



Tiefbauamt

Kantonsstrasse Nr. 17 Weesen - Kaltbrunn, Nr. 82 Schänis (ab Nr. 17) –Anschluss A3-Kantonsgrenze / GL

RMS-Kilometer K17: km 8.080 - km 12.840 / K82: km 0.000 – km 1.026

Gemeinde **Schänis**

Bauobjekt **Lärmsanierungsprojekt Schänis,
 Abschnitte 44.1, 44.2 und 44.3 Süd**

Plan, Massstab **Mitwirkungsbericht**

57-1

<p>Projektverfasser</p> <p>Tiefbauamt Kanton St.Gallen Mobilität und Planung Fachstelle Immissionen Lämmli Brunnenstrasse 54 9001 St.Gallen</p> <p>T 058 229 14 28 www.tiefbau.sg.ch</p>	<p>Genehmigungsvermerke</p>	<p>vom TBA freigegeben</p>	
<p>Plan 02.57-1 Projekt B44.7.044.001.200 Mn/FGS FinV</p>	<p>Ausfertigung für</p>	<p>Format A4</p>	
<p>Vorstudie Vorprojekt Bauprojekt Genehmigungs-/Auflageprojekt Ausschreibung Ausführungsprojekt Dok. des ausgeführten Werks</p>	<p>Entwurf GaC</p>	<p>Gezeichnet LaS</p>	<p>Geprüft KaA</p> <p>Datum 27.07.2022</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	Die am häufigsten angesprochenen Themen	7
4.2	Detaillierte Auswertung der Eingaben	9



1 Zusammenfassung

Die im Rahmen der Mitwirkung auf Basis des Bauprojekts eingegangenen Anregungen sprechen folgendes an:

- Die vorgesehene Tempo 30-Zone soll u.a. auf das Oberdorf ausgedehnt werden. Dies wird vor allem mit verkehrlichen Aspekten sowie der Sicherheit begründet (Art. 108 Abs. 2 Bst. a-c der Signalisationsverordnung [abgekürzt SSV]). Zudem soll der Gehweg verbreitert resp. ausgebaut werden.
- Auf die vorgesehene Tempo 30-Zone soll verzichtet werden und stattdessen gar keine oder andere Massnahmen, wie Beläge, eine Umfahrung oder Schallschutzfenster vorgesehen werden. Zudem sei der Fluglärm in Schänis wesentlich störender.

Da es sich beim vorliegenden Projekt um ein Lärmsanierungsprojekt handelt, können Ausbauten an Gehwegen sowie eine Ausdehnung einer Tempo 30-Zone ohne Lärmnotwendigkeit (Art. 108 Abs. 2 Bst. d SSV) nicht berücksichtigt werden. Dies würde zu einer Zweckentfremdung sowie grossen Zeitverzögerungen führen, was wiederum der Dringlichkeit der Lärmsanierung widerspricht.

Die national geltende Gesetzgebung sowie aktuelle Bundesgerichtsurteile regeln den Einsatz und den Umfang von Massnahmen an der Quelle ziemlich klar. Das vorliegende Lärmsanierungsprojekt sowie das Gutachten zeigen auf, dass die vorgesehene Tempo 30-Zone notwendig, zweckmässig und verhältnismässig ist. Somit kann nicht darauf verzichtet werden.

2 Einleitung

2.1 Ausgangslage

Das Umweltschutzgesetz (SR 814.01; abgekürzt USG) regelt den Schutz des Menschen vor schädlichen und lästigen Einwirkungen. Dazu gehört auch der Strassenlärm.

Wenn Grund zur Annahme besteht, dass an einer Strasse wesentliche Überschreitungen der Grenzwerte vorliegen, ist eine Sanierung zu prüfen.

An den Kantonsstrassen Nrn. 17 und 82 in Schänis werden bei mehreren Liegenschaften die Immissionsgrenzwerte gemäss eidgenössischer Lärmschutz-Verordnung (SR 814.41; abgekürzt LSV) überschritten. Das Projekt sieht den Einbau eines lärmarmen Belags im Oberdorf sowie die Herabsetzung der signalisierten Geschwindigkeit auf 30km/h im Unterdorf vor. Für einzelne Liegenschaften am Ortsrand soll der Einbau von Schallschutzfenstern geprüft werden.

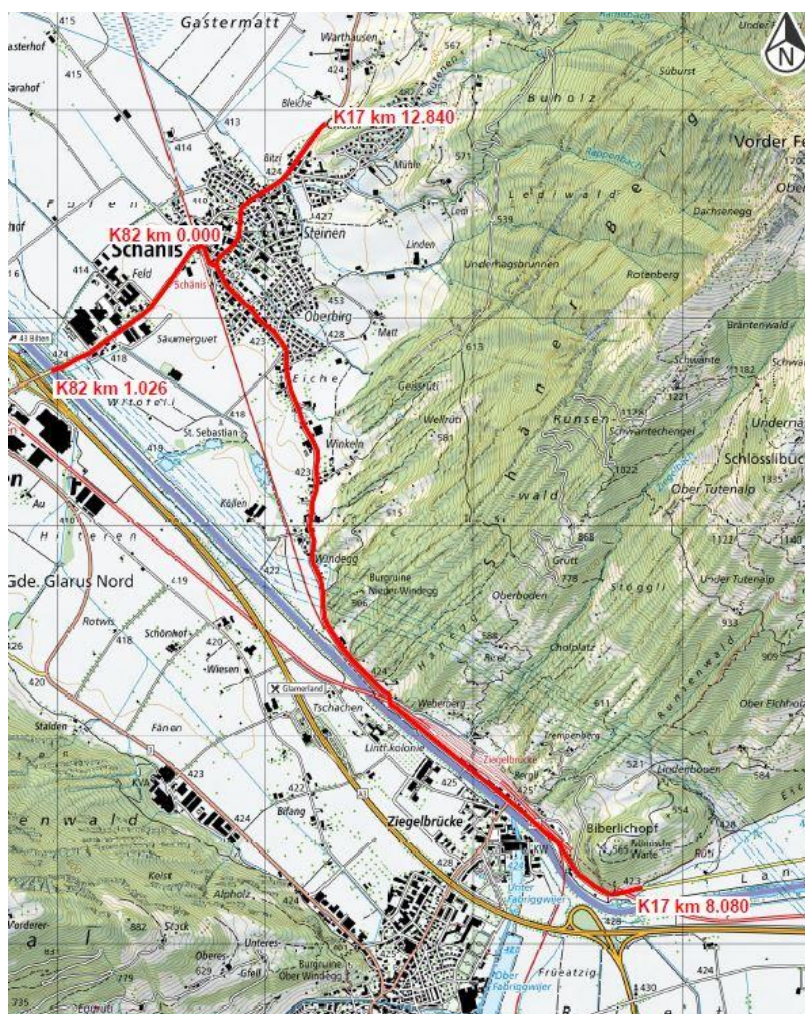


Abbildung 1: Übersichtsplan Projektperimeter



2.2 Organisation

Bauherrschaft

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

Projektverfasser/in

ewp AG St.Gallen
Güterbahnhofstrasse 7
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 Projekt «Lärmsanierungsprojekt Schänis, Abschnitte 44.1, 44.2 und 44.3 Süd – B44.7.044.001.200» wurde vom 9. Mai bis 9. Juni 2022 durchgeführt. Der Öffentlichkeit standen während der Mitwirkung das gesamte Bauprojektossier digital zur Verfügung.

3.2 Eingegangene Stellungnahmen

Während der Mitwirkung wurden sieben Eingaben eingereicht: Sechs mittels Onlineformular und eine per Email. 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	6 Eingaben
Organisationen (inkl. Politische Parteien)	1 Eingabe
Unternehmen	0 Eingaben
Total	7 Eingaben

Tabella 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

Die vorgesehene Tempo 30-Zone soll u.a. auf das Oberdorf ausgedehnt werden. Dies wird vor allem mit verkehrlichen Aspekten sowie der Sicherheit begründet (Art. 108 Abs. 2 Bst. a-c SSV). Zudem soll der Gehweg verbreitert resp. ausgebaut werden.

Stellungnahme

Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um ein Lärmsanierungsprojekt, das nach Art. 17 LSV eine gewisse Dringlichkeit aufweist. Aus diesem Grund wurden Herabsetzungen der Geschwindigkeit nur aus Sicht der Lärmsanierung betrachtet. Die in den Anträgen aufgeführten Argumente mögen allenfalls stimmen, können jedoch aufgrund der erwähnten Dringlichkeit nicht im vorliegenden Projekt abgehandelt werden. Dies würde zu einer Zweckentfremdung (Massnahmen, welche nicht aus Lärmgründen notwendig sind) sowie einer Zeitverzögerung des Projekts führen. Gemäss Beschluss des Kantonsrates vom 19. September 2018 haben Lärmsanierungen an Kantonsstrassen durch raumplanerische Massnahmen sowie dem Einbau von lärmarmen Belägen zu erfolgen. Auf eine Herabsetzung der gesetzlichen Geschwindigkeitsbegrenzung (Abweichung von Tempo 50 innerorts) ist zu verzichten. Ist sie als einzige Möglichkeit ausnahmsweise erforderlich, darf die Leistungsfähigkeit der Strasse dadurch nicht beschränkt werden. Eine ausnahmsweise erforderliche Beschränkung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte ist im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen. Im Abschnitt Oberdorf ist ein lärmarmen Belag vorgesehen. Somit besteht aus Sicht Lärm keine Notwendigkeit nach Art. 108 Abs. 2 Bst. d SSV, eine abweichende Höchstgeschwindigkeit anzuordnen.

Bautechnische Anpassungen der Strasse, wie z.B. Trottoirüberfahrten resp. Verbreiterungen oder Erstellung von Gehwegen sind nicht Bestandteil des vorliegenden Projekts. Diese sind über die Gemeinde für das nächste Strassenbauprogramm anzumelden.

Fazit

Diese Anträge können nicht berücksichtigt werden.

4.1.2

Mitwirkungseingabe

Auf die vorgesehene Tempo 30-Zone soll verzichtet werden und stattdessen gar keine oder andere Massnahmen, wie Beläge, eine Umfahrung oder Schallschutzfenster vorgesehen werden. Zudem sei der Fluglärm in Schänis wesentlich störender.

Stellungnahme

Im Sanierungsprojekt wird aufgezeigt, dass ein lärmarmen Belag nicht reicht, um die Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte im Unterdorf zu beheben. Aus diesem Grund wurde eine Herabsetzung der Geschwindigkeit geprüft. Das Gutachten konnte darlegen, dass eine solche Herabsetzung nach Art. 108 Abs. 2 SSV notwendig,



zweckmässig und verhältnismässig ist. Umfahrungen oder Strassenverbreiterungen sind nicht Bestandteil des vorliegenden Lärmsanierungsprojekts.

Bei den Schallschutzmassnahmen am Gebäude (Lärmschutzfenster) handelt es sich rechtlich gesehen um eine Ersatzmassnahme. Der Strasseneigentümer würde weiterhin sanierungspflichtig bleiben und müsste Massnahmen an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg dennoch prüfen.

Der Fluglärm ist nicht Bestandteil des vorliegenden Strassenlärmsanierungsprojekts.

Fazit

Diese Anträge können nicht berücksichtigt werden.



4.2 Detaillierte Auswertung der Eingaben

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
1	Auf einer Hauptstrasse braucht es keine 30er Zone!?!	Sehr geehrte Damen und Herren Allgemein zum Lärm in Schänis: Seit 2021 und noch länger bin ich durch den Tief- und Hochbau der in Schänis durchgeführt wird viel mehr gestört, als über den Strassenverkehr. Auch finde ich die nächtlichen Flüge und die Flüge ans WEF über Schänis mit der dazugehörigen grossen Umweltbelastung viel störender.	Weder der Tief- und Hochbau, noch der Flugverkehr ist Bestandteil des vorliegenden Lärmsanierungsprojekts. Die Abhandlungen im Lärmsanierungsprojekt und dem Verkehrsgutachten beruhen auf gesetzlichen Grundlagen. Sie zeigen auf, dass es im ausgewiesenen Bereich eine Tempo 30-Zone auf der Kantonsstrasse benötigt.			X
2	1.) Die Sicherheit beim Verkehrsknotenpunkt Rathausplatz (Fussgängerstreifen, Bushaltestelle, Eckgebäude Rathausplatz 16 in die Strasse ragend, Einlenker Oberbirgstrasse bei Rathausplatz 2) wird durch eine Zone-30 erhöht. 2.) Der Dorfkern von Schänis (Rathausplatz) wird mit Tempo-30-Zone unseres Erachtens aufgewertet. 3.) Die Lärmemissionen sind wesentlich geringer bei Tempo 30 Zone als bei Strassenbelagssanierung. 4.) Gemäss Bericht sind die Vorgaben für	Als Anstösser und Landbesitzer im Dorfkern von Schänis, welcher direkt vom Projekt betroffen ist, beantragen wir aus nachstehenden Gründen die Tempo-30-Zone bis zum Rathausplatz 2 / Einlenker Oberbirgstrasse (allenfalls neue Bushaltestelle) zu verlängern bzw. dies detailliert zu prüfen.	Es wird auf die Stellungnahme unter Kapitel 4.1.1 verwiesen.			X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Tempo 30 Zone auch im Oberdorf erfüllt.</p> <p>5.) Die Signalisation für die Tempo 30-Zone ist durchgängiger als mit der präsentierten Lösung (von Rathausplatz 2 bis Ende Unterdorf und Einlenker in die Oberbirgstrasse).</p> <p>6.) Der Schulweg für den nordwestlichen Teil der Gemeinde führt über die Kantonsstrasse (Oberdorf, Unterdorf). Eine Verlängerung der Tempo-30-Zone erhöht die Sicherheit der Kinder.</p>					
3	Die Begründung ist im Feld Antrag mitintegriert.	<p>Im Grundsatz erscheint die Gestaltung mit T30 und FGSO im Unterdorf stimmig. T30 Beginn sollte aber bei der Bushaltestelle bei der Rappenbachbrücke beginnen. Es macht keinen Sinn im Gefälle eine T30 Zone zu beginnen. Es erscheint eher als Schikane für die Autofahrer, wenn dann gleich nach dem Signal mit Radar versucht wird, das Temporegime durchzusetzen. Unverständlicherweise wird das Verkehrsregime T30 und die Gestaltung nicht bis nach dem Schulhaus (Oberdorf) durchgezogen. Dies ist aus vielerlei</p>	<p>Es wird auf die Stellungnahme unter Kapitel 4.1.1 verwiesen.</p> <p>Der Mitwirkungsbericht wird öffentlich aufgeschaltet und das Projekt nach der Genehmigung öffentlich aufgelegt.</p>	X		



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>Gründen nicht nachvollziehbar. Sämtliche 5 Unfälle sind im Oberdorf passiert. Bei T30 wären diese vermutlich vermeidbar. Sämtliche Fussgängerstreifen sind ohne Schutzinsel nicht normkonform. Bei T30 bräuchte es diese nicht (allenfalls sind Ausnahmen im Bereich von Schulwegen vorzusehen). Viele Kinder fahren aus Sicherheitsgründen im Oberdorf auf dem Trottoir - bei T30 mit FGSO ist das Fahrradfahren auf der Strasse, mindestens aus Sicht Velofahrende, sicherer. Auch wenn die Kinder gemäss Bund neu auf dem Trottoir fahren dürfen, stösst dies gerade bei den Kantonen auf Unverständnis. Entsprechend sollte dies nicht noch gefördert werden. Zudem wären zu Gunsten der zu Fussgehenden die Trottoirs zu verbreitern und die Strasse zu verschmälern. Die Einfahrt Oberbirgstrasse ist aus Sicherheitsgründen (Schulweg) zwingend als Trottoirüberfahrt auszubilden. Generell sollte dem Schulweg entlang der Hauptstrasse mehr Beachtung geschenkt</p>				



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>werden - T50 ist nicht verhältnismässig und die Einhaltung der Sichtweiten können nicht garantiert werden.</p> <p>Fazit: Zitat TB, S.16: Anhand der Ausführungen in den obigen Kapiteln kann festgestellt werden, dass die Herabsetzung der signalisierten Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h aus verkehrlicher Sicht für den gesamten Perimeter zweckmässig und verhältnismässig ist.</p> <p>Entsprechend geht es nur noch um die Erfüllung der Notwendigkeit, betreffend der Herabsetzung der Geschwindigkeit.</p> <p>Zitat TB, S.5: "Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können gemäss Art. 108 SSV Abs. 2 herabgesetzt werden, wenn: a) eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu</p>				



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>beheben ist; b) bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen; c) auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann; d) dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.</p> <p>Die Geschwindigkeitsreduktion kann nur angeordnet werden, wenn mindestens eine der Bedingungen von Art. 108 Abs. 2 gegeben ist.</p> <p>Das vorliegende Gutachten knüpft an lit. d an und fokussiert somit auf die Verminderung einer übermässigen Umweltbelastung.</p> <p>Für das Oberdorf sind gleich 2 Bedingungen diesbezüglich erfüllt. - sämtliche 5 Unfälle sind im Oberdorf</p>				



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>passiert. Die Unfallhäufigkeit ist sehr hoch. Aus diesem Grund sind entsprechende Temporeduktionsmassnahmen angezeigt.</p> <p>- Zweitens brauchen gerade Schulkinder entsprechend hohen Schutz. Es ist unverständlich, weshalb im Bereich des zentralen Schulweges im Oberdorf gerade T50 belassen wird, obwohl die Sichtweiten nicht ausreichend sind und die Fussgängerstreifen nicht normkonform sind.</p> <p>Das Gutachten ist zudem insbesondere aus dem Fokus «Lärm» verfasst und betrachtet die verkehrlichen Punkte, insbesondere im Oberdorf, nur unzureichend.</p> <p>Zitat Gutachten, S.5: Das vorliegende Gutachten knüpft an lit. d an und fokussiert somit auf die Verminderung einer übermässigen Umweltbelastung.</p> <p>Die Chance, eine gesamtheitliche und verträgliche Mobilitätsplanung</p>				



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>umzusetzen, wird hier nicht genutzt.</p> <p>Anträge im Sinne der Mitwirkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • T30 ist auf das Oberdorf auszudehnen. Aus Notwendigkeit, Zweckmässigkeit und Verträglichkeit. Zudem aus fahrpsychologischer Sicht sowie aus Sicht der Zentrumsentwicklungsmöglichkeiten von Schänis. Die Zone T30 Tore sind optimal(er) anzuordnen. • Es sind überall durchgehende Trottoirs und entsprechende Trottoirüberfahrten vorzusehen. • Das verkehrstechnische Gutachten ist zu vervollständigen und nicht nur mit dem Fokus «Lärm» zu verfassen. Zudem sollte eine RSI sowie ein BSM durchgeführt werden. • Es ist ein Bericht über die Mitwirkung zu verfassen und öffentlich aufzulegen. Die Mitwirkenden sind gehörig zu informieren. • Das Projekt ist sodann mit Rechtsmittel aufzulegen. <p>Ich danke recht herzlich für die</p>				



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		Möglichkeit der Mitwirkung sowie für die Berücksichtigung der Inputs. Sehr gerne stehe ich Ihnen für eine Besprechung zur Verfügung.				
4	<p>Gründe für Antrag</p> <ul style="list-style-type: none"> - Unübersichtliche Einmündung Oberbirgstrasse/Rathausplatz in Kantonsstrasse beim 'Kreuzstift'. (wurde im technischen Bericht nicht aufgegriffen, weshalb?) - Schnellfahrer die über 50 km/h die Kantonsstrasse durchfahren (steigende Tendenz, gemäss Technischem Bericht bis 80 km/h) - Schulweg für Kinder mit Einschränkungen (Heilpädagogische Schule befindet sich direkt an der Hauptstrasse) - «Durchgangsverkehr» nach St. Gallen (besonders auch grössere LKWs). - Schulhaus 'Oberdorf' befindet sich direkt an Kantonsstrasse - Verkehr wird in den kommenden Jahren kontinuierlich zunehmen – Lärmgrenzen können dann auch in dem derzeit nicht 	<p>Gerne möchte ich einige Anträge in Bezug auf das «Lärmsanierungsprojekt Schänis» einbringen.</p> <p>Grundsätzlich begrüsse ich sehr die geplanten Massnahmen auf einem Teil der Kantonsstrasse im Dorfzentrum Schänis die Tempo-Limite auf 30 zu setzen – auch in Bezug auf die Verkehrssicherheit.</p> <p>Zusätzlich zur Umsetzung der Lärmreduktion sollte jedoch auch die Verkehrssicherheit unbedingt in das Projekt mit einbezogen werden. Im technischen Bericht wird dies auch erwähnt. Gerne möchte ich den Antrag stellen, die geplante Tempo 30 ab «Unterdorf» auch auf die Strecke im Bereich Kantonsstrasse im Bereich «Oberdorf» bis Bahnübergang zu verlängern. (Abschnitt 4)</p> <p>Auch möchte ich vorschlagen, die</p>	<p>Es wird auf die Stellungnahme unter Kapitel 4.1.1 verwiesen.</p> <p>Die Änderung der offiziellen Verkehrslenkung wurde im Rahmen des vorliegenden Projekts abgeklärt und ist im Technischen Bericht abgehandelt: «Die Ausfahrt der A53 leitet den Verkehr nach St.Gallen durch Schänis. Diese Routenplanung wurde in den «Weisungen über die Wegweisung bei Anschlüssen und Namen der Verzweigungen auf Autobahnen und Autostrassen vom 29.04.1996» vom Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement EJPD in Zusammenarbeit mit den Kantonen erarbeitet. Eine Änderung der Signalisation ist daher nicht zulässig. »</p>			X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>vorgesehenen Bereich trotz Flüsterbelag überschritten werden. In den letzten rund 1 bis 2 Jahren ist der Motorradverkehr stark gestiegen - einhergehend damit die Lärmbelastung. Die dem Projekt zu Grunde legenden Messungen von 2020 dürften daher nicht mehr vollständig den <i>[Anmerkung: Satz nicht vollständig eingereicht.]</i></p>	<p>Signalisation Tempo 30 beim südlichen Einfallstor schon vor dem Trottoir zu erstellen so dass das Trottoir sich in der Tempo 30 Strecke befindet.</p> <p>Mit der Ausweitung des Projektes könnte hier ein grosser und nachhaltiger Mehrwert zur Verkehrssicherheit geleistet werden – mit verhältnismässig geringen Mehrkosten.</p> <p>Weitere begleitende Massnahmen in Bezug auf Lärm- und Verkehrssicherheit im Dorfzentrum:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Breite der Trottoirs entlang der Hauptstrasse auf mind. 2,50 Meter festlegen (zulasten Fahrbahnbreite) - Ändern der offiziellen Verkehrslenkung nach St. Gallen für Schwerverkehr via A3/Neuhaus statt via Schänis. (Anpassungen auch von «Navi» Angaben). -- Antrag dies für das Strassenbauprogramm bis 2023 aufzunehmen. 				



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
5	<p>Entnehmen Sie bitte dem Dokument, welches ich per E-Mail an die «info.budtba@sg.ch» gsendet habe. Das Dokument wurde ebenfalls an die Gemeinde Schänis, die Redaktion von Linth24, der Redaktion von LinthSicht sowie an Personen in meinem Umkreis versendet.</p>	<p>Ich habe Ihren Bericht ausführlich gelesen und kam zum Entschluss, dass die beste Lösung wäre Tempo 50 im Abschnitt Unterdorf zu belassen und alternative Massnahmen wie z.B. Schallschutzfenster einzusetzen.</p> <p>Vorschlag 1: Status-Quo belassen Betroffene Personen nach Wohlbefinden befragen, und gegebenenfalls gezielt Massnahmen treffen. Personen welche direkt neben einem Flughafen wohnen werden sicherlich höheren Lärmpegeln ausgesetzt. + kostengünstig + effektiv</p> <p>Vorschlag 2: Schallschutzfenster Einbau von Schallschutzfenstern bei betroffenen Gebäuden prüfen, sofern diese sowieso nicht in den nächsten Jahren saniert bzw. umgebaut werden. + zukünftig betrachtet besser als Tempo 30, da auch Lärmspitzen besser gedämpft werden.</p>	<p>Im Folgenden wird auf die Vorschläge eingegangen:</p> <p>1. Die Umweltschutzgesetzgebung sowie die Lärmschutzverordnung geben klar vor, dass der Anlageeigentümer seine Anlage bei Grenzwertüberschreitungen zu sanieren hat. Ein Status-Quo wäre gesetzeswidrig.</p> <p>2. Gemäss erwähnter Gesetzgebung hat die Sanierung einer Anlage vorrangig mit Massnahmen an der Quelle und anschliessend auf dem Ausbreitungsweg zu erfolgen. Bei den Schallschutzmassnahmen am Gebäude (Lärmschutzfenster) handelt es sich rechtlich gesehen um eine</p>			X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>+ Wohnqualität wird verbessert, mindert alle Lärmeinflüsse auch bei anderen Lärmbelastungen wie Hochbau-Projekten in der Umgebung. + kann mit dem „Gestaltungsplan Unterdorf“ parallel laufen</p> <p>Vorschlag 3: Einfahrten zu Grundstücken Einfahrten zu Grundstücken nicht mehr direkt von der Hauptstrasse ermöglichen. + bessere Verkehrssicherheit + kein Einfluss auf Verkehrsfluss - zusätzlicher Strassenabschnitt (auf Gemeindegeldern)</p> <p>Vorschlag 4: Fuchswinkelstrasse nicht sperren Fuchswinkelstrasse für Durchgangsverkehr offen lassen um die Kapazität zu erhalten. + Wahrscheinlichkeit für einen Stau welcher sich vom Bahnübergang bis hinüber zur Kreuzung beim Restaurant Löwen ergibt ist wesentlich geringer.</p>	<p>Ersatzmassnahme. Der Strasseneigentümer würde weiterhin sanierungspflichtig bleiben und müsste Massnahmen an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg dennoch prüfen.</p> <p>3. Einfahrten zu Grundstücken nicht mehr ermöglichen, würde die Lärmsituation nicht verbessern.</p> <p>4. Die Sperrung der Fuchswinkelstrasse würde zu einer Verlagerung des Verkehrs auf die übergeordnete Kantonsstrasse führen. Die Abhandlungen dazu sind im Technischen Bericht dokumentiert. Das vorliegende Lärmsanierungsprojekt hat die verkehrlichen Auswirkungen einer solchen Sperrung vorsorglich berücksichtigt. Es konnte aufgezeigt werden, dass die Immissionsgrenzwerte</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>+ Kapazität kann auch zukünftig erhalten werden, keine Umfahrung nötig</p> <p>Vorschlag 5: Verbreiterung der Hauptstrasse Beim „Gestaltungsplan Unterdorf“ soll eine Verbreiterung der Hauptstrasse eingeplant werden, somit wäre die beengte Situation um ca. die Hälfte der Strecke verringert. + Weniger Lärm da Verbreiterung der Strasse einen positiven Effekt auf die Reflektion von Schallwellen hat. + mehr Verkehrssicherheit da übersichtlicher</p>	<p>durch die Massnahme an der Quelle im Oberdorf (lärmarmen Belag) auch bei einer Sperrung der Fuchswinkelstrasse eingehalten werden.</p> <p>5. Eine Verbreiterung der Hauptstrasse verbunden mit einer Verschiebung der Häuserzeile weg von der Strasse (gemäss Gestaltungsplan Unterdorf) würde die Lärmsituation im Unterdorf nur geringfügig verbessern: Die Immissionsgrenzwerte wären aller Voraussicht nach weiterhin überschritten und der Anlageeigentümer weiterhin sanierungspflichtig. Die Verschiebung der Häuserzeile ist zudem erst auf Stufe Sondernutzungsplan genehmigt. Konkrete Baugesuche liegen bisher nicht vor.</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>Vorschlag 6: Umfahrung Eine komplette Umfahrung des Unterdorfs oder des gesamten Dorfkerns würde für künftige Generationen betrachtet am meisten bringen, ist aber auch am schwierigsten umzusetzen. + beste Variante für künftige Generationen - kostenintensiv</p>	<p>6. 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. Die Kantonsstrassen Nr. 17 und 82 haben eine überregionale Bedeutung und die verkehrsplanerische Aufgabe zu «verbinden». Um Strassenklassierungen anzupassen, ist eine übergeordnete räumliche Abstimmung im Rahmen des Richtplanprozesses nötig. Das gilt auch für Umfahrungen. Im kantonalen 17. Strassenbauprogramm (2019 – 2023) sind keine entsprechenden Massnahmen in der Gemeinde Schänis vorgesehen.</p>			
6	Siehe Antrag.	<p>Tempo 30 Schänis Vorweg möchte ich als Neuzuzüger von Schänis erwähnen, dass für mich die Attraktivität der Gemeinde Schänis vor allem das Dorfleben ausmacht (Vereine, Aktivitäten, überschaubare Grösse,</p>	<p>Der Abschnitt der Tempo 30-Zone auf der Kantonsstrasse sieht keine «Verkehrsschikanen» vor.</p>			X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>mehrheitlich Einfamilienhäuser) und nicht die Tempo 30 Zonen. Was den Lärm anbelangt ist für mich der zunehmende Fluglärm (auch nachts) weitaus störender, als der Strassenlärm. Zudem verursachen die Verkehrsschikanen meines Erachtens zusätzliche Gefahren, unnötige Hindernisse und Kostenaufwände. Man stelle sich eine Familie auf Fahrrädern vor, die bei jeder Schikane auf die Gegenfahrban wechseln muss oder bei Gegenverkehr zum Anhalten gezwungen wird. Die Verkehrsschikanen stellen erhebliche Hindernisse bei der Schneeräumung und bei regem Verkehr dar. Die entstehenden Kosten machen die steuerlich ohnehin nicht gerade günstige Gemeinde Schänis auch nicht attraktiver.</p> <p>Da ich an der Bürgerversammlung vom 8. April leider nicht teilnehmen konnte, kann ich dies hier nur noch als einleitende Meinung zum folgenden Thema «Tempo 30 auf der Kantonsstrasse» anfügen.</p>	<p>Der Fluglärm ist nicht Bestandteil des vorliegenden Lärmsanierungsprojekts an den Kantonsstrassen.</p> <p>Im Sanierungsprojekt wird aufgezeigt, dass ein lärmarmere Belag nicht reicht, um die Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte im Unterdorf zu beheben. Aus diesem Grund wurde eine Herabsetzung der Geschwindigkeit geprüft. Das Gutachten konnte darlegen, dass eine solche Herabsetzung nach Art. 108 Abs. 2 SSV notwendig, zweckmässig und verhältnismässig ist.</p> <p>Bei den Schallschutzmassnahmen am Gebäude (Lärmschutzfenster) handelt es sich rechtlich gesehen um eine Ersatzmassnahme. Der Strasseneigentümer würde weiterhin sanierungspflichtig bleiben und müsste Massnahmen an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg dennoch prüfen.</p>			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		<p>Tempo 30 Kantonsstrasse (Unterdorf) Zu diesem Thema stütze ich mich auf die Analyse von Yves Schnyder* und bin ebenso der Meinung, dass Tempo 30 auf der Kantonsstrasse Schänis weder notwendig, zweckmässig noch verhältnismässig ist. Aus meiner Sicht reicht ein lärmdämmender Strassenbelag und Lärmschutzfenster an den ohnehin mehrheitlich sanierungsbedürftigen Gebäuden. Zudem finde ich, dass sich die Gemeinde Schänis mit Tempo 30 auf der Durchfahrtsstrasse nicht attraktiver sondern eher lächerlich macht.</p> <p>In diesem Sinne empfehle ich Tempo 30 auf der Kantonsstrasse im Unterdorf nochmals zu überdenken.</p> <p>* https://linth24.ch/articles/133629-bei-tempo-30-kommt-es-zu-mehr-stau-und-laerm?campaign=app</p>				
7	Klare und übersichtliche Verkehrs-Verhältnisse schaffen. Erhöhung der Sicherheit für alle	Die T30- Zonen Chastli - Hauptstrasse (Unterdorf + Oberdorf) - Gallusgasse sollten verbunden sein, indem das T30-	Es wird auf die Stellungnahme unter Kapitel 4.1.1 verwiesen.			X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	Verkehrsteilnehmenden. Tiefere Lärmemissionen. Keine ständigen Temporegimewechsel.	Portal vor der Kreuzung Chastli gestellt wird.				

Tabelle 2: Detaillierte Auswertung der Eingaben