



Tiefbauamt

Kantonsstrasse **Nr. 1, St.Gallen**

RMS-Kilometer **2.970 – 3.580**

Gemeinde **St.Gallen**

01-8

Bauobjekt **Rorschacher Strasse Ost, Busspur und Radstreifen**

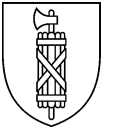
Plan, Massstab **Mitwirkungsbericht**

Projektverfasser Wälli AG Ingenieure Heiligkreuzstrasse 5 9008 St.Gallen T 058 100 90 05 st.gallen@waelli.ch	Genehmigungsvermerke	vom TBA freigegeben		
Plan 01-8 Projekt B01.1.001.118 Mn/FGS 2.15.16, 2.7.2.2 FinV	Ausfertigung für	Format A4		
Vorstudie Vorprojekt	Entwurf	Gezeichnet	Geprüft	Datum
Bauprojekt	SeW		RuB	16.05.2022
Genehmigungs-/Auflageprojekt				
Ausschreibung				
Ausführungsprojekt				
Dok. des ausgeführten Werks				



Inhalt

Glossar	4
1 Einleitung	5
1.1 Ausgangslage	5
1.2 Organisation	6
2 Mitwirkung	7
2.1 Zweck und Durchführung	7
2.2 Eingegangene Stellungnahmen	7
2.3 Mitwirkende	7
3 Ergebnisse	7
3.1 Detaillierte Auswertung der Eingaben	8



Glossar

LV Langsamverkehr

MIV Motorisierter Individualverkehr

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Schönbüelachse verbindet die Quartiere Tablat- / Reherstrasse mit dem Gebiet Stephanshorn. Derzeit ist die entsprechende Veloverbindung sehr unattraktiv und unsicher. Der auf der Schönbüelstrasse in Richtung Martinsbruggstrasse fahrende Velofahrende befindet sich inmitten des Autobahnzubringers und wird durch den auf die Autobahn auffahrenden Verkehr zweimal tangiert. Zur Verbesserung der Situation wurde im Jahr 2013 ein Vorprojekt für die Verbesserung des Langsamverkehrs (LV) und des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ausgearbeitet. Auf Grund der Rückmeldung vom Bund, welcher den Kapazitätsausbau selbständig und zu einem späteren Zeitpunkt plant, wurden im Jahr 2015 die Verbesserungen für den MIV vom kantonalen und städtischen Projekt losgelöst und das LV-Projekt hinsichtlich Verkehrsführung und Kosten optimiert.

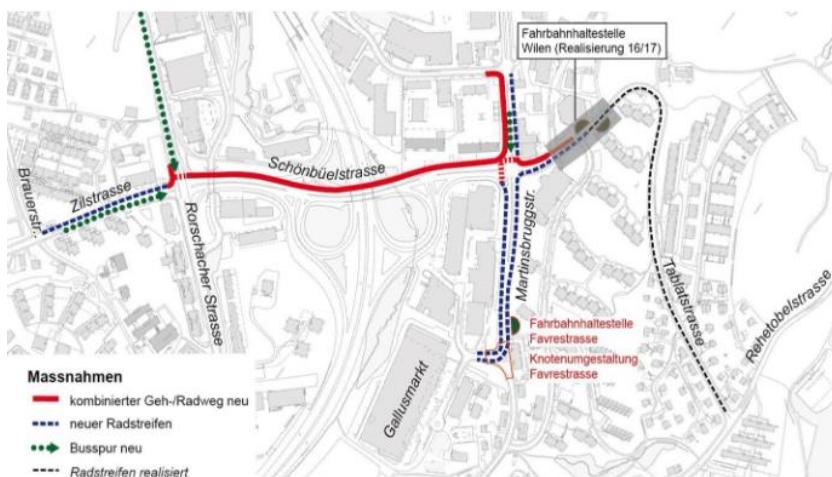


Abbildung 1: Übersicht Gesamtprojekt Schönbüelstrasse

Entstanden ist ein durchdachtes, einfaches und sicheres System sowohl für den Fuss-, als auch für den Veloverkehr. Auf der Ostseite der Schönbüelstrasse entsteht ein durchgängiger kombinierter Geh- und Radweg in beide Richtungen. Dieser ermöglicht dem Velofahrenden, eine sichere, vom Autobahnzubringer losgelöste Führung. Zugleich bewirkt dies eine signifikante Attraktivitätssteigerung für den Fussverkehr, indem dieser ohne Höhenüberwindung vom Knoten Zil bis zur Martinsbruggstrasse gelangen kann. Die Wiedereingliederung des Veloverkehrs ins städtische und kantonale Velonetz erfolgt ab der Schönbüelachse mit entsprechenden Velofurten. Die Eingliederung vom Stadt- und Kantonsnetz auf den kombinierten Geh- und Radweg erfolgt primär auf Radstreifen bzw. mit dem MIV über den Knoten. Die Auffahrten auf den Geh- und Radweg werden entsprechend einladend und grosszügig ausgestaltet und zweckmässig signalisiert. Im Gesamtprojekt auch enthalten sind eine stadteinwärts führende Busspur auf der Rorschacher Strasse (Remishueb - Schönbüelstrasse) sowie entsprechende Radstreifen.

Nun wird der Abschnitt der Rorschacher Strasse mit der Busspur und dem Radstreifen vom Projekt Schönbüelstrasse abgelöst und separat weiterentwickelt.

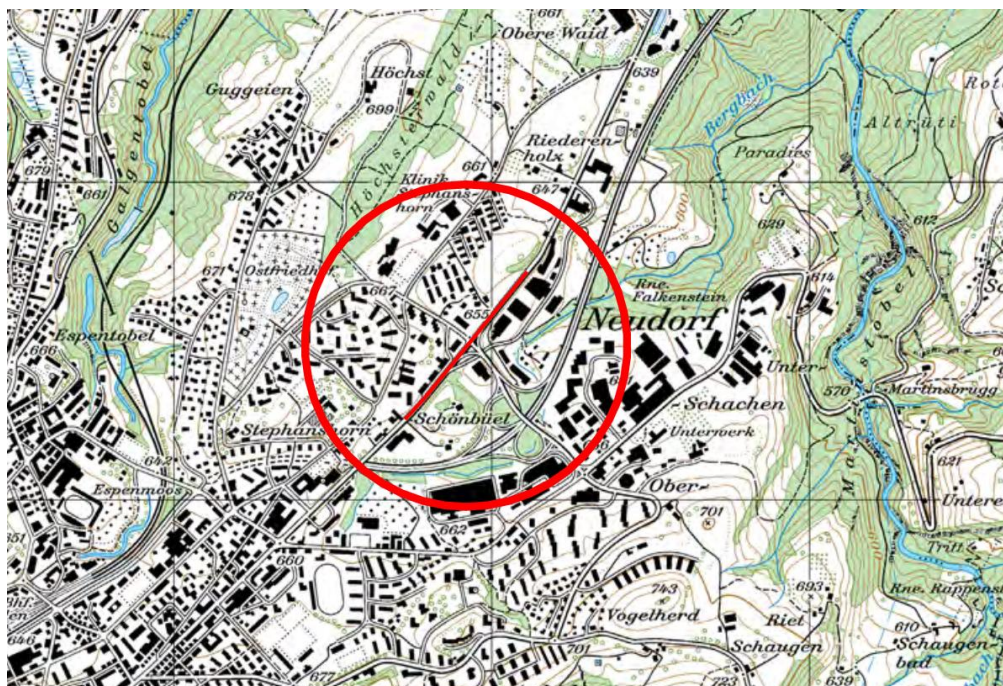


Abbildung 2: Übersichtslageplan Projektperimeter

1.2 Organisation

Bauherrschaft

Kanton St.Gallen

Bau- und Umweltsdepartement

Tiefbauamt

Lämmli Brunnenstrasse 54

9001 St.Gallen

Projektverfasser/in

Wälli AG Ingenieure

Heiligkreuzstrasse 5

9008 St.Gallen



2 Mitwirkung

2.1 Zweck und Durchführung

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

Das Mitwirkungsverfahren zum Kantonsstrassenprojekt «Rorschacher Strasse Ost, Busspur und Radstreifen» wurde vom 21. März bis 21. April 2022 durchgeführt. Der Öffentlichkeit standen während der Mitwirkung das gesamte Bauprojektossier digital zur Verfügung.

2.2 Eingegangene Stellungnahmen

Während der Mitwirkung wurden 4 Eingaben eingereicht, mittels Onlineformular. Die Beantwortung der Eingaben erfolgt im Kapitel 4.1.

2.3 Mitwirkende

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

Privatpersonen/Organisationen/Gruppen	Anzahl Eingaben
Privatpersonen	2 Eingaben
Organisationen (inkl. Politische Parteien)	2 Eingaben
Unternehmen	0 Eingaben
Total	4 Eingaben

Tabelle 1: Verteilung Eingaben

3 Ergebnisse

In den folgenden Unterkapiteln sind die eingegangenen Anregungen zusammengefasst und ausgewertet. Die einzelnen Eingaben können dem Kapitel 4.1 entnommen werden.



3.1 Detaillierte Auswertung der Eingaben

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
1	<p>Einerseits verlagern sie die Velofahrenden zu den Fußgängern, was unsinnig ist, weil der Tempounterschied zwischen Auto und Velo viel geringer ist als zwischen Velo und Fußgänger.</p> <p>Andererseits nehmen sie den Rollstuhlfahrern des Imbodenhus den barrierefreien Weg bei der Zollikofergarage ins Lerchentel weg. Die müssten neu durch das Areal der Autogarage fahren. Alles in Allem betrachte ich das als sinnlose Hyperaktivität in Sachen Velo. Damit machen sie niemandem einen Gefallen. Erst recht nicht den Velofahrern.</p>	<p>Bitte überdenken Sie die gesamte Gestaltung nochmals neu. Insbesondere den östlichen Teil mit den Veloübergängen zwischen den Garagen Zollikofer und Hirn. Einerseits verlagern sie die Velofahrenden zu den Fußgängern, was unsinnig ist, weil der Tempounterschied zwischen Auto und Velo viel geringer ist als zwischen Velo und Fußgänger.</p> <p>Andererseits nehmen sie den Rollstuhlfahrern des Imbodenhus den barrierefreien Weg bei der Zollikofergarage ins Lerchentel weg. Die müssten neu durch das Areal der Autogarage fahren. Alles in Allem betrachte ich das als sinnlose Hyperaktivität in Sachen Velo. Damit machen sie niemandem einen Gefallen. Erst recht nicht den Velofahrern.</p>	<p>Aus Planungssicht wird sich die Verbindung in Richtung Imbodenhus verbessern. Gründe hierfür sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Direkte Verbindung zum Schönbühlweg über eine direkte Treppe als Ersatz der bestehenden, steilen Rampe. - Behindertengerechter Zugang zu den Liegenschaften an der Rorschacher Strasse durch Gehwegneubau. - Östliche Querung bei Bushaltestelle wird durch das Projekt um einige Meter in Richtung Remishuebstrasse verschoben. <p>Da im Knotenbereich der Velofahrer gesichert über die Furt geführt werden muss, gibt es leider keine andere Lösungsmöglichkeit.</p>			X
2	1. Velos in Bypass nicht schneiden.	1. Velo-Abfahrtsrampe Schönbühlstrasse vorziehen bis kurz vor Knoten und keine unterbrochene Markierung des Radstreifens	Eine Optimierung wird im weiteren Projektverlauf geprüft. Aus heutiger Sicht erscheint eine Verschiebung um bis zu 8 Meter möglich.		X	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>2. Nicht LSA-gesteuert, spitzer Winkel (Sichtverhältnisse sind kritisch).</p> <p>3. Zu enge Radien (für Velo und Bus)</p> <p>4. Intuitive und sichere Veloführung.</p>	<p>2. Signalrote Einfärbung des RS vor der Einmündung Bypass Schönbühlstrasse.</p> <p>3. Östlicher Beginn Busspur: Geometrie strecken; fließender Übergang RS/Busspur schaffen</p> <p>4. Unklare Veloführung Eingang/Ausfahrt Zielstrasse / teilweise ungünstige Abbiegegeometrien (verschiedene Pläne übereinander).</p>	<p>Die Anregungen werden im Projekt geprüft.</p> <p>Grössere Radien werden geprüft und wenn möglich im Projekt übernommen.</p> <p>Die Veloverkehrsführung an dieser Stelle ist eine Herausforderung. Markierungs- und signalisationstechnisch wird versucht eine gut verständliche Lösung anzubieten.</p>	<p>teilweise</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p>	
3	<p>1: Neben den unter 7. erwähnten Gründen spricht auch gegen Radstreifen auf dem Trottoir, dass das Linksabbiegen nicht grundsätzlich überall möglich ist, da ein hoher Bordstein überwunden werden müsste (Vergl. Obere Waid. Auch ist das Überholen langsamerer Velofahrenden schwierig.</p> <p>2: Verbreiterungen suggerieren mehr Sicherheit und verführen zu einer schnelleren Fahrweise. Die versiegelte Fläche ist nicht ohne Grund zu vergrössern.</p>	<p>1: Nicht Teil des Projekts aber im Plan ersichtlich: Der Radstreifen Rorschacher Strasse stadtauswärts wird nicht auf das Trottoir verlegt. Dies wird begrüsst.</p> <p>2: Auf eine Verbreiterung von Fahrspuren und Radstreifen gegenüber den Minimalanforderungen ist zu verzichten.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die vorliegende Planung beruht bereits auf den Minimalanforderungen der Norm.</p>			<p>X</p>



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Zudem stehe diese Verbreiterungen in einem schlechten Kosten-Nutzenverhältnis (neue nrandabschlüsse, Mastenverschiebungen). Wir verweisen auf die Studie „Grünes Gallustal“ (https://www.wwfost.ch/fileadmin/user_upload_section_ost/Dokumente/01_Service-Sektionen/40_Gruenes_Gallustal/Buchkapitel/4_M11_Strassenraeume.pdf)</p> <p>3: Randsteine lassen sich auch ohne harte Kanten versetzen. Von der Trottoirüberfahrt wird eine möglichst unruppige Ausführung erwartet. Velos haben in der Regel keine Federung.</p> <p>4: Wir verweise auf die Studie «Grünes Gallustal» (https://www.wwfost.ch/fileadmin/user_upload_section_ost/Dokumente/01_Service-Sektionen/40_Gruenes_Gallustal/Buchkapitel/4_M11_Strassenraeume.pdf)</p>	<p>3: Randsteine sind so auszubilden, dass sie für Velofahrende keine Sturzgefahr darstellen.</p> <p>4: Inseln sind zu begrünen. Sofern es die Sichtbereiche zulassen, sind auf Freiflächen Bäume und Stauden zu pflanzen.</p>	<p>Bei Velofurten werden die Randsteine schräg ausgeführt. Zum Schutz der Fussgänger wird parallel der Strasse ein Anschlag von 8 cm benötigt.</p> <p>Eine Begrünung wird im weiteren Projektfortschritt geprüft.</p>			X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>5: Eine unnötige Versiegelung. Eine künftige Benützung ist nicht absehbar.</p> <p>6: Der Weg wird auch von vielen Bewohnenden des Imbodenhuus, einem Heim für Körperbehinderte, benützt.</p> <p>7: Routinierte Velofahrende bevorzugen die aktuelle Lösung, welche sich, trotz Wegfalls der LSA bei den Autobahnknoten, schneller passieren lässt. Die Ausbildung der Knoten Zil und Martinsbruggstrasse ist unbefriedigend. Sie kommt einem</p>	<p>5: Der direkte Rechtsabbiegebypass Rorschacher Strasse – Schönbühlstrasse ist rückzubauen und zu begrünen.</p> <p>6: Der Ersatz der direkten Fussverkehrsrampe von der Kreuzung zur Lerchentalstrasse wird bedauert. Der von der stark befahrenen Strasse abgeschirmte Gehweg wird geschätzt.</p> <p>7: Keine Benützungspflicht für den kombinierten Geh-Radweg Schönbühlstrasse. Besser: belassen des Ist-Zustandes.</p>	<p>Ein Rückbau wird im weiteren Projektfortschritt geprüft.</p> <p>Aus Planungssicht wird sich die Verbindung in Richtung Imbodenhus verbessern. Gründe hierfür sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Direkte Verbindung zum Schönbühlweg über eine direkte Treppe als Ersatz der bestehenden, steilen Rampe. - Behindertengerechter Zugang zu den Liegenschaften an der Rorschacher Strasse durch Gehwegneubau. - Östliche Querung bei Bushaltestelle wird durch das Projekt um einige Meter in Richtung Remishuebstrasse verschoben. <p>Durch die Signalisation «Fussgänger - Velofahrer gestattet» besteht keine Benützungspflicht.</p>		X	
						X
						X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Hindernisparcours gleich. Auf der kleinen Insel massieren sich allerlei Verkersarten und Ziele. Konflikte sind vorprogrammiert. Zwischen Velofahrenden und Zu Fussgehenden kann der Geschwindigkeitsunterschied gross sein. Velofahrende mit 25 und mehr km/h fühlen sich teilweise auf der Fahrbahn des MIV wohler, weil hier mit weniger Hindernissen in Form von Fussverkehr, Hofeinfahrten (man kann sich auf das Vortrittsrecht nicht verlassen) und Belagsrampen zu rechnen ist. Gleichermassen fühlen sich Fussgänger:innen von Velofahrenden gestört. Sollte der Veloverkehr stark zunehmen, könnten solche Entflechtungslösungen an ihre Kapazitätsgrenzen stossen.</p>					
4	s. oben	Schönbüelstrasse: Radweg Richtung Rorschacher Strasse so belassen. Radweg Richtung Martinsbruggstrasse Mischverkehr mit Fussgänger auf Trottoir Ostseite.	Nicht Bestandteil des vorliegenden Projekts.			X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
		Rorschacher Strasse: Autoabbieger von Ost Richtung Schönbühlstrasse auf eine Spur reduzieren.	Aufgrund der Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit sind Spurreduzierungen hier nicht machbar.			X

Tabelle 2: Detaillierte Auswertung der Eingaben