gebiet der Gemeinden Oberuzwil und Uzwil und umfasst rund 760 Meter. Nachdem aufgrund des ungenügenden baulichen Strassenzustands eine kleinräumige Sanierungsmassnahme ausscheidet, hat der Kanton beschlossen, dass eine umfassende Funktionserüchtigung gemäss aktuellen Richtlinien und Normalien des Kantons St.Gallen realisiert werden soll. Der sanierungsbedürftige Strassenzustand wird beseitigt und die Attraktivität sowie Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs gesteigert. In einem Variantenstudium wurden mögliche Lösungsansätze erarbeitet, diskutiert und bewertet.

Mit dem vorliegenden Vorprojekt wird die Bahnhofstrasse baulich, sicherheitstechnisch und verkehrstechnisch auf die zukünftigen Bedürfnisse ausgerichtet.

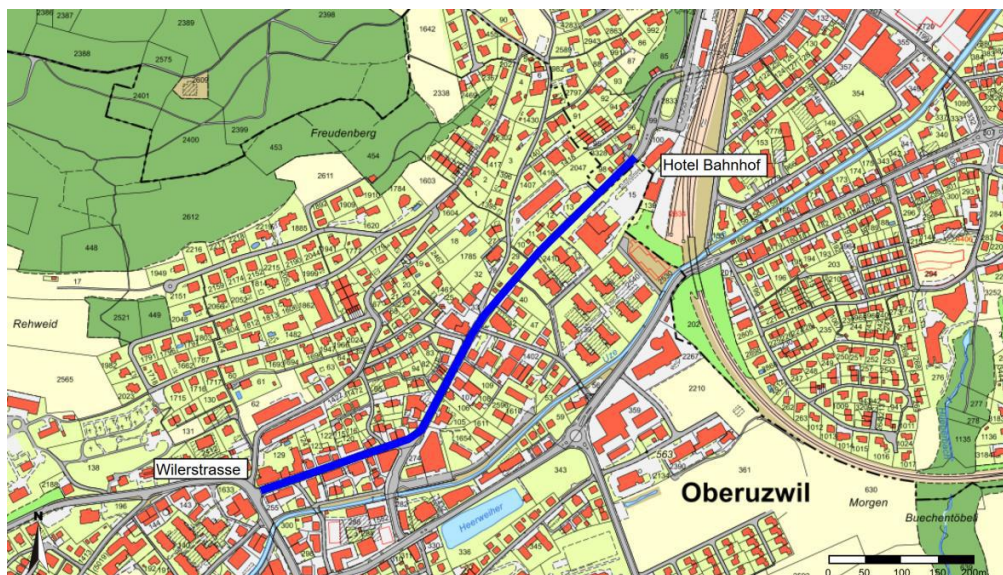


Abbildung 1: Projektperimeter Bahnhofstrasse (Wilerstrasse bis Hotel Bahnhof)

### 2.2 Organisation

#### Bauherrschaft

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

#### Projektverfasser/in

F. Preisig AG  
Bauingenieure und Planer  
Schreinerstrasse 1  
9000 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 Kantonsstrassenprojekt «Busspur Botanischer Garten - Lindenstrasse» wurde vom 21. März bis 21. April 2022 durchgeführt. Der Öffentlichkeit standen während der Mitwirkung das gesamte Bauprojektossier digital zur Verfügung.

#### 3.2 Eingegangene Stellungnahmen

Während der Mitwirkung wurden 8 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:

<b>Privatpersonen/Organisationen/Gruppen</b>	<b>Anzahl Eingaben</b>
Privatpersonen	5 Eingaben
Organisationen (inkl. Politische Parteien)	2 Eingaben
Unternehmen	1 Eingabe
<b>Total</b>	<b>8 Eingaben</b>

*Table 1: Verteilung Eingaben*



## 4 Ergebnisse

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

### 4.1 Die am häufigsten angesprochenen Themen

#### 4.1.1

##### **Mitwirkungseingabe**

Von mehreren Mitwirkenden wurde der Wunsch geäussert, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu reduzieren.

##### **Stellungnahme**

Gemäss Verkehrsregelverordnung (VRV) Art. 4a ist die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen auf 50 km/h in Ortschaften festgesetzt. Die in der Signalisationsverordnung (SSV) unter Art. 108 definierten Ausnahmen für eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit sind hier aktuell nicht erfüllt. Der Kantonsrat hat im Beschluss zum 17. Strassenbauprogramm festgehalten, dass auf Tempo 30 Strecken, wenn möglich, zu verzichten ist.

##### **Fazit**

Mit dem vorliegenden Projekt kann keine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit umgesetzt werden.





## 4.2 Detaillierte Auswertung der Eingaben

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
1	<p>Sehr geehrte Damen und Herren</p> <p>Wir sind daran interessiert eine Offerte für dieses Projekt einzureichen und bitten Sie uns alle nötigen Dokumente und Informationen dafür zuzustellen.</p> <p>Vielen Dank und freundliche Grüsse</p>	<p>Sehr geehrte Damen und Herren</p> <p>Wir sind daran interessiert eine Offerte für dieses Projekt einzureichen und bitten Sie uns alle nötigen Dokumente und Informationen dafür zuzustellen.</p> <p>Vielen Dank und freundliche Grüsse</p>	<p>Das Projekt wird zu gegebener Zeit nach den Vergaberichtlinien des Kantons St.Gallen im offenen Verfahren auf der simap-Plattform öffentlich ausgeschrieben. Interessierte Bieter haben hier die Möglichkeit am Vergabeverfahren teilzunehmen.</p>			X
2	<p>Für den Fortbestand der Drogerie sind die Parkplätze vor der Drogerie sehr wichtig. Die Drogerie befindet sich seit dem Jahr 1897 an diesem Standort, die Parkplätze wurden nie in Frage gestellt.</p>	<p>Situation Drogerie, Bahnhofstrasse 30, Parzelle 40: Es sollte nach Möglichkeiten gesucht werden, damit es Kunden weiterhin möglich ist, während ihrem Einkauf kurz vor der Drogerie zu parkieren. Ohne Parkplätze vor dem Geschäft ist die Existenz der Drogerie bedroht.</p>	<p>Im Rahmen der Ausarbeitung zum Vorprojekt wurden insgesamt vier unterschiedliche Varianten geprüft – zwei davon mit Parkplätzen im Bereich der Drogerie. Im weiteren Projektverlauf werden wir mit den entsprechenden Grundeigentümern das Gespräch suchen.</p>		X	
3	<p>Kante jetzt etwas hoch. Unsere Pneus und Felgen würden es danken.</p>	<p>Antrag für Randsteinanschrägung bei Zufahrt Bahnhofstrasse 40a.</p>	<p>Durch die Neuordnung der Parkplätze erfolgt eine Randsteinabsenkung.</p>		X	
4	<p>Die niedere Stützmauer sollte breiter sein und den Hang nach oben abstützen / sichern sowie die Bepflanzung so pflegeleicht sein, dass weder der Verkehr gestört wird noch die Gefahr besteht, dass</p>	<p>Neue Stützmauer wird auf 60 cm reduziert, bedeutet, dass die Böschung durchwachsen von Baumwurzeln etc. neu abgestützt werden muss um ein Abrutschen zu vermeiden. Die Bepflanzung ist</p>	<p>Infolge der aus Sicherheitsgründen erforderlichen Sichtzonen, sind die Mauern auf eine Höhe von 60 cm zu reduzieren und die Böschungen entsprechend anzupassen.</p>	X		



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>der Hang abrutscht (oder die Person die die Bepflanzung pflegt).</p> <p>Ein Hinweis auf die Ein- / Ausfahrten sowie der Hinweis, dass sich Fussgänger auf die andere Strassenseite bewegen dient der Sicherheit aller Strassenbenutzer (der neu geplante Fussgängerstreifen kann von mir nicht benutzt werden, also muss jedes Mal einen günstigen Moment abgewartet werden).</p> <p>Vom Bahnhof herkommend beschleunigen die Autos meist und kommen schnell(er). Ein Blitzerkasten erhöht die Aufmerksamkeit und reduziert das Tempo. An der Wiesentalstrasse standen schon</p>	<p>naturbedingt und nicht angepflanzt, sie wurde so vor über 25 Jahren übernommen und ist sehr ungünstig da an der steilen Böschung schlecht hinzukommen ist.</p> <p>Auf Baumerhalt ist zu achten, da Vögel und Eichhörnchen ihr Zuhause schätzen.</p> <p>Wunsch: Spiegel der dem nahenden Verkehr erlaubt in die Einfahrt zu sehen, Auto oder Fussgänger sichtbar machen und oder Hinweistafel: Achtung Ein/Ausfahrt/ Fussgänger.</p> <p>Farbstreifen auf der Fahrbahn als Hinweis auf die Ein/Ausfahrten (kenne nicht alle Möglichkeiten).</p> <p>Tempolimit 30 mit Hinweis auf Ein/Ausfahrten. Blitzerkasten: die gerade Strecke nach dem Bahnhof begünstigt zur Beschleunigung was eher ungünstig für unsere Strassenseite ist.</p>	<p>Im Bedarfsfall wird die Bepflanzung auf Kosten des Kantons ersetzt / angepasst.</p> <p>Es werden nur Bäume entnommen, welche im Bau Feld liegen und entnommen werden müssen.</p> <p>Der auf die Kantonsstrasse einfahrende Fahrzeuglenker hat auf den Verkehr der Kantonsstrasse zu achten – daher auch die Mauerabsenkungen zur Sicherstellung der Sichtzonen.</p> <p>Ein- und Ausfahrten sind baulich sicher zu gestalten (Einhaltung Sichtzonen). Eine Markierung reicht hierzu nicht aus.</p> <p>Gemäss Verkehrsregelverordnung (VRV) Art. 4a ist die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen auf 50 km/h in Ortschaften festgesetzt. Die in der</p>	X		X
						X
						X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	temporär Radargeräte, auf unserer Höhe ????		Signalisationsverordnung (SSV) unter Art. 108 definierten Ausnahmen für eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit sind hier nicht erfüllt. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h. Geschwindigkeitsmessungen sind Aufgabe der Kantonspolizei.			
5	1. Fehlende Veloinfrastruktur, angepasste Fahrweise.  2. Gemäss Forschungsbericht Strassen mit Gemischtverkehr: Anforderungen aus der Sicht der Zweiradfahrer, SVI 1999/135 (41/99) sind Querprofile zwischen 6 und 7 Meter ungeeignet.	1. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf V30 zu senken.  2. Die Querschnitte sind teilweise grösser als 6 Meter (auch in sehr langgezogenen Kurven).	Gemäss Verkehrsregelverordnung (VRV) Art. 4a ist die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen auf 50 km/h in Ortschaften festgesetzt. Die in der Signalisationsverordnung (SSV) unter Art. 108 definierten Ausnahmen für eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit sind hier nicht erfüllt.  Der Strassenquerschnitt wird im Bereich km 400 – km 500 nochmals überprüft (Bereich Hirschenstrasse – Stutzenbühlstrasse).			X
6	1° Die Bewohner und Besucher dieser Gebäude (rund 8 Wohnungen) sind	1° Zusätzliche Fussgängerstreifen bei der Liegenschaft 181 (Bahnhofstrasse 51),	Für die Anordnung von Fussgängerstreifen muss eine Mindestfussgängerfrequenz			X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>gezwungen, die zeitweise sehr stark befahrene Bahnhofstrasse zu überqueren, was in einer 50-er Zone, ohne zusätzlichen Schutz, eine grosse Herausforderung und sehr gefährlich sein kann. Ursprünglich verlief vor der Häuserzeile ein Trottoir, welches die Sicherheit der Fussgänger sicherstellte. Natürlich ist das schon sehr lange her, doch soll diese Tatsache, unser Recht und unser Bedürfnis nach einem gefahrlosen Überqueren der Strasse unterstreichen.</p> <p>Unterstützt wird der Antrag von den Besitzer/Innen der Liegenschaften:  Nicole Solenthaler, Oberuzwil, Besitzerin der Liegenschaft 181  Boris Knorpp, Oberuzwil, Besitzer der Liegenschaft 184  Gebag, Generalbau AG Oberuzwil, Liegenschaft 186  Beatrix Regazzoni, Oberuzwil, Besitzerin der Liegenschaft 189  Anmerkung:  Unser Antrag bezieht sich auf die</p>	<p>zwischen der Liegenschaft 184 und 186 (Bahnhofstrasse 55 und 57) und bei der Liegenschaft 189 (Bahnhofstrasse 59). Eine Alternative wäre eine 30-er Zone über die gesamte Länge dieser Liegenschaften.</p>	<p>vorhanden sein. Diese wird bei Einzelliegenschaften nicht erreicht. Gemäss Verkehrsregelverordnung (VRV) Art. 4a ist die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen auf 50 km/h in Ortschaften festgesetzt. Die in der Signalisationsverordnung (SSV) unter Art. 108 definierten Ausnahmen für eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit sind hier aktuell nicht erfüllt.</p> <p>Auf ein nordwestliches Trottoir wurde aus folgenden Gründen verzichtet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sanierung der Kantonsstrasse im Bestandsquerschnitt.</li> <li>- Vermeidung zusätzlicher Eingriffe in privaten Vorgärten.</li> </ul>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>aufgeführten Liegenschaften. Trotzdem möchten wir darauf hinweisen, dass sich dieselbe Problematik bei den Wohnhäusern Bahnhofstrasse 61 / 63 / 65 und 65a zeigt. Auch diese Bewohner der Liegenschaften sind gezwungen die Bahnhofstrasse recht- und schutzlos zu überqueren.</p> <p>2. Die gesamte Strecke der Sanierung ist nah und dicht mit Wohnhäusern bebaut. Deren Bewohner würden mit einem Flüsterbelag weniger unter den Lärmmissionen der Strasse zu leiden haben.</p> <p>3. Die gesamte Strecke der Sanierung ist nah und dicht mit Wohnhäusern bebaut. Die aktuelle Strassenbeleuchtung beeinträchtigt die Wohn-, bzw. die Schlafqualität der Bewohner ausserordentlich stark.</p>	<p>2. Verwendung eines Flüsterbelages auf der gesamten Strecke der Sanierung der Bahnhofstrasse.</p> <p>3. Neuinstallation, auf der ganzen Strecke der Strassensanierung, eine Strassenbeleuchtung, die ihrem Namen gerecht wird und nur die Strasse beleuchtet. Eigentlich würde eine Trottoirbeleuchtung reichen.</p>	<p>Im Projekt ist ein lärmarmer Belag vorgesehen.</p> <p>Die Erneuerung der Strassenbeleuchtung unter Verwendung neuester Technologie und Standard ist Bestandteil des Projekts.</p>		X	
7	1: Bäume helfen, den Hitzeinseleffekt entlang von Strassen zu senken.	1: Die Sanierung verändert den aktuellen Ausbau kaum. Wir wünschen uns eine	Im Knotenbereich Bahnhofstrasse / Gerbestrasse wird die heute überbreite			X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Zusammen mit Sträuchern und Niedriggewächs rund um den Stamm helfen sie, die Biodiversität zu steigern und den Feinstaub zu binden.</p> <p>2: Randsteine lassen sich auch ohne harte Kanten versetzen.</p>	<p>Begrünung durch Bäume. Wir verweisen auf die Studie «Grünes Gallustal». Eine Umgestaltung nach <a href="https://www.wwfost.ch/fileadmin/user_upload_section_ost/Dokumente/01_Service-Sektionen/40_Gruenes_Gallustal/Buchkapitel/4_M11_Strassenraeume.pdf#page=27">https://www.wwfost.ch/fileadmin/user_upload_section_ost/Dokumente/01_Service-Sektionen/40_Gruenes_Gallustal/Buchkapitel/4_M11_Strassenraeume.pdf#page=27</a> wäre das Idealziel. Die Breite der Bahnhofstrasse lässt dies nicht zu. Wir wären auch sehr zufrieden, wenn die Pflanzung von Bäumen möglich wäre, auch wenn dadurch punktuell Engstellen auf Fahrbahn und Trottoir entstehen würden. Dass dies auch bei wenig Platz möglich ist, zeigt das Beispiel Horn TG, Hauptstrasse, die soeben umgestaltet wurde.</p> <p>2: Die Trottoirüberfahrten sind so auszubilden, dass sie für Velofahrende keine Sturzgefahr darstellen.</p>	<p>Strassenfläche zugunsten vergrößerter Grünflächen mit Pflanzraum für rund 5 Bäume reduziert.</p> <p>Da die Strasse im vorhandenen Querschnitt saniert wird, stehen hierzu sonst keine entsprechenden Flächen zur Verfügung. Im Beschluss zum 17. Strassenbauprogramm hält der Kantonsrat fest, dass Projekte zur Strassenraumgestaltung an Kantonsstrassen so ausgestaltet sind, dass sie für den motorisierten Individualverkehr keine Einschränkung der vorhandenen Leistungsfähigkeit zur Folge haben.</p> <p>Der Anschlag wird normgemäss ausgeführt.</p>			X
8	<p>Die Achse der Bahnhofstrasse hat hohe historische und ortsräumliche Bedeutung und dient auch heute noch der direkten schnellen Verbindung zwischen einem Grossteil von Oberuzwil und dem Bahnhof</p>	<p>- Der Ansatz einer Sanierung mit Optimierungen (Mischfahrbahn ohne Mittellinie) und zurückhaltenden Eingriffen / Veränderungen wird grundsätzlich sehr unterstützt und zeugt von einer sensitiven</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>		X	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Uzwil. Dies vor allem auch für den Fuss- und Veloverkehr (FVV), dessen Frequenzen zu erheben sich lohnen würde. Die Sicherheit für den FVV und die Verstetigung der Verkehrsabläufe unter Berücksichtigung der Ortsbildansprüche sollen oberste Ziele sein. Dazu könnte eine Versuchs-Kernfahrbahn oder die Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus (T40) einen grossen Beitrag leisten. Es ist aber in jedem Fall richtig, dass in diesem Umfeld auf Ausbauten / Verbreiterungen verzichtet wird. Interessant wäre es für die Mitwirkung gewesen, die Variantenstudie im Bericht aufzuzeigen.</p>	<p>Auseinandersetzung mit den vorhandenen räumlichen Verhältnissen und Qualitäten. Ein Ausbau mit Verbreiterungen wäre an diesem Ort falsch (räumliche Wirkung, Ortsbild, Vorgärten, Bäume etc.).</p> <p>- Trotzdem soll eine verstärkte Sicherheit für den FVV geprüft werden, insbesondere für den Veloverkehr. Das könnten Belagsmarkierungen oder kreative, gestalterische Elemente sein, zum Beispiel seitlich, um die räumliche Breite noch stärker zu brechen (da keine Radstreifen vorgesehen sind). Ideal wäre eine Kernfahrbahn, auch wenn die Breite insgesamt sehr klein ist. Es könnte ein Versuch unternommen werden, mit beidseitigen Radstreifenmarkierungen (z.B. reduziert mit nur je 1 Meter). Ein einseitiger Radstreifen bei Streckenabschnitten mit «Gefälle» kommt bei den niedrigen Gefällsverhältnissen wohl weniger in Frage und ergibt eine schwierige Privilegierung.</p>	<p>Radstreifen mit einer Breiter unter 1,50 Meter werden auf Kantonsstrassen nicht mehr markiert. Durch Breiten unterhalb dieser 1,50 Meter werden die Radfahrenden entsprechend näher überholt. Sprich, bei einem Radstreifen von 1,00 Meter fahren erfahrungsgemäss viele Fahrzeuglenkende entlang des Radstreifens, und damit zu nahe am Velofahrenden, was zu gefährlichen Situationen führt.</p> <p>Eine Kernfahrbahn ist erst ab einer Breite von 7,50 Meter möglich, wenn beidseitig je 1,50 Meter breite Radstreifen markiert werden können.</p> <p>Ein einseitiger Radstreifen wurde in den Varianten überprüft. Da in keine der beiden Fahrtrichtungen ein klares, durchgehendes</p>	X		



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>- Aus Lärmschutz- und Emissionsgründen und für eine Verstetigung der Verkehrsflüsse ist eine Temporeduktion auf 40 km/h zu prüfen.</p>	<p>Gefälle vorliegt, wurde diese Variante verworfen.            Farblich gestaltete Bänder (FGSO) wurden bei teils Ortsdurchfahrten bereits verwendet. Die Geschwindigkeit sinkt zwar tendenziell ein wenig, jedoch versuchen viele Velofahrende auf dieser FGSO zu fahren – was viel zu schmal ist und so zu gefährlichen Situationen führt.            Mit diesem Hintergrund wurde versucht, den Strassenquerschnitt so eng als möglich zu gestalten, so dass Velofahrende nur dann überholt werden, wenn kein anderes Fahrzeug entgegenkommt. Punktelle Verbesserungen / Verschmälerungen auf 6,0 Meter werden im Bauprojekt nochmals überprüft.</p> <p>Gemäss Verkehrsregelverordnung (VRV) Art. 4a ist die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen auf 50 km/h in Ortschaften festgesetzt. Die in der Signalisationsverordnung (SSV) unter</p>			X





Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>- Der wiederbelebte Fussgängerstreifen auf Höhe Hausnummer 53 ist sehr zu begrüßen.</p> <p>- Auf Lärmschutzwände ist in diesem innerörtlichen bzw. teilweise geschützten Umfeld generell zu verzichten (Ortsbildschutz A, diverse Einzelschutzgebäude, Umgebungsschutz). Gerade bei der Liegenschaft Nr. 2394 (anscheinend geplante Lärmschutzwand) ist eine sorgfältige Abwägung notwendig. Diese kann eigentlich nur ergeben, dass die Schutzinteressen höher zu gewichten sind als die Lärmschutzbekämpfung mit einer ortsfremden, technischen Lösung.</p> <p>- Für eine optimierte gestalterische Gesamtlösung sollten die anstossenden Privatparzellen (ab Maienweg ostwärts) einbezogen werden. Insbesondere die</p>	<p>Art. 108 definierten Ausnahmen für eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit sind hier nicht erfüllt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Eine Lärmschutzwand ist nicht Gegenstand des vorliegenden Projekts.</p> <p>Das vorliegende Projekt hat hierauf leider keinen Einfluss (Privatgrundstücke).</p>		X	X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		«Bretterschlüsse» wirkt ortsfremd und negativ.				

**Tabelle 2:** Detaillierte Auswertung der Eingaben