



Gemeinde Ebnat-Kappel

Betriebs- und Gestaltungskonzept Sonnegg- / Rosenbüel- / Hofstrasse





Arbeitsgruppe für
Siedlungsplanung und
Architektur AG

Spinnereistrasse 29
8640 Rapperswil-Jona
Tel. 055 220 10 60
Fax 055 220 10 61

www.asaag.ch
info@asaag.ch

Bearbeitung:

Jonas Jost
Patricia Wenk
Alice Werner

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	5
1. Ausgangslage	6
1.1 Einleitung	6
1.2 Aufgabenstellung	6
1.3 Provisorischer Bearbeitungsperimeter	7
1.4 Geplante Mitwirkung	8
1.5 Begleitende Projektgruppe	8
2. Planungsgrundlagen	9
2.1 Gemeinderichtplan – Verkehr und Infrastruktur	9
2.2 Strassenklassierung	12
2.3 Gemeinderichtplan – Siedlung und Landschaft	13
2.4 Nutzungsplanung und Nutzungsstruktur	14
2.5 Sondernutzungspläne und Schutzverordnung	15
2.6 Gewässer	16
3. Situationsanalyse	20
3.1 Räumliches Erscheinungsbild Strassenraum	20
3.2 Analyse Nutzungen	22
3.3 Motorisierter Verkehr	23
3.4 Fuss- und Veloverkehr	24
3.5 Öffentlicher Verkehr	26
3.6 Verkehrserhebungen und Verkehrszahlen	28
3.7 Unfallauswertung	30
3.8 Schwachstellenanalyse	32
3.9 Fazit Gesamtanalyse	32
4. Klärung Buslinienführung	33
4.1 Ausgangslage mit heutiger Linienführung	33
4.2 Beurteilung heutiges Angebot (mit kurzer Schlaufe)	33
4.3 Künftige Entwicklung beim öffentlichen Verkehr	38
4.4 Fakten zur Verlängerung der Schlaufe für Buslinie 770	39
4.5 Fazit zu Auswirkungen auf die Planung	40
5. Entwicklungsparameter	42
5.1 Definitiver Projektperimeter	42
5.2 Abschnittsbildung	42
5.3 Zielformulierung	46

6. Variantenstudium	47
6.1 Grobe Auslegeordnung Strecke	47
6.2 Lösungsansätze Knoten und Sonneggkurve	48
6.3 Weiterentwicklung und Präzisierung	49
6.4 Mögliche Sofortmassnahmen	55
6.5 Basisentscheide für Konzeptentwicklung	56
7. Konzept	57
7.1 Grundprinzip und Organisation Strassenraum	57
7.2 Projektierungselemente und Massnahmen	57
7.3 Optionen punktueller Alternativen	64
7.4 Massnahmenkatalog	67
7.5 Rückmeldung Gemeinde zu Massnahmenkatalog	68
7.6 Klärung bei Weiterbearbeitung	68
8. Mitwirkung und Kommunikation	69
8.1 Durchgeführte Anlässe	69
8.2 Vorgesehene Informationsveranstaltung	69
9. Vernehmlassungen	70
9.1 Schriftlich festgehaltene Rückmeldungen	70
9.2 Geplante Stellungnahmen	70
10. Weiteres Vorgehen	71
Beilagen	72

Zusammenfassung

Die Sonnegg-, Rosenbüel- und Hofstrasse sind Gemeindestrassen und erschliessen ab der übergeordneten kantonalen Ebnaterstrasse ein grösseres Siedlungsgebiet von Ebnat-Kappel. Über diesen Strassenzug verkehrt seit 2018 in eine Fahrtrichtung die Buslinie 770 im Halbstundentakt, verdichtet auf einen Viertelstundentakt in den Hauptverkehrszeiten.

Die heutigen Fahrbahnbreiten führen in der Sonneggkurve, trotz einer Lichtsignalanlage, teilweise zu Schwierigkeiten im Verkehrsablauf. Dieser Umstand wird seitens einiger Anwohnenden seit der Verlegung der erwähnten Buslinie moniert. Weiter besteht der Wunsch nach Einführung einer Tempo-30-Zone.

Die Gemeindeverantwortlichen möchten allfällige Verbesserungen der Strasseninfrastruktur in einem Gesamtprojekt prüfen lassen und die Anwohnenden in geeigneter Form in die Planung miteinbeziehen.

Die heutigen Raumstrukturen, das aktuelle Verkehrsgeschehen und die polizeilich registrierten Unfälle wurden von den Projektverfassenden eingehend analysiert und beschrieben. Eine umfangreiche Schwachstellenanalyse weist mögliche Sicherheitsdefizite und Auswirkungen im Verkehrsablauf aus. Abhängigkeiten bei einer allfälligen mittelfristigen Verlängerung der Buslinie werden aufgezeigt.

Diese umfangreiche Situationsanalyse bildete die Basis für eine grobe Auslegeordnung möglicher Lösungsansätze, half beim Ausloten des Handlungsspielraums und diente dem Gemeinderat bei der Entscheidungsfindung zur Konzeptentwicklung.

Aus dem breiten Variantenstudium ist, in enger Zusammenarbeit mit der begleitenden Projektgruppe und unter Miteinbezug der Anwohnenden, eine massgeschneiderte Lösung entwickelt worden, die den unterschiedlichen Anliegen an den Strassenraum Rechnung trägt.

Die Gesamtkonzeption basiert auf dem Grundprinzip eines konsequenten Rechtsvortrittsregimes: Eine einheitliche Organisation und korrekte Ausgestaltung der Knoten als Rechtsvortritt klärt und verbessert die Vortrittsverhältnisse, wirkt tempohemmend und erhöht die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden. Massgeschneiderte, punktuelle Alternativen im Sinne von Optionen liegen für die Sonneggkurve und den Knoten Rosenbüel-/Hüsliberg-/Steinfelsstrasse vor.

Die einzelnen, konzeptionellen Projektierungselemente und Massnahmen sind über den gesamten Strassenzug ausgewiesen und beschrieben. Eine mögliche Priorisierung und Etappierung wurde ebenfalls vorgenommen (Wichtigkeit, Umsetzbarkeit, Sanierungsbedarf).

Mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept Sonnegg-/Rosenbüel-/Hofstrasse liegt ein ganzheitliches, fundiertes und umsetzbares Konzept zur Verbesserung der Verkehrssicherheit vor. Dieses soll die Basis für Teilsanierungen und Neubauprojekte bilden sowie die Sicherheit und das Erscheinungsbild der Sonnegg-, Rosenbüel- und Hofstrasse Schritt für Schritt verbessern.

1. Ausgangslage

1.1 Einleitung

Ein wichtiger Auslöser für das vorliegende Projekt ist die Buslinie 770 Lichtensteig – Wattwil – Ebnat-Kappel, welche seit Dezember 2018 über diesen Strassenzug verkehrt. Der Bus fährt eine Schlaufe via Sonnegg-/Rosenbüel-/Hofstrasse und hält an den Haltestellen Acker, Wier und Gemeindehaus, ehe er wieder auf die Ebnaterstrasse einmündet. Die Sonnegg-/Rosenbüelstrasse wurde in diesem Zusammenhang nicht verändert. Die heutige Ausbaubreite der Strasse und die Strassenraumgestaltung mit grösstenteils abgesenkten Randabschlüssen führen beim Begegnungsfall Bus/Personenwagen teilweise zu Ausweichmanövern aufs Trottoir. Anwohner sind aus diesem Grund bei der Gemeinde vorstellig geworden und haben auf die Defizite hingewiesen. Ebenfalls wurde eine Petition für eine Tempo-30-Zone eingereicht.

Die Gemeinde Ebnat-Kappel möchte das Thema 'Sonnegg-/Rosenbüelstrasse' nun koordiniert in einem Projekt angehen und die Anwohnenden mit Mitwirkungsveranstaltungen in den Prozess einbeziehen. Die asa AG wurde von der Gemeinde im Januar 2020 mit der Bearbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes (BGK) beauftragt. Dieses soll aufzeigen, welche Defizite im heutigen Strassenraum bestehen und welche Massnahmen zu ergreifen sind, um die Strassen für die verschiedenen Nutzergruppen und Ansprüche funktional zu gestalten.

1.2 Aufgabenstellung

Die Aufgabenstellung teilt sich auf verschiedene Teilschritte auf. Die Herausforderung im ersten Teilschritt besteht darin, die Buslinienführung im heutigen Zustand sowie auf künftige Entwicklungen hin zu überprüfen sowie die Anzahl und Lage der Haltestellen zu klären. Dabei werden sowohl die Fahrzeit als auch die Einzugsgebiete der Haltestellen betrachtet. Die Ergebnisse aus den Untersuchungen und der konzeptionellen Bearbeitung der Buslinienführung haben grossen Einfluss auf die Lage der Haltestellen und auf den definitiven Projektperimeter für das BGK (vgl. Kap. 1.3 und 5.1).

In der Analysephase wird aufgezeigt, wo im Betrieb an der heutigen Infrastruktur Stärken und Schwächen vorhanden sind. Darauf basierend werden unterschiedliche Lösungsansätze ausgearbeitet, wie auf die verschiedenen Bedürfnisse adäquat reagiert werden könnte. Während der Erarbeitung des BGK sollen auch allfällige Sofortmassnahmen (SOMA) vorgeschlagen und mit der Kantonspolizei (KAPO) besprochen werden. Es besteht die Möglichkeit, dass somit rasch Verbesserungen an neuralgischen Stellen erzielt werden können. Im Rahmen des darauffolgenden Variantenstudiums werden verschiedene Optionen geprüft und diskutiert, sodass schlussendlich eine Bestvariante des BGK konzeptionell ausgearbeitet werden kann.

Das BGK soll aufzeigen, welche Massnahmen zweckmässig sind, damit die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht werden kann. Insbesondere

Schulwege und die Zugänge zu den Bushaltestellen sind für den Fuss- und Veloverkehr sicher auszugestalten. Dabei werden aber auch die Anforderungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des öffentlichen Verkehrs (ÖV) berücksichtigt. Die Strassenraumgestaltung soll klar erkennbar machen, wo der Begegnungsfall Bus/Personenwagen gewährleistet und wo gegenseitiges Abwarten notwendig ist. Das Ausweichen von Fahrzeugen mit hoher Geschwindigkeit auf das Trottoir gilt es künftig zu verhindern. Ein wichtiger Teil der Aufgabenstellung ist auch die Definition der genauen Lage und die BehiG-konforme Ausgestaltung der Bushaltestellen. Zusammenfassend soll im Rahmen des BGK aufgezeigt werden, wie der Strassenraum siedlungsverträglich umgestaltet werden kann, sodass er heutigen und künftigen Ansprüchen an Betrieb, Sicherheit, Raumorganisation und Gestaltung gerecht wird.

1.3 Provisorischer Bearbeitungsperimeter

Das BGK soll über die Sonneggstrasse und die Rosenbüelstrasse bis hin zur Einmündung der Hofstrasse erstellt werden. Beim Knoten Rosenbüel-/Hof-/Wierstrasse befindet sich die Bushaltestelle Wier. Je nach Konzept, wo die Haltestelle künftig liegen soll und wie die Buslinienführung aussehen könnte, wird der BGK-Perimeter allenfalls erweitert. Es besteht die Möglichkeit, dass entweder die Hofstrasse oder der östliche Abschnitt der Rosenbüelstrasse in das BGK mitaufgenommen wird (vgl. Kap. 5.1). Ebenfalls Teil des BGK ist die Gerbestrasse, welche als Stichstrasse in die Sonneggstrasse einmündet. Die Bearbeitung der übrigen Seitenstrassen ist hingegen nicht Bestandteil der Aufgabenstellung, deren Einmündungen werden situativ an das BGK angepasst.



Abb. 1: Prov. Bearbeitungsperimeter (rot) mit allf. Erweiterungen (orange), Quelle: Geoportal SG / asa AG

1.4 Geplante Mitwirkung

Da sich Anwohner bereits bei der Einführung der neuen Buslinienführung kritisch in Bezug auf die Verkehrssicherheit geäußert und die Einführung einer Tempo-30-Zone gefordert hatten, möchte der Gemeinderat von Ebnat-Kappel die Bevölkerung in geeigneter Form in die Erarbeitung des BGK miteinbeziehen.

Durch den Einbezug der Direktbetroffenen vor wichtigen Weichenstellungen im Planungsprozess entsteht Transparenz, diese fördert das Vertrauen ins Projekt – aber auch in die Behörden, welche letztendlich entscheiden. Ziel der Mitwirkung ist, dass die Direktbetroffenen das BGK mittragen, welches die Grundlage für eine spätere Projektierung bildet. Im besten Fall gibt es dann bei der offiziellen Projektauflage nach Strassengesetz weniger oder keine grundlegenden Widerstände mehr.

Während der Bearbeitung des BGK sollen zwei Mitwirkungsworkshops mit Direktbetroffenen durchgeführt werden:

- Der erste Workshop findet frühzeitig im Projekt statt, wenn die Analyseergebnisse und erste Lösungsansätze vorliegen. So kann die Anwohnerschaft die Analyse ergänzen und erste Rückmeldungen zu den Lösungsansätzen abgeben.
- Der zweite Workshop wird erst durchgeführt, wenn die Grundkonzeption des BGK (evtl. in Varianten) im Entwurf vorliegt. Bevor die Gemeinde einen Entscheid für die Bestvariante fällt, sollen hier die Direktbetroffenen nochmals die Gelegenheit erhalten, ihre Bedürfnisse und Sicht der Dinge direkt einzubringen.

Nach Abschluss des BGK soll dann eine öffentliche Informationsveranstaltung für die gesamte, interessierte Bevölkerung stattfinden, in deren Nachgang noch schriftliche Stellungnahmen eingereicht werden können. Diese werden gesammelt, ausgewertet und aufbereitet, dass sie in die nachfolgende Projektierung einfließen können.

1.5 Begleitende Projektgruppe

Die Erarbeitung des BGK erfolgt in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Ebnat-Kappel. Im Verlauf der Bearbeitung werden mehrere Koordinationssitzungen stattfinden, um die Analyse, die verschiedenen Lösungsansätze/Varianten und die Bestvariante zu diskutieren. Die begleitende Projektgruppe setzt sich wie folgt zusammen:

- Jon Fadri Huder, Gemeindepräsident Ebnat-Kappel (seit 01.01.2021)
- Susanne Wickli-Läng, Gemeinderätin Ebnat-Kappel
- Rita Kägi Feller, Gemeinderätin Ebnat-Kappel
- Adrian Rüegg, Ratsschreiber, Gemeinde Ebnat-Kappel
- Hans Looser, Bau- und Liegenschaftsverwalter, Gemeinde Ebnat-Kappel
- Jonas Jost, Projektverfasser, asa AG (seit 01.09.2020)
- Patricia Wenk, Projektverfasserin, asa AG
- Alice Werner, Projektverfasserin, asa AG (bis 30.09.2020)

2. Planungsgrundlagen

2.1 Gemeinderichtplan – Verkehr und Infrastruktur

Der rechtsgültige Gemeinderichtplan stammt aus dem Jahr 2016, er wird zurzeit überarbeitet. Als Grundlage für das BGK dient daher der Entwurf des neuen Gemeinderichtplans. Nachfolgend sind ein Ausschnitt aus dem Teil «Verkehr und Infrastruktur» abgebildet und die wesentlichen Richtplanbeschlüsse dazu aufgeführt.

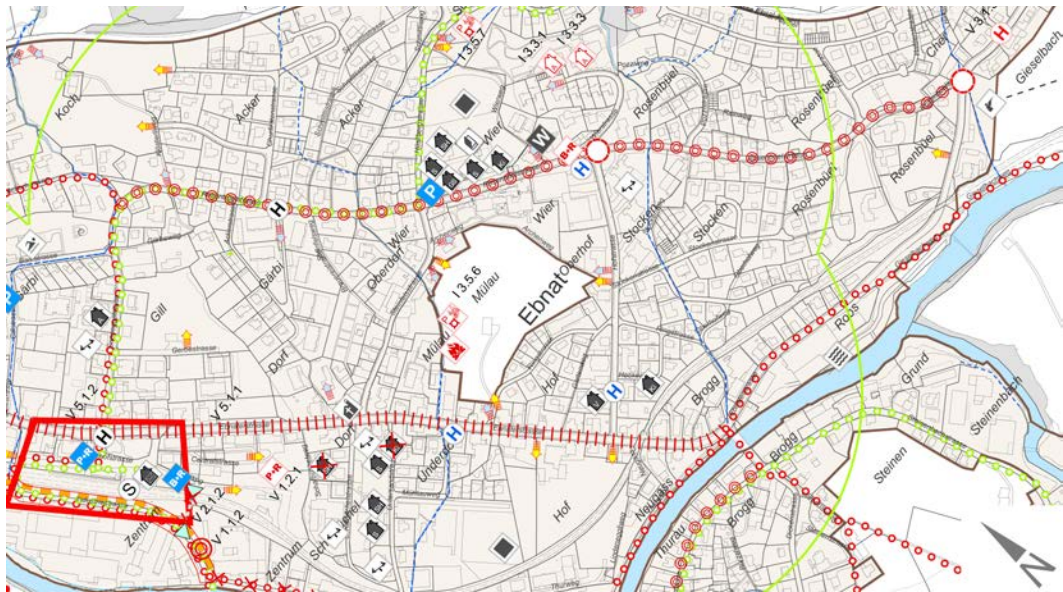


Abb. 2: Gemeinderichtplan – Verkehr und Infrastruktur, Quelle: Gemeinde Ebnat-Kappel

2.1.1 Teil Verkehr

Strassennetz

Richtplanbeschluss, V 1.1.4 Erschliessungsrichtung:

An den im Richtplan mit den Pfeilen «Erschliessungsrichtung» bezeichneten Stellen ist bei allen Planungs- und Baumassnahmen zu beachten, dass über kurz oder lang ein möglicher Anschluss eines hinterliegenden Gebietes gewährleistet bleibt. Die Anschlusspunkte sind lagemässig noch nicht abschliessend festgelegt. Grundlegende Abweichungen vom eingetragenen Standort bedürfen einer vorgängigen, umfassenden Interessenabwägung. Zur Sicherstellung der Erschliessungsoptionen sind nötigenfalls Sondernutzungspläne zu erlassen.

Wegnetz

Richtplanbeschluss, V 2.1.3 Bike and Ride:

Beim Bahnhof sowie bei der Bushaltestelle Ebnat, Gemeindehaus sind genügend gedeckte und gut zugängliche Fahrradabstellplätze bereitzustellen.

Bus- und Bahnnetz

Richtplanbeschluss, V 3.1.2 Ergänzung Überprüfen der Bushaltestellen:

Die Verteilung und Anordnung der Bushaltestellen in Ebnat-Kappel sind zu überprüfen und allenfalls anzupassen. Die Entwicklungsziele bzw. -gebiete der Gemeinde sind dafür massgebend. Die Bushaltestellen sind so zu optimieren, dass alle Haltestellen gedeckte Warteräume aufweisen. Weiter sind ÖV-Haltestellen auf ihre Alters- und Behindertengerechtigkeit zu überprüfen und wenn nötig und soweit möglich nachzurüsten.

Richtplanbeschluss, V 3.1.3 Bushaltestelle Gieselbach:

Die Bushaltestelle Gieselbach ist längerfristig ins Busnetz zu integrieren.

Sicherheit LV

Richtplanbeschluss, V 4.1.1 Schwachstellenanalyse LV:

Für das Siedlungsgebiet von Ebnat-Kappel ist die Schwachstellenanalyse für den Langsamverkehr zu überprüfen. Aus der Schwachstellenanalyse sind spezifische Massnahmen zu erarbeiten, welche zur Sicherheit für den LV beitragen. Priorität haben die Rosenbüel- und Sonneggstrasse sowie deren Zubringer und Knoten.

Richtplanbeschluss, V 4.1.2 Schulwege:

Schulwege sind bezüglich ihrer Sicherheit im Rahmen der Schwachstellenanalyse zu überprüfen. Notfalls sind geeignete Massnahmen im Bereich Strassenraumgestaltung oder Signalisation zu treffen.

Verkehrsberuhigung

Richtplanbeschluss, V 4.2.3 Durchfahrverbote:

Der Durchgangsverkehr zwischen Ackerhus- und Oberdorfstrasse ist zu vermeiden. Zudem sind im Industriegebiet die Verbindungsachsen von der Kappler- auf die Stegrütistrasse zu unterbinden.

Richtplanbeschluss, V 4.2.4 Tempo-30:

Für sämtliche Strassen innerhalb Baugebiet ist eine Tempo-30-Zone zu prüfen. Als Grundlage soll die zu erarbeitende Schwachstellenanalyse für den Langsamverkehr dienen. Mit der Änderung der Geschwindigkeitsregelung sind, wenn notwendig, auch die Strassenquerschnitte anzupassen.

Knotengestaltung

Richtplanbeschluss, V 4.3.1 bestehende Knoten überprüfen:

Die Knotengestaltungen sind hinsichtlich Sicherheit und Dimensionierung zu überprüfen:

- Ebnet-/Rosenbüelstrasse (Verkehrssicherheit Schulweg)
- Umfahrung Ost (insbesondere Unterführung für den Langsamverkehr)
- Trempel
- Wier (Verkehrssicherheit Schulweg / Bushaltestelle)

Zentrumsgestaltung

Richtplanbeschluss, V 5.1.2 Verkehrskonzept Bahnhofplatz:

Für den Bahnhofplatz und dessen Umgebung ist ein Gesamtverkehrskonzept zu erstellen, welches die Trennung des MIV und des LV sowie die Parkierung beinhaltet.

2.1.2 Teil Infrastruktur

Wasser / Abwasser

Richtplanbeschluss, I 1.1.1 Strassenentwässerung:

Bei Strassensanierungen hat die Strassenentwässerung neu im Trennsystem zu erfolgen.

Schulen und Kindergärten

Richtplanbeschluss, I 3.1.4 Zentralisierung Kindergärten:

Die Kindergärten Linden und Hof sind auf den Standort Wier zu konzentrieren.

Wohnformen im Alter

Richtplanbeschluss, I 3.3.1 Pflegeheim Wier:

Das Pflegeheim Wier ist gemäss dem durchgeführten Varianzverfahren zu sanieren und zu erweitern. Das Dienstleistungsangebot ist zu überprüfen und allenfalls anzupassen.

Richtplanbeschluss, I 3.3.3 Alterssiedlung Wier:

Im Wier ist eine Alterssiedlung zu realisieren.

Übrige öffentliche Bauten

Richtplanbeschluss, I 3.4.1 Gemeindesaal:

Die Aula im Wier dient im Sinne einer Mehrzwecknutzung auch als Gemeindesaal.

2.2 Strassenklassierung

Die Strassen im provisorischen Bearbeitungsperimeter sind Gemeindestrassen: Die Hofstrasse und der östliche Teil der Rosenbüelstrasse (ab Parzelle Nr. 341) sind als Gemeindestrasse 1. Klasse (rot) klassiert. Die Sonneggstrasse, die Gerbestrasse und der westliche Teil der Rosenbüelstrasse (bis und mit Parzelle Nr. 1412) sind als Gemeindestrasse 2. Klasse (violett) klassiert.

Die Steinfelsstrasse und die Hüslibergstrasse sind im Strassenklassierungsplan ebenfalls als Gemeindestrasse 1. Klasse eingetragen. Als Gemeindestrassen 2. Klasse münden die Badistrasse, der Ackerhusweg, die Ackerstrasse, die Churfürstenstrasse, die Schmittlistrasse, die Wierstrasse, die Pozzistrasse, die Haldenstrasse, die Stockenstrasse sowie die Ringstrasse (Ost und West) in die Strassen des provisorischen Bearbeitungsperimeters ein. Als Gemeindestrasse 3. Klasse (gelb) sind der Heckenweg, die Erschliessung aus dem Überbauungsplan Wier (Rosenbüelstrasse 43 und 43a-e) und der Klösterliweg klassiert.

Es gibt zudem einige klassierte Wegverbindungen, welche in die betrachteten Strassen einmünden. Dies sind der Steinfelsweg, der Wierweg, der Stockenweg, der Oberhofweg, der Kehrweg, der Rosenbüel-Haldenweg und der Archenweg.

Die Ebnaterstrasse von Westen ist bis zur östlichen Einmündung der Bahnhofstrasse als Kantonsstrasse klassiert. Die Sonneggstrasse mündet somit in eine Kantonsstrasse, die Hofstrasse und die Rosenbüelstrasse in eine Gemeindestrasse 1. Klasse.

Die Ebnaterstrasse stellt die eigentliche Ortsdurchfahrt dar. Die Sonnegg- und Rosenbüelstrasse sind somit von untergeordneter Bedeutung und als Sammelstrasse für die einmündenden Quartierstrassen und als Erschliessungsstrasse für direkt angrenzende Grundstücke zu verstehen.

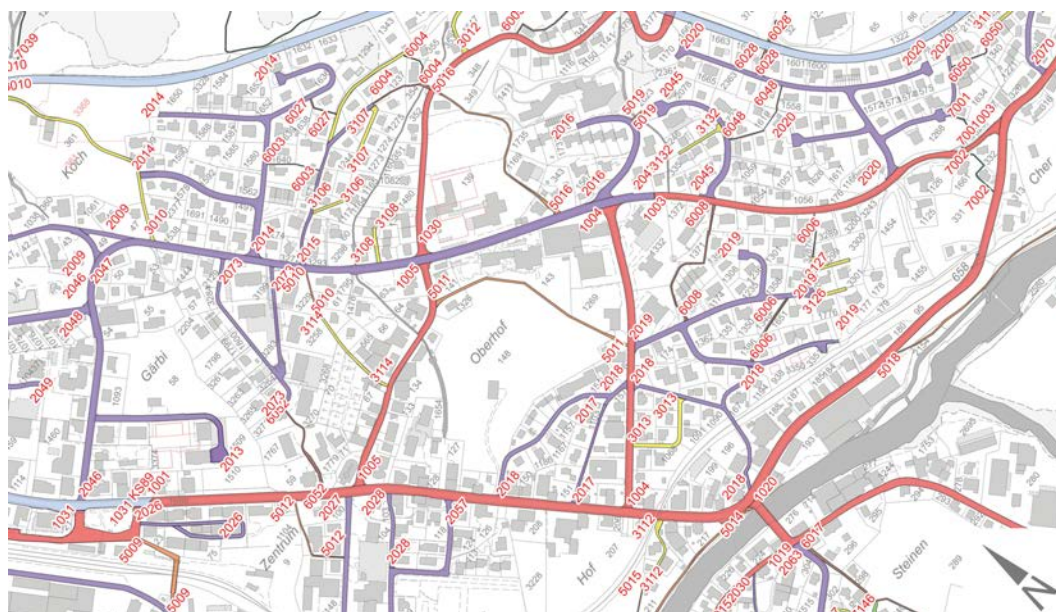


Abb. 3: Strassenklassierung, Quelle: Geoportal SG

2.3 Gemeinderichtplan – Siedlung und Landschaft

Der rechtsgültige Gemeinderichtplan stammt aus dem Jahr 2016, er wird zurzeit überarbeitet. Als Grundlage für das BGK dient daher der Entwurf des neuen Gemeinderichtplans. Nachfolgend sind ein Ausschnitt aus dem Teil «Siedlung und Landschaft» abgebildet und die wesentlichen Richtplanbeschlüsse dazu aufgeführt.

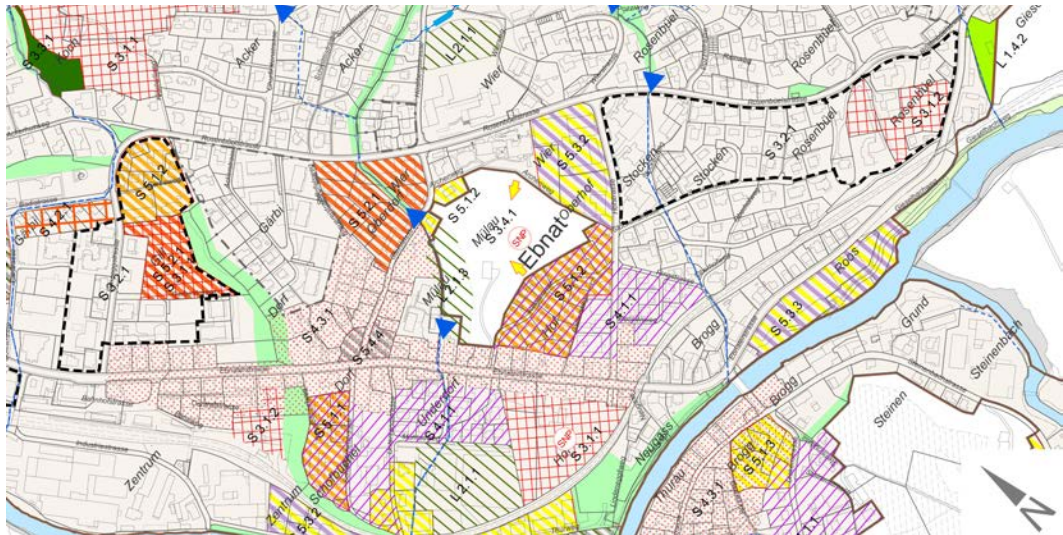


Abb. 4: Gemeinderichtplan – Siedlung und Landschaft, Quelle: Gemeinde Ebnat-Kappel

2.3.1 Teil Siedlung

Mischnutzung

Richtplanbeschluss, S 5.3.2 Mischnutzung 1. Priorität:

In den Ortsteilen Wier und Unterdorf, das Areal von Alex Neher AG im Zentrum von Kappel sowie das Areal südwestlich vom Ortsteil Schofbüchel sind die Industrie- und Gewerbegebiete in Wohn- und Gewerbezone umzuzonen. Für mögliche Umsiedlungen von ansässigen Industrie- und Gewerbebetrieben bemüht sich die Gemeinde aktiv für Alternativen.

2.3.2 Teil Landschaft

Siedlungsökologie

Richtplanbeschluss, L 2.2.2 Grünelemente im Strassenraum:

Es ist ein Gestaltungskonzept «Grünräume im Strassenraum» zu erstellen. Insbesondere sind die Strassenräume der Kappeler-, Ebnater-, Rosenbüel-, Sonnegg- und Hofstrasse hinsichtlich der Bepflanzung zu prüfen und wo notwendig aufzuwerten. Es sind sowohl siedlungsökologische als auch ortsbildgestalterische Aspekte zu beachten.

2.4 Nutzungsplanung und Nutzungsstruktur

Im provisorischen Bearbeitungsperimeter wird hauptsächlich gewohnt – vereinzelt ergänzt durch Kleingewerbe wie beispielsweise Coiffeursalons oder Zahnarztpraxen. Weiter gibt es verschiedene Glaubenseinrichtungen und öffentliche Gebäude. Die meisten Bauten befinden sich in Wohnzonen (WE, W2 und W3). Gemischte Wohn- und Gewerbezone (WG2 und WG3) sind im Kurvenbereich der Sonneggstrasse, südlich der Rosenbüelstrasse im Bereich der Steinfelsstrasse, am Knoten Rosenbüel-/Ebnaterstrasse und westlich der Hofstrasse im Bereich der Ringstrasse zu finden. In der westlichen Ecke Rosenbüel-/Hofstrasse gibt es Parzellen in der Gewerbe- und Industriezone (GI A). Die Kernzonen sind hauptsächlich entlang der Ebnaterstrasse zu finden. Im provisorischen Bearbeitungsperimeter liegen einige Parzellen östlich und westlich der Sonneggstrasse in den Zonen K3 und K4 sowie östlich und westlich der Hofstrasse in der Zone K3.

Direkt angrenzend an den provisorischen Bearbeitungsperimeter befinden sich die Badi, die Schulanlage Wier, das Altersheim Wier sowie die Gemeindeverwaltung in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (Oe BA). An der Gerbestrasse gibt es ein weiteres Grundstück in der Zone Oe BA, dieses ist grösstenteils unbebaut.

Auffallend sind die vereinzelt Grünzonen (GF), welche im provisorischen Bearbeitungsperimeter zu finden sind.

Es gibt nur noch wenige unbebaute Parzellen entlang der Strassen im provisorischen Bearbeitungsperimeter. Auf einigen Parzellen bestehen schon Pläne für Umbauten bzw. Neuüberbauungen. Diese Projekte befinden sich in sehr unterschiedlichen Planungsstufen von der Machbarkeitsstudie bis zum bewilligten Bauprojekt. Diese Planungen werden nach Möglichkeit im BGK berücksichtigt.

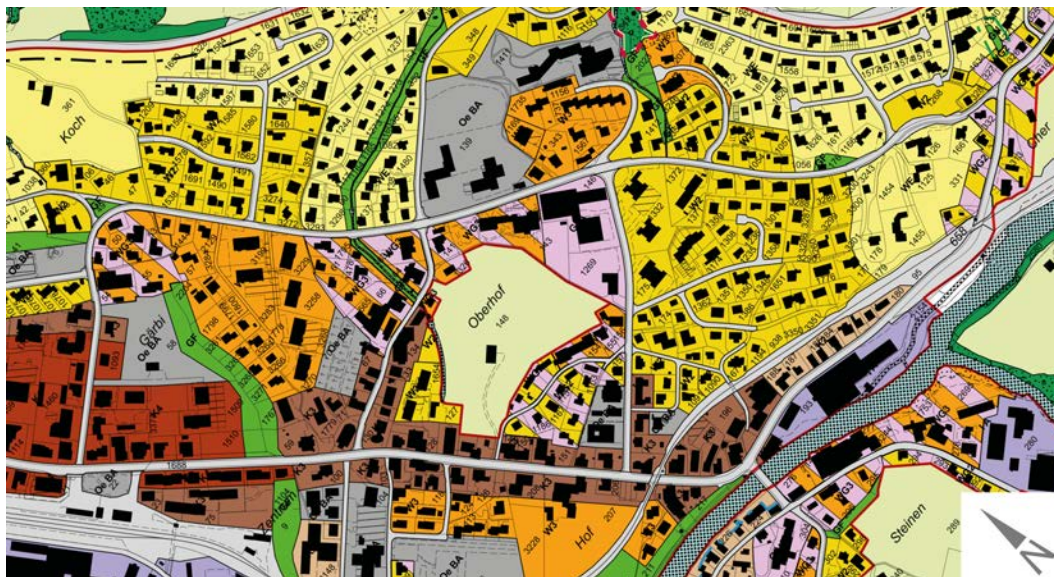


Abb. 5: Zonenplan, Quelle: Geoportal SG

2.5 Sondernutzungspläne und Schutzverordnung

Angrenzend an die Rosenbuelstrasse gibt es zwei Gebiete mit rechtskraeftigen Überbauungsplänen. Beide wurden bereits umgesetzt.

- Überbauungsplan Wier von 1991
- Überbauungsstudie Ackerebni von 2006

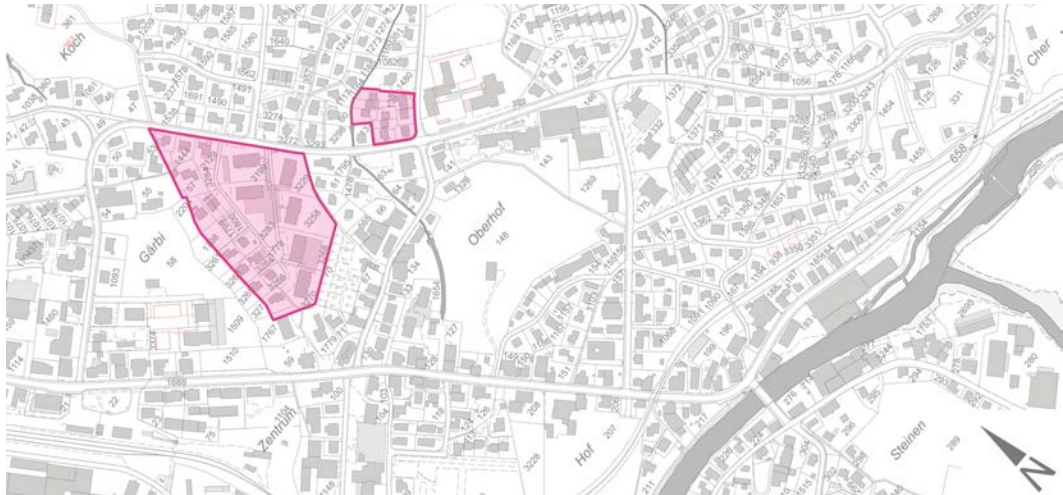


Abb. 6: Übersicht der Sondernutzungspläne, Quelle: Geoportal SG

Das Gebiet mit der Überbauungsstudie Ackerebni liegt im Ortsbildschutzgebiet OS A. Zudem ist die Liegenschaft Ebnaterstrasse 45 als Kulturobjekt (Nr. 23) klassiert. Diese Liegenschaft befindet sich am Knoten Hof-/Ebnaterstrasse und ist daher für das BGK von Relevanz.

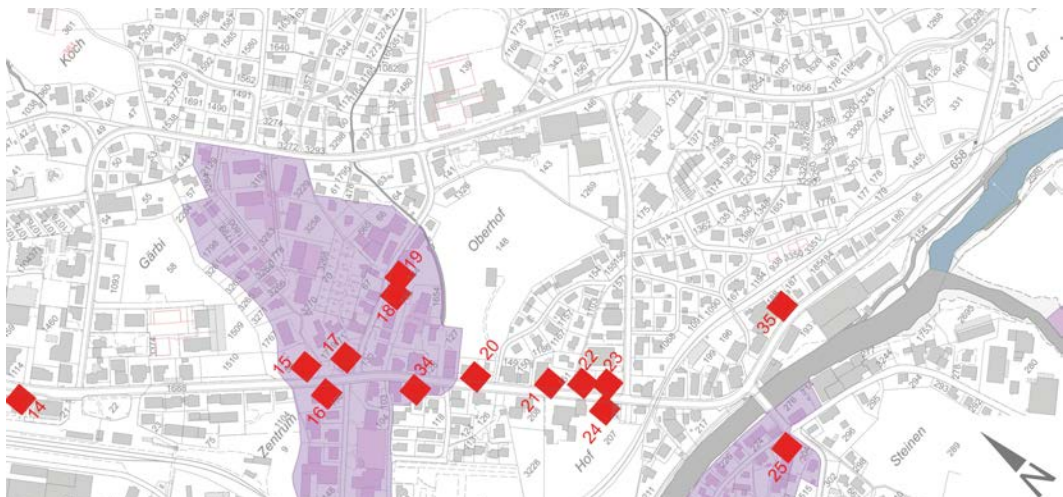


Abb. 7: Schutzverordnung, Quelle: Geoportal SG

2.6 Gewässer

Im provisorischen Bearbeitungsperimeter gibt es diverse Bachläufe. Der Schmittli-bach und der Leibach fliessen unter der Rosenbüelstrasse hindurch. Der Schmittli-bach wird auf beiden Seiten der Strasse offen geführt. Der Leibach hingegen ist nur auf der Nordseite offen, auf der Südseite ist er eingedolt.

Der Eschbach verläuft eingedolt vom Ackerhusweg her kommend in einem kurzen Abschnitt unter der Sonneggstrasse und dann unter der Badistrasse Richtung Westen weiter. Der Tobelbach unterquert die Ebnaterstrasse bei der Einmündung der Rosenbüelstrasse. Der provisorische Bearbeitungsperimeter wird hier nur ganz am Rande tangiert.

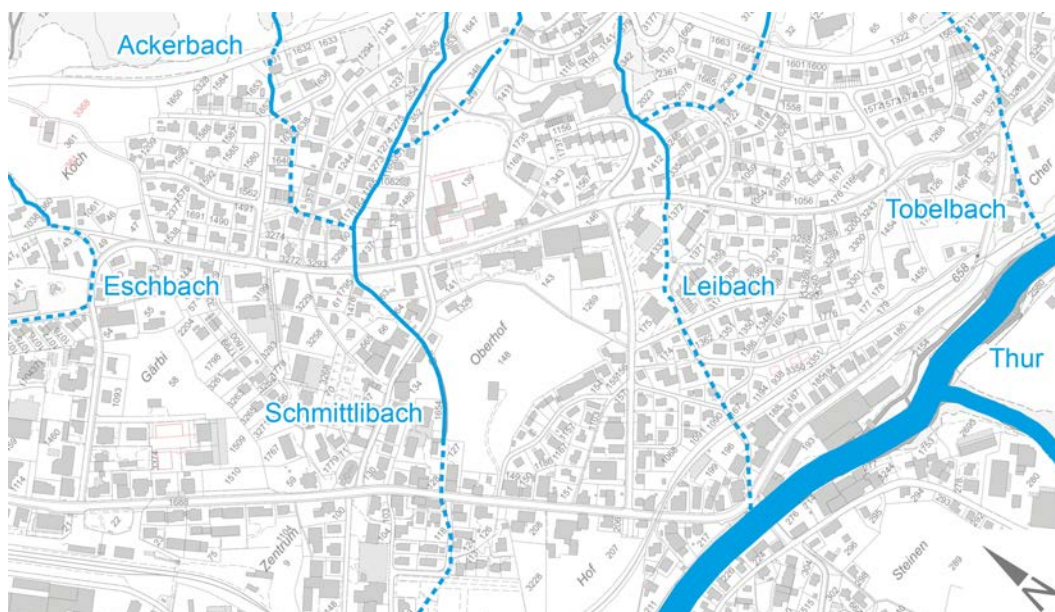


Abb. 8: Gewässer, Quelle: Geoportal SG / asa AG

Aus dem «Massnahmenkonzept Naturgefahren» der Ingenieure Bart AG aus dem Jahr 2015 gehen im Bereich Hochwasser notwendige Massnahmen für Bachläufe im provisorischen Bearbeitungsperimeter hervor. Nachfolgend sind die wichtigsten Massnahmen kurz zusammengestellt:

Eschbach

Auszug aus Massnahme J aus technischem Bericht

Der Eschenbach führt bereits bei häufigen Ereignissen zu grossflächigen Überflutungen im Siedlungsgebiet. Die Sonneggstrasse und der Badiweg sollen baulich so angepasst werden, dass von den Leitungen nicht mehr geschlucktes Wasser zum „Sportplatz Gill“ geleitet wird. Dieser wird so umfunktioniert, dass er als Retentionsbecken wirken kann.

→ Priorisierung Massnahmen: Priorität 2

Aktueller Stand (gemäss Rückmeldung der Gemeinde vom 13.05.2020)

Die Einmündung der Badistrasse in die Sonneggstrasse wurde erst saniert. Das potenzielle Hochwasser vom Eschbach wird in der bestehenden Situation bis Höhe Schwimmbad geführt. In der nächsten Etappe der Sanierung Badistrasse wird das Gefälle so ausgebildet, dass das Hochwasser bis zum Sportplatz Gill geführt wird. Der kontrollierte Abfluss vom Sportplatz Gill muss dann ebenfalls noch erstellt werden (weiterführende Massnahme).

Fazit für das BGK

Es sind keine Massnahmen zu berücksichtigen.

Ackerbach

Auszug aus Massnahme G aus technischem Bericht

Beim Ackerbach kommt es bereits bei häufigen Ereignissen zu flächigen Überschwemmungen. Es sind verschiedenen Varianten und Kombinationen dieser denkbar:

- Variante 1
Verbesserung Einlaufbauwerk bei der Churfürstenstrasse (Ausformung des Einlaufs verbessern, allenfalls Einstau und Abfluss unter Druck ermöglichen). Ausbau der Leitung auf mindestens HQ100.
- Variante 2
Einlaufbauwerk so gestalten, dass das Wasser, welches von der Leitung nicht mehr geschluckt werden kann auf die Churfürstenstrasse geleitet wird. Diese soll so angepasst werden, dass das Wasser oberhalb der Rosenbüelstrasse in einen zu erstellenden Graben entwässert und dieser das Wasser zum Schmittlibach bringt.

→ Priorisierung Massnahmen: Priorität 3

Aktueller Stand (gemäss Rückmeldung der Gemeinde vom 13.05.2020)

In der Zwischenzeit wurden die Parzellen Nr. 3275, 3272, 3293 und 3298 überbaut. Die Ausgangslage hat sich daher verändert. Es besteht zudem eine Rechts-Unsicherheit in Bezug auf den Gewässerverlauf und die Überbauung der Parzellen. Eine Klärung ist im Gange.

Fazit für das BGK

Es sind keine Massnahmen zu berücksichtigen.

Schmittlibach

Auszug aus Massnahme E aus technischem Bericht

Ausbau des Gerinnes und der Leitungen bis zu den Bahngleisen. Vor allem die zu kleinen Brücken und Durchlässe müssen vergrössert und die Einläufe so ausgeformt werden, dass die Kapazitäten voll ausgelastet werden können. Oberhalb der Ebnaterstrasse wurde das Gerinne vor Jahren ausgebaut; die Brücken und Durchlässe sind jedoch zu klein dimensioniert. Im Fall einer Sanierung dieser Schwachstellen soll auch die Kapazität des Gerinnes an diesem Abschnitt nochmals kritisch überprüft und wenn nötig lokal vergrössert werden.

Anstatt des wohl sehr teuren Gerinneausbaus ist auch Objektschutz denkbar. Zwischen Bahn und Thur ist das Gerinne offenzulegen. Dies ist sehr wichtig: So können alle Überflutungen, welche von Süden zwischen Flussterrasse und Thur durchgeleitet, abgeschnitten werden.

→ Priorisierung Massnahmen: Priorität 8

Aktueller Stand (gemäss Rückmeldung der Gemeinde vom 13.05.2020)

An der Brücke der Rosenbüelstrasse wurde in den letzten 10 Jahren nichts gemacht. Falls die Brücke tatsächlich einen Engpass darstellt, ist dies weiterhin ein bestehender Mangel.

Fazit für das BGK

Bei allfälligen baulichen Massnahmen an der Rosenbüelstrasse im Bereich der Brücke über den Schmittlibach ist zu berücksichtigen, dass der Bachdurchlass – falls tatsächlich notwendig – zeitgleich saniert werden könnte.

Leibach

Auszug aus Massnahme F aus technischem Bericht

Verbesserung Einlaufbauwerk der Brücken und Durchlässe (Ausformung des Einlaufs verbessern, allenfalls Einstau und Abfluss unter Druck ermöglichen), insbesondere bei dem Einlauf oberhalb der Rosenbüelstrasse. Ausbau des Gerinnes und der Leitungen bis zur Thur. Anstatt des wohl sehr teuren Gerinneausbaus ist auch Objektschutz denkbar. Allenfalls besteht eine Möglichkeit mittels Terrainanpassungen das Wasser via Wier- und Hofstrasse schadlos durch die Siedlung zu leiten.

→ Priorisierung Massnahmen: Priorität 14

Aktueller Stand (gemäss Rückmeldung der Gemeinde vom 13.05.2020)

Der Engpass beim Einlauf oberhalb der Rosenbüelstrasse besteht noch immer. Es wurden noch keine Massnahmen ergriffen.

Fazit für das BGK

Bei allfälligen baulichen Massnahmen an der Rosenbüelstrasse im Bereich der Brücke über den Leibach ist zu berücksichtigen, dass der Bachdurchlass – falls tatsächlich notwendig – zeitgleich saniert werden könnte. Im Rahmen des BGK können entlang der Wier- und der Hofstrasse aufgrund der Bearbeitungstiefe keine Massnahmen erarbeitet werden, welche das Wasser via diese Strassen ableitet. Allfällige technische Strassenbaumassnahmen sind im Rahmen des Vorprojektes bei der nächsten Strassensanierung allenfalls zu berücksichtigen.

3. Situationsanalyse

3.1 Räumliches Erscheinungsbild Strassenraum

Um den Strassenraum besser fassen zu können und das räumliche Erscheinungsbild zu beschreiben, wurde im März 2020 eine umfassende Fotodokumentation erstellt.

Nachfolgend wird das heutige Erscheinungsbild der Strassen im provisorischen Bearbeitungsperimeter kurz beschrieben und anhand einiger Fotos symbolhaft veranschaulicht.

3.1.1 Sonneggstrasse

Die Sonneggstrasse mündet über eine Trottoirüberfahrt in die Ebnaterstrasse (Kantonsstrasse) ein. Nahe der Einmündung befinden sich auf der Ebnaterstrasse die beiden Richtungshaltestellen Bahnhof. Die Fahrbahn der Sonneggstrasse ist rund 5.50m breit. Das Trottoir verläuft einseitig und ist rund 2m breit. Im Bereich der Einmündung Badistrasse wechselt das Trottoir auf die andere Strassenseite. Es gibt keine Fussgängerstreifen an der Sonneggstrasse. Speziell erwähnenswert ist die Lichtsignalanlage (LSA) in der Sonneggkurve, welche mit der Umlegung der Buslinie erstellt wurde. Die Fahrbahn in der Kurve ist lediglich rund 5.65m breit. Da hier ein Gelenkbus nicht mit anderen Fahrzeugen kreuzen kann, wurde die Lichtsignalanlage als Busbevorzugung erstellt. Der Gegenverkehr auf der Rosenbüelstrasse wird mittels der LSA angehalten und der Bus kann ohne Gegenverkehr durch die Kurve fahren.

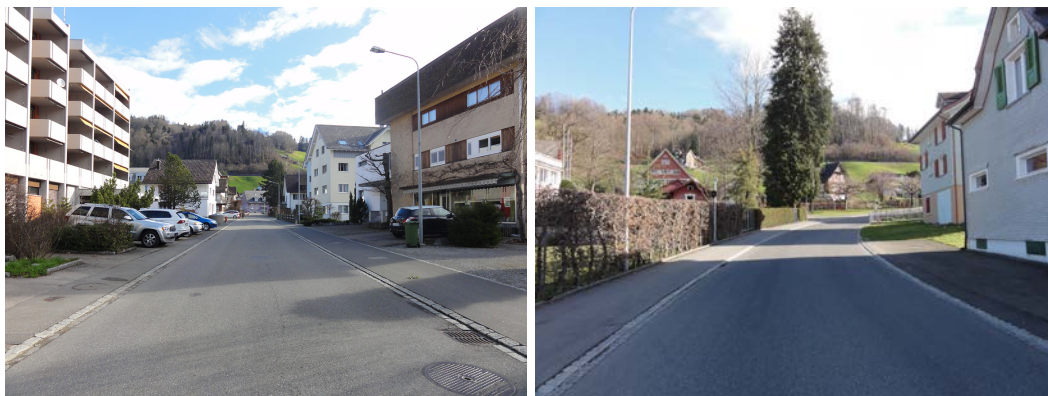


Abb. 9: Räumliches Erscheinungsbild der Sonneggstrasse, Quelle: asa AG

3.1.2 Gerbestrasse

Die Gerbestrasse ist eine Stichstrasse. Sie ist zurzeit teilweise über 6m breit und verfügt über kein separates Trottoir. Sie erschliesst einige Mehrfamilienhäuser und ein Gebäude der Swisscom. An der Gerbestrasse stehen Leitungssanierungen an.



Abb. 10: Räumliches Erscheinungsbild der Gerbestrasse, Quelle: asa AG

3.1.3 Rosenbüelstrasse

Die Rosenbüelstrasse ist im westlichen Teil (bis zur Hofstrasse) rund 5.50m breit. Das Trottoir verläuft grösstenteils nur einseitig, zwischen dem Schmittlibach und der Hofstrasse gibt es jedoch beidseitig ein Trottoir.

Im östlichen Teil (ab der Hofstrasse bis zur Einmündung in die Ebnaterstrasse) ist die Rosenbüelstrasse teilweise nur einspurig befahrbar. In den Engstellen befinden sich auf den Seiten hohe Stützmauern, die Fahrbahn ist hier nur rund 3.50m breit. Durch Signalisation sind die Vortrittsverhältnisse in den einspurigen Abschnitten klar geregelt. Fussgängerstreifen gibt es einzig auf beiden Seiten der letzten Einengung vor dem Knoten Rosenbüel-/Ebnaterstrasse. Die Rosenbüelstrasse mündet vortrittsbelastet ('Kein Vortritt') in die Ebnaterstrasse.



Abb. 11: Räumliches Erscheinungsbild der Rosenbüelstrasse (Abschnitt West (l.), Abschnitt Mitte (r.)),
Quelle: asa AG



Abb. 12: Räumliches Erscheinungsbild der Rosenbüelstrasse (Abschnitt Ost), Quelle: asa AG

3.1.4 Hofstrasse

Die Hofstrasse ist mit einer Fahrbahnbreite von rund 6m breiter als die Sonnegg- und die Rosenbüelstrasse. Es gibt ein einseitiges Trottoir. Am Knoten Hof-/Rosenbüelstrasse gilt teilweise Rechtsvortritt. Im Knotenbereich ist ein Fussgängerstreifen markiert und eine provisorische Fussgängerschutzinsel angebracht. Die Hofstrasse ist bei der Einmündung in die Ebnaterstrasse vortrittsbelastet (Kein Vortritt).



Abb. 13: Räumliches Erscheinungsbild der Hofstrasse, Quelle: asa AG

3.2 Analyse Nutzungen

Im oder direkt angrenzend an den provisorischen Bearbeitungsperimeter befindet sich hauptsächlich Wohnnutzung. Es gibt jedoch auch verschiedene öffentliche Nutzungen wie Schulen und Sportanlagen, Gebäude der öffentlichen Verwaltung, Glau-benseinrichtungen und Gewerbe. Diese Nutzungen konzentrieren sich hauptsächlich auf die Sonneggstrasse, die Hofstrasse und die Rosenbüelstrasse (zwischen Steinfels- und Hofstrasse).

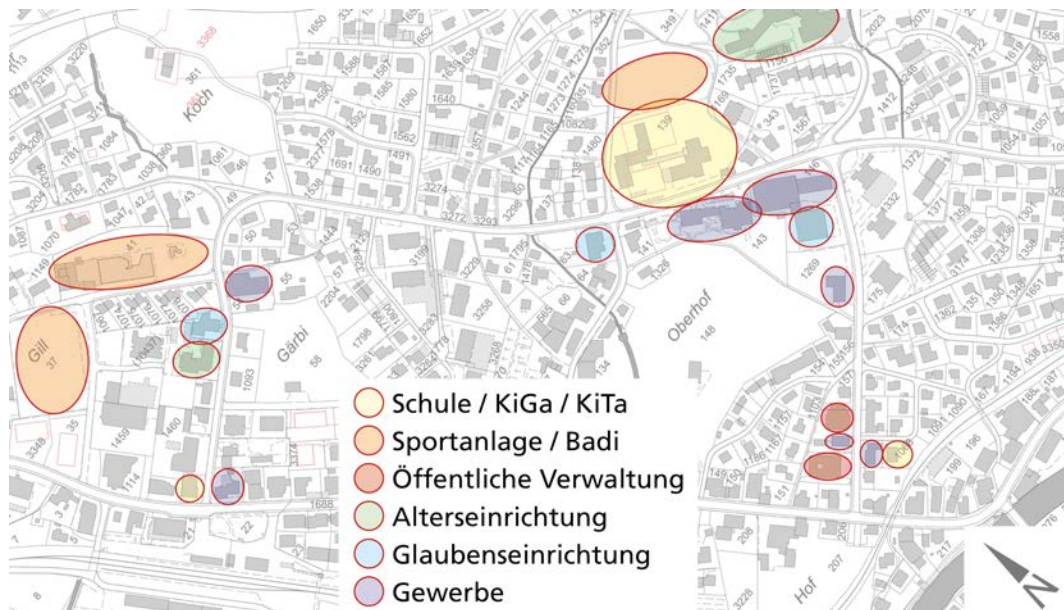


Abb. 14: Analyse Nutzungen in der Umgebung, Quelle: asa AG

3.3 Motorisierter Verkehr

Die Strassen im provisorischen Bearbeitungsperimeter sind in beiden Fahrtrichtungen befahrbar. Auf der Rosenbüelstrasse gibt es zwischen Hofstrasse und Einmündung in die Ebnetstrasse eine Tempobeschränkung auf 40 km/h (vgl. Abb. 15, S. 24). Auch auf der Steinfelsstrasse und der Hüslbergstrasse ist die Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h beschränkt. Am Knoten Rosenbüel-/Hüslberg-/Steinfelsstrasse treffen somit zwei unterschiedliche Temporegimes aufeinander.

Für den motorisierten Verkehr sind die einmündenden Strassen grösstenteils als Stichstrassen (Sackgassen) ausgebildet. Auf diversen Strassen gibt es auch Zufahrtsbeschränkungen (Teilfahrverbote mit dem Zusatz «Zubringerdienst gestattet»). Diese zwei Fakten unterstützen den Sammelstrassen-Charakter, insbesondere der Rosenbüel- und der Hofstrasse.

Die Vortrittsverhältnisse sind nicht immer eindeutig geregelt. In der nachfolgenden Darstellung sind die heutigen Vortrittsregimes an den verschiedenen Knoten ersichtlich (vgl. Abb. 15, S. 24). Bei der Kategorie «Vortritt unklar» sind meist Randabschlüsse über die einmündende Fahrbahn gezogen, es gibt jedoch keine Signalisation oder Markierungen, die auf «Kein Vortritt» hinweisen. Aus verkehrsplanerischer Sicht sind die Vortrittsverhältnisse daher unklar.

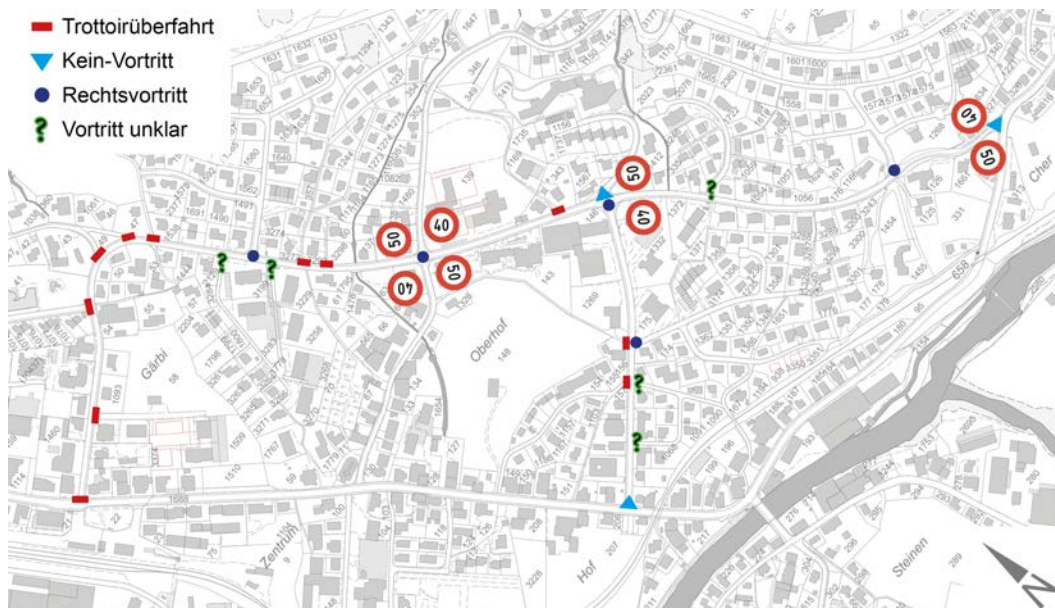


Abb. 15: Übersicht motorisierter Verkehr und Vortrittsverhältnisse an Knoten, Quelle: Geoportal SG / asa AG

3.4 Fuss- und Veloverkehr

Die Sonnegg- und Rosenbüelstrasse haben für den Fuss-/Veloverkehr verschiedene Funktionen: Verbinden, Erschliessen und Feinverteilen. Die Sonnegg- und die Rosenbüelstrasse haben auf lokaler Ebene eine grosse Bedeutung für den Fuss- und den Veloverkehr, insbesondere in Bezug auf die Schulwege. Die Rosenbüelstrasse, die Sonneggstrasse bis zur Badistrasse und die Steinfelsstrasse werden von Schulkindern zu Fuss und mit dem Velo benützt. Die restliche Sonneggstrasse, die Hüslibergstrasse und die Hofstrasse hingegen werden eher nur als Fusswege benutzt.



Abb. 16: Schulwege – Fussweg (rot) sowie Fuss- und Veloweg (blau), Quelle: LV-Portal Kanton SG

Auf lokaler Ebene sind die meisten Strassen und Wege im Quartier als Fusswege im sogenannten Langsamverkehrsnetz eingetragen. Das Netz an Fusswegen ist bereits sehr gut ausgebaut. Bemerkenswerterweise gibt es rund um den provisorischen Bearbeitungsperimeter aber keine Einträge zum Veloverkehr.

Entlang der Sonneggstrasse und weiter über den Ackerhusweg verläuft ein regionaler Wanderweg. Aufgrund der teilweise nur einseitig vorhandenen Trottoirs ist beim Begehen des Wanderweges das Queren der Sonneggstrasse unerlässlich.



Abb. 17: Langsamverkehrsnetz Gemeinde, Quelle: Geoportal SG

In der übergeordneten Betrachtung sind ein regionaler Veloweg in der Achse Sonneggstrasse – Rosenbüelstrasse – Ebnaterstrasse und ein kantonaler Mountainbikeweg in der Achse Sonneggstrasse – Rosenbüelstrasse – Hüslibergstrasse vorhanden. Auf dem Mountainbikeweg verlaufen die Routen «Ritteren» und «Tanzboden Bike» (vgl. Abb. 18, S. 26).

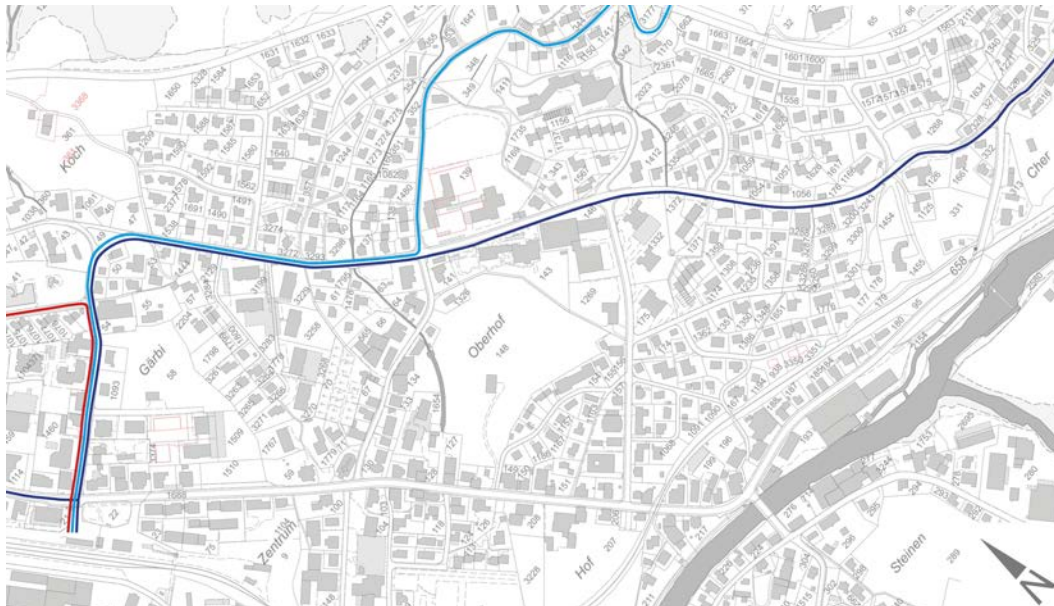


Abb. 18: Wanderweg (rot), übergeordnete Velo- (dunkelblau) und Mountainbikerouten (hellblau),
Quelle: Geoportal SG / asa AG

3.5 Öffentlicher Verkehr

Die Buslinie 770 Lichtensteig – Wattwil – Ebnat-Kappel verkehrt seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 am Linienende in einer Schlaufenfahrt via Sonnegg-/Rosenbüel-/Hofstrasse. Die Haltestellen Acker, Wier, Gemeindehaus und Mühlau werden nur noch einseitig bedient.

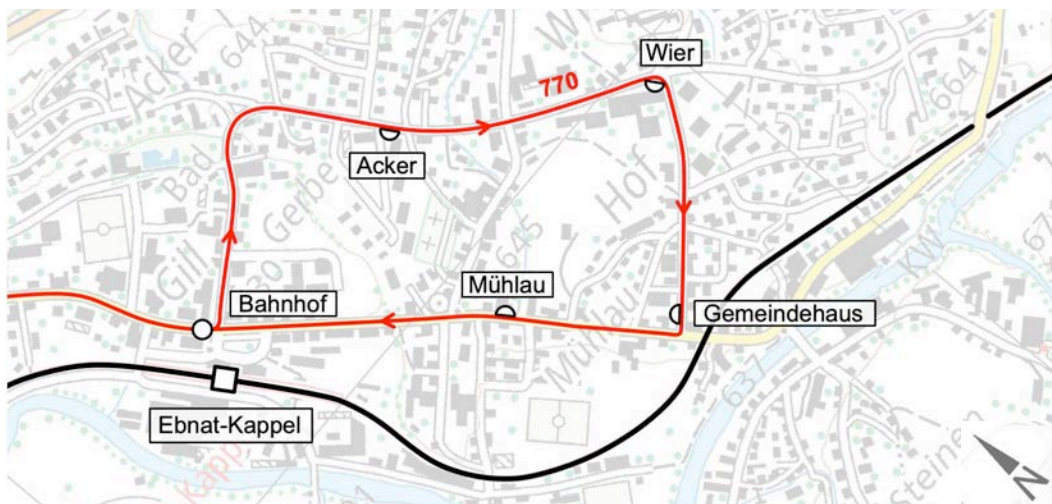


Abb. 19: Aktuelle Buslinienführung mit Haltestellen, Quelle: Swisstopo / asa AG

Auf der Buslinie 770 besteht ein Halbstundentakt, in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) verkehren die Busse jedoch im Viertelstundentakt. Tagsüber werden hauptsächlich Gelenkbusse (18m) eingesetzt, wobei auf den Verdichtungskursen in der HVZ teilweise nur Standardbusse (12m) verkehren.

Im provisorischen Bearbeitungsperimeter befinden sich die drei Haltestellen Acker, Wier und Gemeindehaus. Die Haltestelle Acker wurde erst im Jahr 2019 fertiggestellt. An der Haltestelle Wier haben die Verdichtungskurse in der HVZ eine Standzeit von 2 Minuten. Nachfolgend sind die wichtigsten Eckdaten der heutigen Haltestellen zusammengestellt:

Haltestelle	Haltestellentyp	Höhe der Haltekante	Behindertengerecht
Acker			
	Fahrbahnhalt	22cm	ja
Wier			
	Halt auf Vorplatz (analog Busbucht)	0cm	nein
Gemeindehaus			
	Fahrbahnhalt	3cm	nein

3.6 Verkehrserhebungen und Verkehrszahlen

Im Sommer 2020 wurden an der Sonneggstrasse und an der Rosenbüelstrasse zeitgleich einwöchige Verkehrserhebungen (Verkehrszählung und Geschwindigkeitsmessung) durchgeführt. Die Verkehrserhebungen wurden von der Firma CRMV GmbH durchgeführt und fanden mit einem Seitenradargerät verdeckt statt.

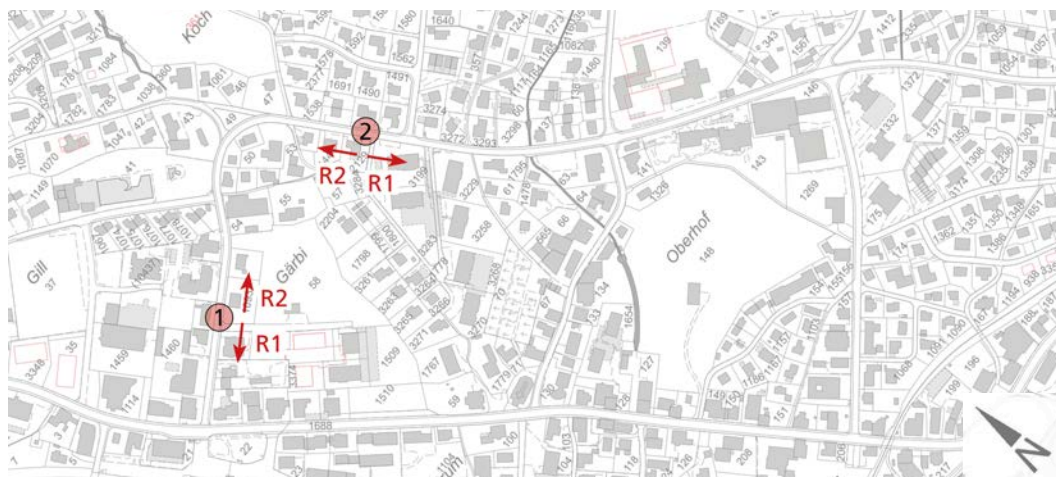


Abb. 20: Übersicht der Messstandorte und Darstellung der Fahrtrichtungen, Quelle: CRMV GmbH / asa AG

Der Verkehr wurde eine Woche lang rund um die Uhr erhoben, dies vom Dienstag, 18. August bis Montag 24. August 2020:

Sonneggstrasse	Richtung	DTV	DWV	SV-Anteil	V ₅₀	V ₈₅	V _{max}	V-Übertretung
	R1	435 Fz	472 Fz	1.6 %	45 km/h	52 km/h	99 km/h	19.8 %
	R2	414 Fz	456 Fz	13.3 %	44 km/h	52 km/h	93 km/h	18.2 %
		849 Fz	928 Fz	7.4 %	45 km/h	52 km/h	99 km/h	19.0 %
Rosenbüelstrasse	Richtung	DTV	DWV	SV-Anteil	V ₅₀	V ₈₅	V _{max}	V-Übertretung
	R1	429 Fz	473 Fz	11.0 %	40 km/h	47 km/h	71 km/h	6.8 %
	R2	471 Fz	512 Fz	2.0 %	42 km/h	49 km/h	71 km/h	11.6 %
		900 Fz	985 Fz	6.5 %	42 km/h	49 km/h	71 km/h	9.2 %

DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr (Montag – Sonntag)

DWV = durchschnittlicher täglicher Werktagverkehr (Montag – Freitag)

SV-Anteil = Schwerverkehrsanteil, abgebildet von Montag – Freitag)

V₅₀ = Geschwindigkeit, die von 50 % aller gemessenen Fahrzeuge nicht überschritten wird

V₈₅ = Geschwindigkeit, die von 85 % aller gemessenen Fahrzeuge nicht überschritten wird

V_{max} = höchste gemessene Fahrgeschwindigkeit

V-Übertretung = Anteil der Geschwindigkeitsübertretungen (Vsign.: 50 km/h)

Fazit der Verkehrserhebungen

Die Verkehrsbelastung ist auf beiden Strassenabschnitten in etwa gleich: Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) beträgt rund 900 Fahrzeuge.

→ Die Verkehrsbelastung ist für die Grösse des Quartiers tief und allein aus der Anzahl Fahrzeuge lässt sich kein direkter Handlungsbedarf ableiten.

Der Schwerverkehrsanteil ist in Fahrtrichtung Wier mit 11% bzw. 13.3% sehr hoch. Dies ist nicht weiter überraschend und lässt sich durch die Buslinie erklären, welche in Fahrtrichtung Wier an den beiden Messstandorten vorbeifährt. In Fahrtrichtung Wattwil ist der Schwerverkehrsanteil mit 1.6% bzw. 2% erwartungsgemäss tief.

→ Der Schwerverkehrsanteil in Fahrtrichtung Wier ist lediglich aufgrund des Busverkehrs sehr hoch (11% bzw. 13.3%), sonst verkehrt wenig Schwerverkehr.

Die erfassten Geschwindigkeiten sind mit einem V_{85} von 52km/h an der Sonneggstrasse und 49km/h an der Rosenbüelstrasse als hoch einzustufen. Immerhin 15% der erfassten Fahrzeuge fahren schneller als 52 bzw. 49km/h, obwohl die signalisierte Höchstgeschwindigkeit 50km/h beträgt. Da der Strassenquerschnitt mit 5.50m nicht sehr breit ist, lässt sich die schnelle Fahrgeschwindigkeit nur damit erklären, dass sehr wenig Gegenverkehr herrscht und beim Kreuzen problemlos aufs Trottoir ausgewichen werden kann.

→ Der ermittelte V_{85} ist hoch. Für die Einführung einer Tempo-30-Zone wären bauliche Massnahmen zwingend notwendig, damit eine solche Langsamfahrzone von der Kantonspolizei (KAPO) bewilligt werden könnte.

Die Anzahl der Geschwindigkeitsübertretungen ist sehr hoch. Der Anteil der Fahrzeuge, welche die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 50km/h übertreten liegt bei der Sonneggstrasse in beiden Fahrtrichtungen bei rund 19%. Das ist überraschend hoch und lässt sich nicht auf Antrieb erklären. Auch an der Rosenbüelstrasse wird die Geschwindigkeit von 6.8% der Fahrzeuge in Richtung Wier und von 11.2% der Fahrzeuge in Richtung Wattwil übertreten. Auch das ist auf einer Quartierstrasse ein hoher Anteil an Geschwindigkeitsübertretungen.

→ Der Anteil an Geschwindigkeitsübertretungen ist an beiden Messstandorten hoch. Insbesondere an der Sonneggstrasse fahren rund 19% aller gemessenen Fahrzeuge schneller als die erlaubten 50km/h. Das ist ein sehr hoher Wert und auch gefährlich!

Die gemessenen Höchstgeschwindigkeiten sind Ausreisser und finden hauptsächlich nachts statt. Immer mal wieder sind jedoch auch Fahrzeuge tagsüber mit einer Geschwindigkeit von über 70km/h an den Messandorten vorbeigefahren. Dennoch sind es Einzelfälle und einige Fehlmessungen aufgrund nahe am Gerät vorbeifahren der Motorräder/Velos sind nicht gänzlich auszuschliessen.

→ Einige Fahrzeuge sind mit über 70km/h an den Messstandorten vorbeigefahren.
Dabei handelt es sich jedoch um Einzelfälle, genau so wie bei den gemessenen Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 99km/h.

3.7 Unfallauswertung

Vom 01.01.2015 bis 31.12.2019 wurden an der Sonneggstrasse- und der Rosenbüelstrasse drei Unfälle polizeilich registriert. An der Hofstrasse sind keine Unfälle registriert. Bei der Auswertung eines erweiterten Betrachtungsperimeters ergeben sich im gleichen Zeitrahmen sieben weitere, polizeilich registrierte Unfälle.

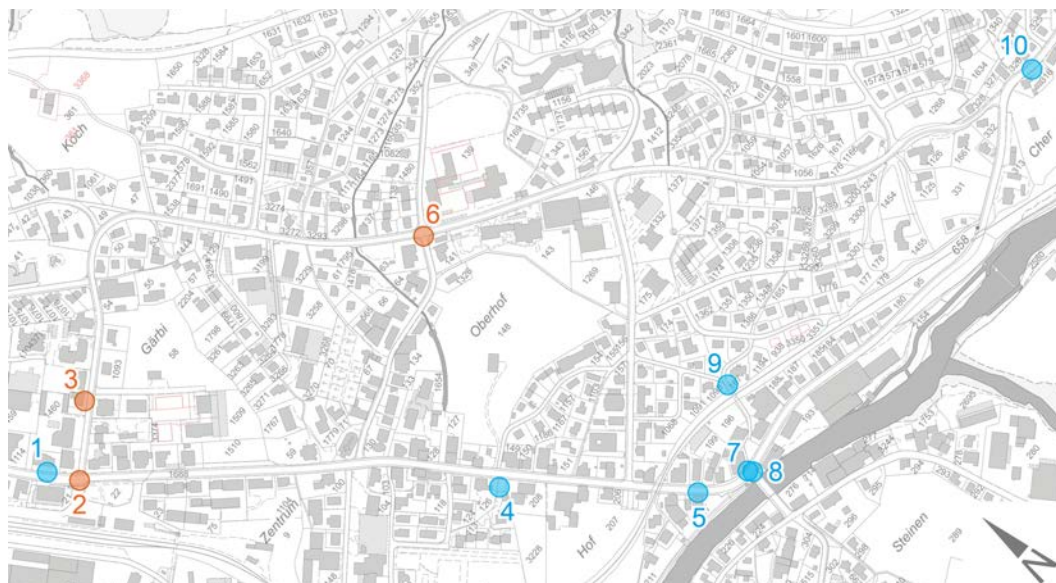


Abb. 21: Übersicht polizeilich registrierte Unfälle (2015 - 2019), Quelle: Kantonspolizei St. Gallen, asa AG

Nr.	Unfalltyp / Hauptursache	Fahrzeugart	Verletzungsgrad	Bemerkungen	Jahr
1	Abbiegeunfall – unerlaubtes Befahren eines Trottoirs / Fussweges (längs)	Velo, Motorrad	1 Schwer-verletzter		2018
2	Einbiegeunfall – missachten des Vortrittssignals Kein Vortritt	Personenwagen, Kleinmotorrad	1 Leicht-verletzter		2018
3	Schleuder- oder Selbstunfall – unbekannte Ursache	Unbekannt	Nur Sachschaden		2015
4	Parkierunfall – unvorsichtiges Rückwärtsfahren	Lieferwagen, Personenwagen	Nur Sachschaden		2015
5	Schleuder- oder Selbstunfall – nichtanpassen an die Sichtverhältnisse	Personenwagen	Nur Sachschaden	Seniorenunfall	2018
6	Überqueren der Fahrbahn – missachten des Rechtsvortritts	Personenwagen, Mofa	1 Schwer-verletzter	Seniorenunfall	2019

Nr.	Unfalltyp / Hauptursache	Fahrzeugart	Verletzungsgrad	Bemerkungen	Jahr
7	Abbiegeunfall – Vortritt beim Linksabbiegen vor Gegenverkehr	Personenwagen, Velo	1 Leichtverletzter	Seniorenunfall	2018
8	Einbiegeunfall – missachten des Vortrittssignals Kein Vortritt	Velo, Velo	1 Schwerverletzter	Seniorenunfall	2017
9	Frontalkollision – vorschriftswidriges Begegnen oder ungenügendes Rechtsfahren	Velo, Personenwagen	1 Leichtverletzter	Kinderunfall	2017
10	Schleuder- oder Selbstunfall – Übermüdung / Einschlafen	Personenwagen	1 Leichtverletzter		2016

Die Auswertung der Unfälle innerhalb des provisorischen Bearbeitungsperimeters (orange) lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- 3 polizeilich registrierte Unfälle
- Keine Unfälle mit Fussgängerbeteiligung
- Keine Unfälle mit Velobeteiligung
- 2 Unfälle mit Motorrad-/Mofabeteiligung
- 1 Unfall mit schwerverletzter Person
- 1 Unfall mit leichtverletzter Person
- Keine Unfälle mit Kinderbeteiligung
- 1 Unfall mit Seniorenbeteiligung

Fazit der Fallauswertung

Die drei polizeilich registrierten Unfälle ereigneten sich an unterschiedlichen Orten.

→ Keine Unfallhäufung an einem Ort feststellbar.

Bei den drei polizeilich registrierten Unfällen handelt es sich um verschiedene Unfalltypen.

→ Keine Häufung eines Unfalltyps feststellbar.

Drei polizeilich registrierte Unfälle innerhalb von fünf Jahren in einem rund 1.7 km langen Beobachtungsperimeter stellen eine vergleichsweise geringe Anzahl dar.

→ Auf Basis der Anzahl Unfälle im betrachteten Zeitraum sind keine grundsätzlichen, schwerwiegenden Sicherheitsdefizite feststellbar.

3.8 Schwachstellenanalyse

Über den gesamten Strassenraum des definitiven Projektperimeters (vgl. Kap. 5.1) wurde eine Schwachstellenanalyse durchgeführt, die Sicherheitsdefizite beschrieben und mittels Fotodokumentation ergänzt (vgl. Beilage 3). Diese Dokumentation hilft im Variantenstudium bei der Entwicklung von Lösungsansätzen und Verbesserungsmöglichkeiten. Die Schwachstellen verteilen sich auf folgende in Problemkategorien:

- **Fussgängerschutz** ist mangelhaft
- **Ausbaubreite** ist zu gering oder fördert mögliches Fehlverhalten (Ausweichmanöver aufs Trottoir aufgrund niedrigem Randabschluss)
- **Seitliche Begrenzung** direkt fahrbahnanliegend schränkt Befahrbarkeit ein (verleitet zum Fahren in Strassenmitte)
- **Knoten** ist überdimensioniert oder zu schmal dimensioniert
- **Vortrittsverhältnisse** sind unklar oder unterschiedlich am gleichen Knoten
- **Bushaltestelle** nicht hindernisfrei (nicht BehiG-konform) ausgebaut
- **Übrige Defizite**



Abb. 22: Schwachstellenanalyse mit sieben Problemkategorien, Quelle: asa AG

3.9 Fazit Gesamtanalyse

Aus der gesamten Situationsanalyse lässt sich folgendes Fazit ziehen:

- Keine Unfallschwerpunkte vorhanden
- Sicherheitsdefizite sind feststellbar und ausgewiesen
- Verkehrsaufkommen ist insgesamt gering
- Anteil Grossfahrzeuge (exkl. Busse) ist gering
- (Zu) hohe Fahrgeschwindigkeiten

4. Klärung Buslinienführung

4.1 Ausgangslage mit heutiger Linienführung

Die Buslinie 770 Lichtensteig – Wattwil – Ebnat-Kappel verkehrt seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 am Linienende in einer Schlaufenfahrt via Sonnegg-/Rosenbüel-/Hofstrasse. Die Haltestellen Acker, Wier, Gemeindehaus und Mühlau werden nur einseitig bedient. Gemäss Auskunft des Busbetreibers BLWE hat sich die Schlaufenfahrt bewährt. Die Fahrzeit konnte leicht verkürzt werden, wodurch der Fahrplan nun stabiler ist. Die Anschlussbrüche in Wattwil sind spürbar zurückgegangen (verbesserte Anschlusssicherheit in Wattwil).

Bereits gibt es Überlegungen bezüglich einer Verlängerung der Schlaufe in Richtung Gieselbach. Mit der Verlängerung der Schlaufe würde die Buslinie anstatt via Hofstrasse weiter über die Rosenbüelstrasse Ost bis hin zur Ebnaterstrasse führen. Bevor im Rahmen des BGK Massnahmen für den Strassenraum definiert sowie die behindertengerechte Ausgestaltung der Bushaltestellen vorgenommen werden können, muss die Buslinienführung genauer betrachtet werden. Dafür ist die Buslinienführung im heutigen Zustand sowie auf künftige Entwicklungen hin zu überprüfen sowie die Anzahl und Lage der Haltestellen zu klären.

Die Ergebnisse aus den Untersuchungen bezüglich der Buslinienführung haben grossen Einfluss auf die künftige Lage der Bushaltestellen. Auch der definitive Projektperimeter für das BGK (vgl. Kap. 5.1) wird erst nach der Prüfung der Buslinienführung festgelegt.

4.2 Beurteilung heutiges Angebot (mit kurzer Schlaufe)

4.2.1 ÖV-Angebot im Raum Wattwil / Ebnat-Kappel

- S2 Altstätten – St.Gallen – Wattwil – Nesslau im Stundentakt
(in Wattwil bestehen Anschlüsse in alle Richtungen)
- Ergänzung zum Halbstundentakt mit Buslinie 790
(gilt nicht für Ebnat-Kappel, Buslinie 790 verkehrt via Umfahrungsstrasse)
- Buslinie 770 mit Halbstundentakt im Grundtakt auf .00/.30-Knoten in Wattwil
- Buslinie 770 mit HVZ-Verdichtungskurse auf ca. Viertelstundentakt

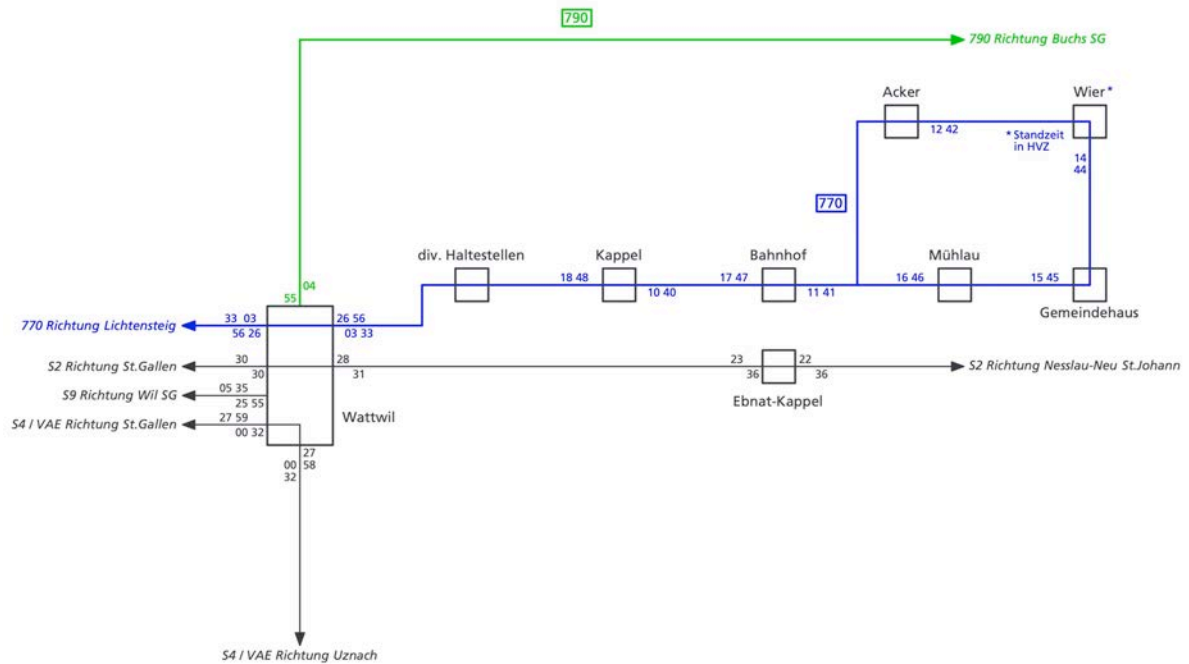


Abb. 23: Netzgrafik ÖV-Angebot im Raum Wattwil / Ebnat-Kappel, Quelle: asa AG

4.2.2 Merkmale Buslinie 770

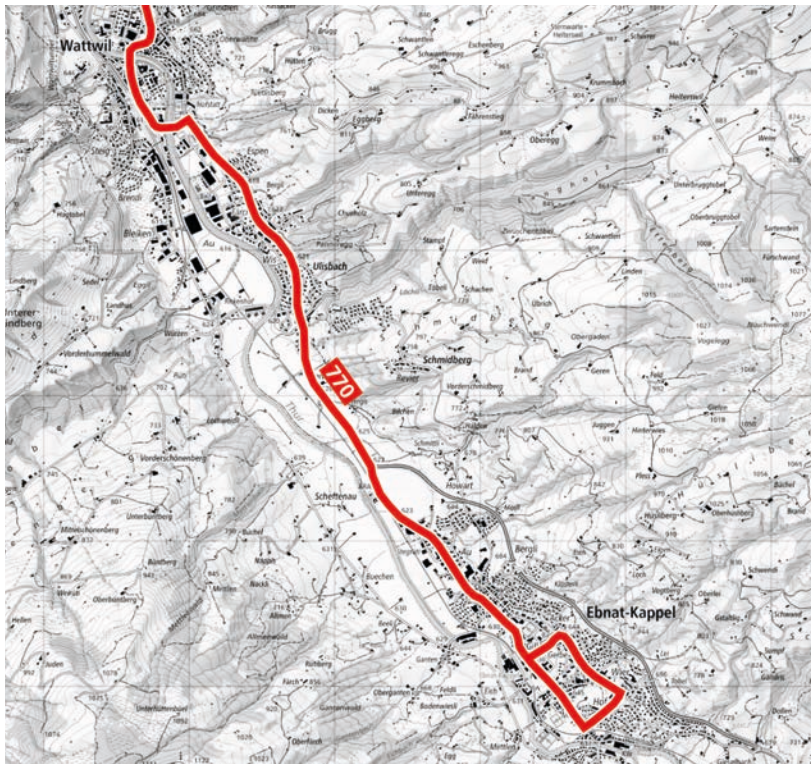


Abb. 24: Übersicht Buslinie 770 heute, Quelle: Swisstopo / asa AG

Linienführung	Lichtensteig – Wattwil – Ebnat-Kappel	
Fahrplanangebot	Montag – Freitag Samstag Sonntag	Halbstundentakt / in HVZ Viertelstundentakt Halbstundentakt Stundentakt
Betriebszeiten in Ebnat-Kappel (ungefähr)	Montag – Freitag Samstag Sonntag	04.45 – 22.15 Uhr 06.15 – 22.15 Uhr 06.15 – 22.15 Uhr Um 22.35 und 23.35 Uhr ab Wattwil verkehren die Busse bis Nesslau-Neu St.Johann (keine Schlaufenfahrt in Ebnat-Kappel). In den Nächten Fr/Sa und Sa/So kommen noch weitere Nachtbusse zum Angebot hinzu.
Anzahl Kurspaare	Montag – Freitag Samstag Sonntag	46 33 17
Anschlüsse in Wattwil	- von St.Gallen (VAE/S4/S2), von Rapperswil (VAE/S4) und von Wil SG (S9) - nach St.Gallen (VAE/S4/S2), nach Rapperswil (VAE/S4) und nach Wil SG (S9)	
Fahrzeugbedarf	2 Fahrzeuge / in HVZ 4 Fahrzeuge	
Transportunternehmen	BLWE	

4.2.3 Örtliche Erschliessung

Um aufzuzeigen, wie das Siedlungsgebiet heute mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen ist, wurde mit Hilfe von GIS-basierten Daten Einzugsgebiete berechnet. Dabei wurde für Bushaltestellen eine Fusswegdistanz von 400m und bei Bahnhaltstellen eine Fusswegdistanz von 750m zugrunde gelegt.

Grundsätzlich gilt es festzuhalten, dass die örtliche Erschliessung mit der heutigen Linienführung gut ist. Am Siedlungsrand gibt es jedoch Gebiete, welche nicht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind (vgl. Abb. 25, S. 36, pink eingekreist). Einige dieser Gebiete lassen sich nur sehr schwer mit dem ÖV erschliessen, weil sie zu weit entfernt liegen. Eine wirtschaftlich betriebene Buslinie kann nicht in Sackgassen fahren, um dort noch einige wenige Liegenschaften zusätzlich zu erschliessen. Das Verbesserungspotenzial der örtlichen Erschliessung liegt daher realistisch betrachtet hauptsächlich östlich im Gebiet Gieselbach.

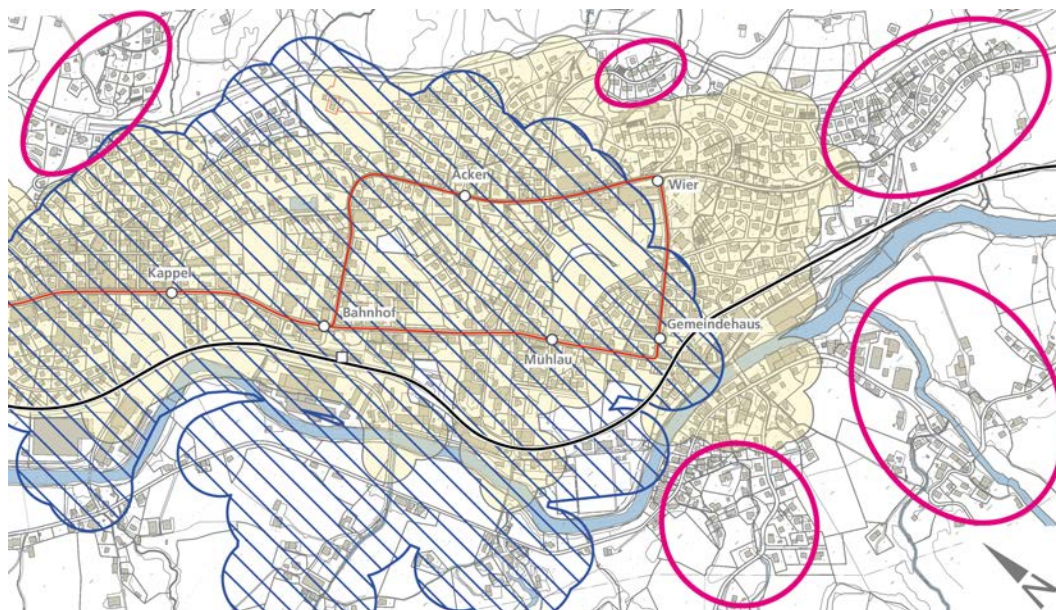


Abb. 25: Einzugsgebiete mit bestehenden Erschliessungslücken (pink), Quelle: Kanton St. Gallen, asa AG

4.2.4 Zeitliche Erschliessung

Die Buslinie 770 verkehrt von Montag bis Samstag im Halbstundentakt, an Sonntagen nur im Stundentakt. An Werktagen (Montag – Freitag) werden in der Hauptverkehrszeit (HVZ) morgens und abends Verdichtungskurse geführt, sodass viertelstündliche Busverbindungen bestehen.

Die Angebotsstandards des Kantons St.Gallen definieren im Korridor Wattwil – Ebnat-Kappel einen Halbstundentakt, was mit dem bestehenden Angebot erreicht wird.

4.2.5 Anschlussqualität und Anschlusssicherheit

Die Buslinie 770 macht im Grundtakt Anschlüsse an den .00/.30-Knoten in Wattwil. Es bestehen Verbindungen in alle Richtungen. Da die verschiedenen Züge am Bahnhof Wattwil nicht zur gleichen Zeit ein- und ausfahren, müssen die Busse in beiden Fahrtrichtungen fahrplanmässig 7 Minuten am Bahnhof Wattwil stehen. Die Fahrzeit nach Ebnat-Kappel und zurück nach Wattwil beträgt genau 23 Minuten. Daher besteht im heutigen Fahrplan keine Reservezeit. Während die Anschlüsse in den Nebenverkehrszeiten stabil sind, gibt es in den Hauptverkehrszeiten teilweise Anschlussbrüche. Dies ist hauptsächlich auf das grössere Verkehrsaufkommen auf den Strassen zurückzuführen. Mit der neuen Schlaufenfahrt in Ebnat-Kappel seit Dezember 2018 konnte der Fahrplan etwas stabilisiert werden und die Anschlussbrüche in Wattwil sind gemäss Auskunft der BLWE spürbar zurückgegangen.

In der HVZ (morgens und abends) verkehrt die Buslinie 770 viertelstündlich. Damit werden stabile Anschlüsse in Wattwil sichergestellt, auch wenn die Übergangszeiten (Zeit für das Umsteigen von Bahn auf Bus und umgekehrt) deutlich länger sind, weil keine schlanken Anschlüsse erstellt werden.

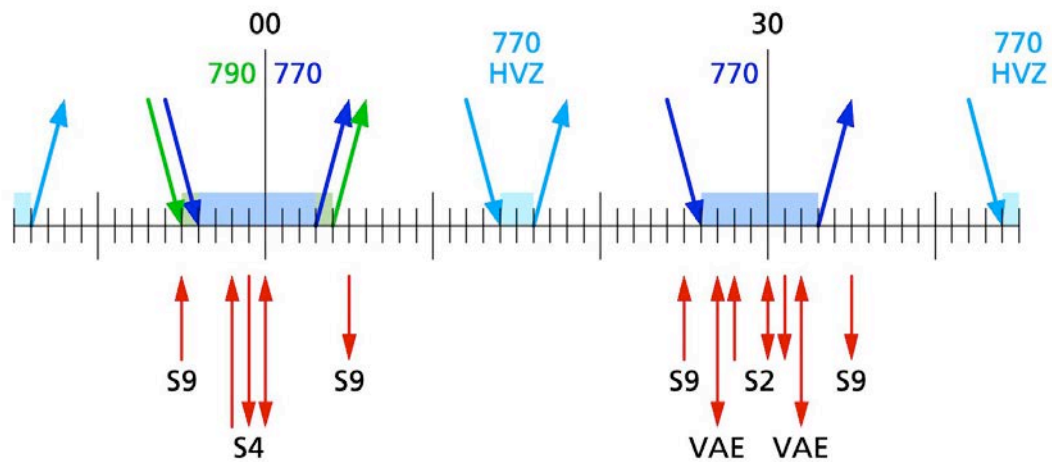


Abb. 26: Grafik der Anschlusssituation am Bahnhof Wattwil (oben Busse, unten Züge), Quelle: asa AG

4.2.6 Frequenzen

Nachstehend sind die detaillierten Frequenzzahlen für die Haltestellen in Ebnat-Kappel aus dem Jahr 2019 aufgeführt. Dabei handelt es sich jeweils um die durchschnittliche Anzahl Ein- und Aussteiger pro Haltestelle und Tag (Montag - Freitag), aufgliedert nach Fahrtrichtung. Es gilt zu beachten, dass die Haltestellen Acker, Wier, Gemeindehaus und Mühlau nur in einer Fahrtrichtung bedient werden. Die Haltestelle Wier ist die Endhaltestelle der Buslinie 770, weshalb sie je nach Fahrtrichtung keine Einsteiger bzw. keine Aussteiger aufweist.

	Haltestelle	Aussteiger	Einsteiger
Fahrtrichtung Ebnat	Kapplerhof	51	7
	Au	60	18
	Kappel	71	19
	Bahnhof	133	66
	Acker	41	24
	Wier	118	-

	Haltestelle	Aussteiger	Einsteiger
Fahrtrichtung Wattwil	Wier	-	98
	Gemeindehaus	86	89
	Mühlau	25	42
	Bahnhof	33	88
	Kappel	10	52
	Au	17	60
	Kapplerhof	5	55

Abb. 27: Durchschnittliche Anzahl Ein-/Aussteiger pro Haltestelle und Tag im 2019, Quelle: BLWE, asa AG

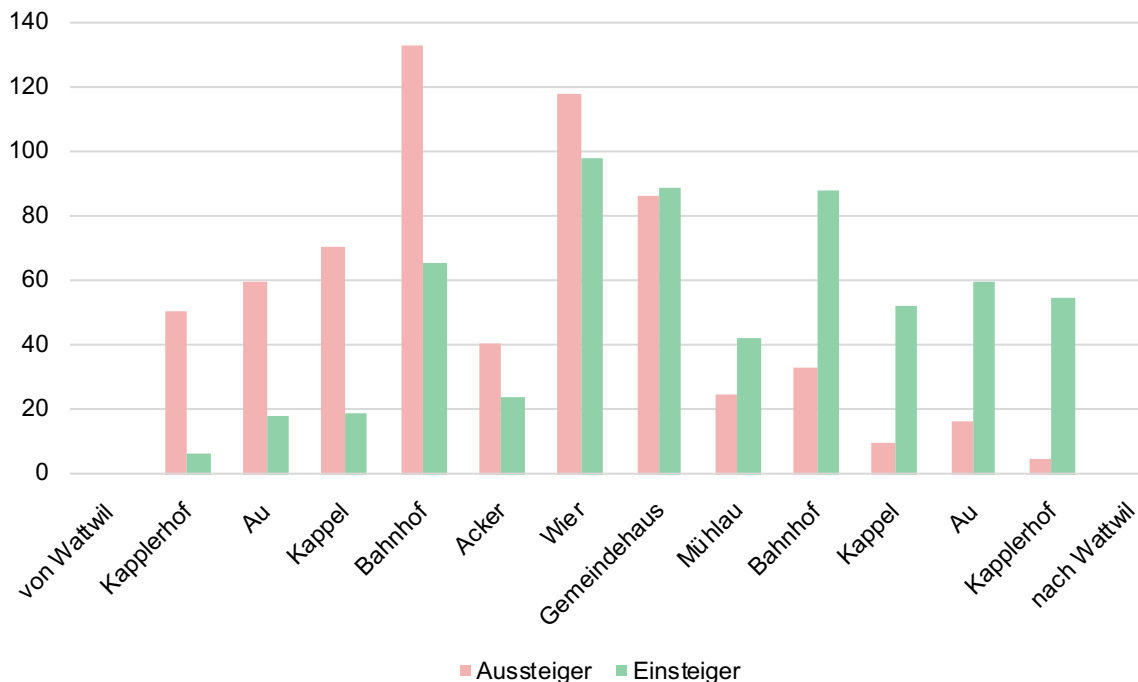


Abb. 28: Durchschnittliche Anzahl Ein-/Aussteiger pro Haltestelle und Tag im 2019, Quelle: BLWE, asa AG

Für die Beurteilung der Nachfrage wurden die Frequenzzahlen aus dem Fahrplanjahr 2019 herangezogen (Quelle: BLWE). Die Haltestellen in Ebnat-Kappel sind gut frequentiert. Es ist klar, dass beispielsweise die Haltestelle Bahnhof aufgrund der Umsteigemöglichkeit auf die Bahn, der zentralen Lage und der angrenzenden Nutzungen oder auch die Haltestelle Wier aufgrund ihres grossen Einzugsgebietes viele Ein-/Aussteiger aufweisen. Aber auch die neue Haltestelle Acker weist bereits im ersten Betriebsjahr mit durchschnittlich rund 65 Ein- und Aussteigern pro Tag eine gute Benützung auf.

Die vorliegenden Frequenzzahlen aus dem Jahr 2019 können leider nicht mit den Zahlen aus dem Jahr 2018 – vor Inbetriebnahme der Schlaufenfahrt – verglichen werden. Grund dafür ist, dass die BLWE seit dem Jahr 2019 eine neue Software für die Erhebung der Ein-/Aussteiger in Gebrauch hat. Dadurch entstehen bei den erhobenen Zahlen zwischen 2018 und 2019 Abweichungen, welche allenfalls zu falschen Schlüssen führen könnten.

4.3 Künftige Entwicklung beim öffentlichen Verkehr

- Angedacht ist eine Verdichtung zum Halbstundentakt zwischen Wattwil und Nesslau mit der Bahn (Buslinie 790 ist eigentlich nur ein Vorlaufbetrieb). Davon könnte auch Ebnat-Kappel profitieren.
- Bis anhin ging man davon aus, dass dafür Infrastrukturausbauten notwendig sind (Kreuzungsstelle Krummenau).

- Der Halbstundentakt mit der Bahn ist momentan weder im Ausbauschnitt 2025 noch im Ausbauschnitt 2035 (strategisches Entwicklungsprogramm des Bundes und der SBB zum Ausbau der Bahninfrastruktur) enthalten, was Infrastrukturausbauten sehr schwierig macht.
- Es gibt jedoch ein Konzept, welches aufzeigt, dass das Bahnangebot auch ohne Kreuzungsstelle verdichtet werden kann (mit Kurzwende).
- Es wird davon ausgegangen, dass dafür ein automatisierter Bahnbetrieb erforderlich ist (Realisierungszeitpunkt: ungewiss).
- Für die Buslinie 770 wird überlegt, ob die Schlaufenfahrt in Ebnat-Kappel verlängert werden könnte, um weitere Teile des Siedlungsgebietes mit dem ÖV zu erschliessen (Gieselbach). Dafür wären jedoch Infrastrukturausbauten für neue Haltestellen und allenfalls auch für die Strasseninfrastruktur im östlichen Teil der Rosenbüelstrasse, zwischen Hof- und Ebnaterstrasse, notwendig.

4.4 Fakten zur Verlängerung der Schlaufe für Buslinie 770

- Die grössere Schlaufe führt zu einer Verlängerung des Fahrweges um rund 800m, dadurch verlängert sich die Fahrzeit um rund 2-3 Minuten.
- An der Rosenbüelstrasse Ost – im Abschnitt zwischen Hof- und Ebnaterstrasse – bestehen teilweise einspurige Abschnitte mit unterschiedlichen Vortrittsverhältnissen (Bus hätte nicht überall Vortritt vor dem Gegenverkehr).
- An der Ebnaterstrasse muss der Bahnübergang passiert werden, wo die geschlossene Bahnschranke zu Verzögerungen führen kann.
- Die Bushaltestellen Wier und Gemeindehaus müssen verschoben werden.
- Eine neue Bushaltestelle im Bereich des Knotens Rosenbüel-/Ebnaterstrasse muss erstellt werden.
- Die neue Linienführung mit den verschobenen bzw. neuen Haltestellen erschliesst zusätzliche Siedlungsgebiete mit dem ÖV (vgl. Abb. 29, S. 40, grün eingekreist).

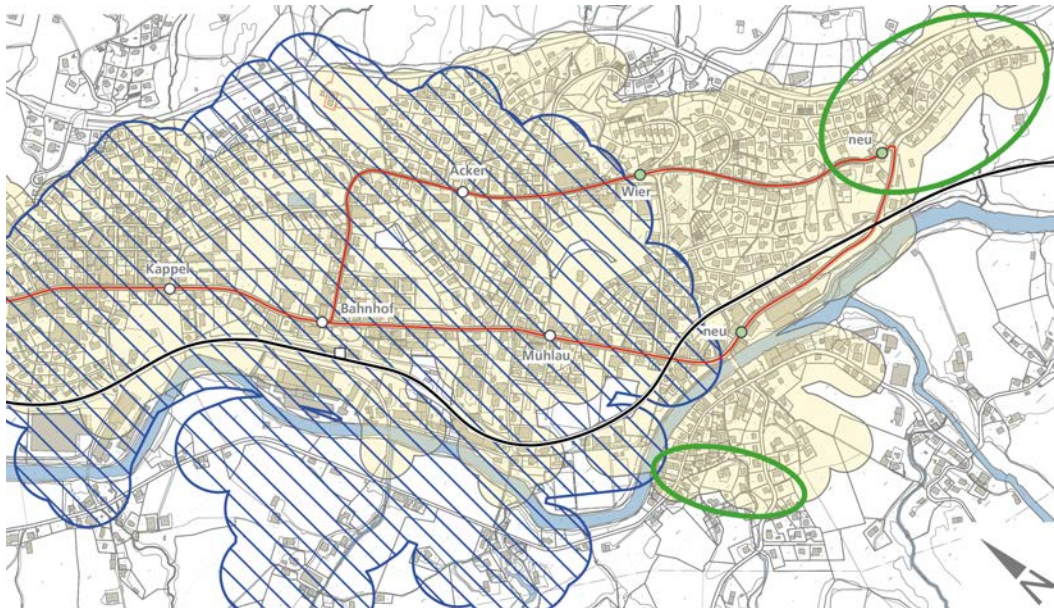


Abb. 29: Einzugsgebiete mit behobenen ehemaligen Erschliessungslücken (grün),
Quelle: Kanton St. Gallen, asa AG

4.5 Fazit zu Auswirkungen auf die Planung

Die Fahrzeit im Grundtakt ist heute mit 23 Minuten ausgereizt, es bestehen keine Reserven. Eine Verlängerung der Buslinie 770 mit den Kursen des Grundtaktes ist deshalb nicht so einfach möglich. Es wären weitere, teilweise einschneidende und kostspielige Massnahmen wie beispielsweise das Aufheben von Haltestellen (was nur schwer realisierbar ist) oder der Ausbau von Strassen und Bahnübergängen notwendig. Dies scheint zurzeit wenig realistisch.

Im Hinblick auf die Fertigstellung der Umfahrung Wattwil, die für 2022 geplant ist, zeichnet sich jedoch ab, dass der Bus für die heutige Linienführung weniger Fahrzeit benötigt. Es wird davon ausgegangen, dass sich der Verkehr in Wattwil durch die Umfahrung massiv reduziert. Zudem wird im Rahmen der neuen Umfahrungsstrasse auch der Knoten Stegrüti umgestaltet, wodurch für den Bus das Einbiegen in die Kapplerstrasse Richtung Wattwil wegfällt. Diese Veränderungen sparen auf der bestehenden Linienführung Fahrzeit und es bietet sich somit die Chance, dass der Bus mehr Fahrzeit für eine verlängerte Linienführung zur Verfügung hätte. Die Überprüfung, ob eine Verlängerung der Buslinie möglich ist, kann wohl kaum vor Fertigstellung der Umfahrung im Jahr 2022 erfolgen. Es ist wichtig, dass die Ausgangslage klar ist. Die tatsächlichen Veränderungen im Verkehrsaufkommen müssen bekannt sein und es sollen Testfahrten unter realen Bedingungen durchgeführt werden können. Es bringt nichts, die Buslinie vorzeitig zu verlängern und somit zu riskieren, dass als Resultat davon in Wattwil die Anschlüsse nicht mehr gewährleistet sind.

Bei den HVZ-Verdichtungskursen bestehen heute mindestens 2 Minuten Reserve. Diese Kurse haben 2 Minuten Standzeit an der Haltestelle Wier und könnten deshalb theoretisch eine längere Schleife fahren. Aus verkehrsplanerischer Sicht wird zum

heutigen Zeitpunkt jedoch davon abgeraten, diese Kurse isoliert betrachtet zu verlängern. Denn dafür sind neue Infrastrukturbauten wie Haltestellen zu erstellen, die nur in der Hauptverkehrszeit genutzt werden. Auch die Attraktivität der Erschliessung zusätzlicher Siedlungsgebiete ist nur mässig, weil die Haltestellen nur in der Hauptverkehrszeit angefahren werden und diese Kurse keine schlanken Anschlüsse in Wattwil machen.

Die verkehrsplanerische Empfehlung für das weitere Vorgehen und die Auswirkungen auf das BGK lauten folgendermassen:

1. Im Rahmen des BGK kann nicht abschliessend geklärt werden, ob die Buslinie 770 künftig verlängert werden soll. Daher soll vorerst die heutige, funktionierende Buslinienführung weiter bestehen bleiben. Nach Fertigstellung der Umfahrung Wattwil im Jahr 2022 ist eine Verlängerung der Schlaufenfahrt konkret zu prüfen. Zu diesem Zeitpunkt sollte klar sein, inwiefern sich das Verkehrsaufkommen und die Fahrzeit der Busse verändern und ob dadurch genügend Fahrzeitreserven für eine Verlängerung der Buslinie vorhanden sind.
2. Aufgrund der gleichbleibenden Buslinienführung soll das BGK nicht über den östlichen Teil der Rosenbüelstrasse, sondern über die Hofstrasse erstellt werden. Das BGK soll somit über die Sonneggstrasse, über die Rosenbüelstrasse bis zum Knoten Rosenbüel-/Hof-/Wierstrasse und über die Hofstrasse erstellt werden (vgl. Kap. 5.1).
3. Sämtliche Massnahmen im BGK sind darauf auszulegen, dass sowohl die heutige Buslinienführung als auch eine verlängerte Schlaufenfahrt ermöglicht wird (aufwärtskompatibel). Dies gilt insbesondere auch für die Lage und die Anordnung der Bushaltestellen. Es soll auch darauf geachtet werden, dass bei der Haltestelle Gemeindehaus, welche bei einer Verlängerung der Schlaufe aufgehoben wird, vorerst nicht übermässig in die Haltestelleninfrastruktur investiert wird (solange noch unklar ist, wie sich die Linienführung entwickelt).

5. Entwicklungsparameter

5.1 Definitiver Projektperimeter

An der Sitzung vom 30. April 2020 hat der Gemeinderat Ebnat-Kappel den definitiven Projektperimeter festgesetzt. Das BGK wird über die Sonneggstrasse, die Rosenbüelstrasse bis zum Knoten Rosenbüel-/Hof-/Wierstrasse und über die Hofstrasse erstellt. Die Gerbestrasse wird in die Überlegungen miteinbezogen. Der östliche Teil der Rosenbüelstrasse wird nicht weiterbearbeitet (vgl. Kap. 1.3).

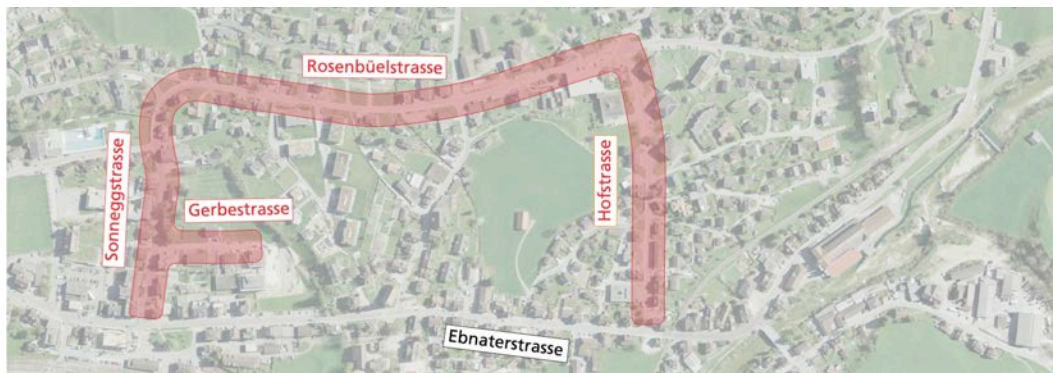


Abb. 30: Definitiver Projektperimeter, Quelle: Geoportal SG / asa AG

5.2 Abschnittsbildung

Der Strassenverlauf im definitiven Projektperimeter lässt sich in vier Raumabschnitte unterteilen. Diese werden durch die 'Sonneggkurve' und zwei Knoten strukturiert.

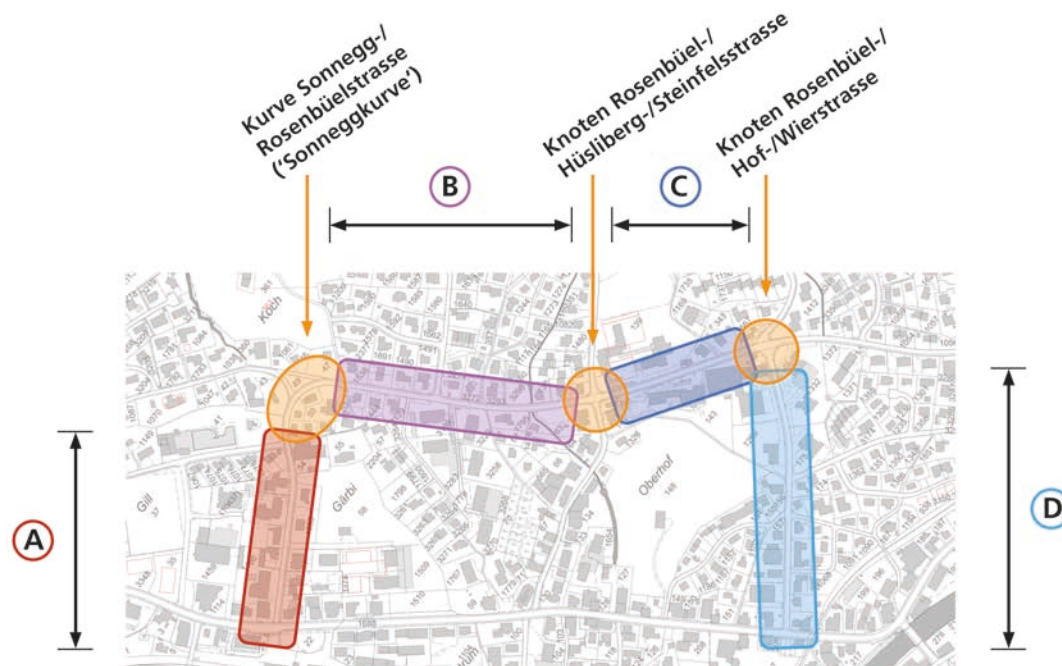


Abb. 31: Schema Raumabschnitte A bis D mit Sonneggkurve und zwei Knoten, Quelle: asa AG

5.2.1 Raumabschnitt A Sonneggstrasse (Ebnaterstrasse – ‘Sonneggkurve’)

Der Raumabschnitt A verläuft meist geradlinig (ausser im nördlichen Teil gegen die Badistrasse als leichte Kurve) und weist eine Fahrbahnbreite von rund 5.50m auf.

In diesem Raumabschnitt ist - aus Süden her kommend (von der Ebnaterstrasse) - ostseitig ein Trottoir angeordnet. Südlich der Badistrasse weist der Strassenabschnitt über eine Länge von ca. 60m ein beidseitiges Trottoir auf. Nördlich der Badistrasse wird das Trottoir wieder einseitig geführt (auf der Westseite).

Im Raumabschnitt A ist eine hohe Anzahl von Parkfeldern strassenangrenzend als Senkrechtparkierung angeordnet: Entweder direkt fahrbahnanliegend oder hinter dem Trottoir.



Abb. 32: Raumabschnitt A (Blickrichtung Norden), Quelle: asa AG

5.2.2 Raumabschnitt B Rosenbüelstrasse West (‘Sonneggkurve’ – Knoten Rosenbüel-/Hüsliberg-/Steinfelsstrasse)

Der Raumabschnitt B verläuft geradlinig und weist eine Fahrbahnbreite von rund 5.50m auf (vgl. Abb. 33, S. 44).

Ein einseitiges Trottoir ist in diesem Raumabschnitt nordseitig angeordnet. Zwischen dem Schmittlibach und dem Knoten Rosenbüel-/Hüsliberg-/Steinfelsstrasse wird das nordseitige durch ein südseitiges Trottoir ergänzt.

Im Raumabschnitt B sind zwischen der Ackerstrasse West und der Churfürstenstrasse direkt fahrbahnanliegende Parkfelder als Senkrechtparkierung angeordnet.



Abb. 33: Raumabschnitt B (Blickrichtung Osten), Quelle: asa AG

5.2.3 Raumabschnitt C Rosenbüelstrasse Mitte (Knoten Rosenbüel-/Hüsliberg-/Steinfelsstrasse – Knoten Rosenbüel-/Hof-/Wierstrasse)

Der Raumabschnitt C verläuft geradlinig mit einer Fahrbahnbreite von rund 5.50m.

Das Trottoir ist in diesem Raumabschnitt beidseitig angeordnet.

Im Raumabschnitt C ist eine hohe Anzahl von Parkfeldern strassenangrenzend als Senkrechtparkierung angeordnet: Entweder direkt fahrbahnanliegend (Schulanlage Wier) oder hinter dem Trottoir (Pension 'Speerblick'). Im östlichen Teil (Liegenschaft 'Kauf AG') dominiert der grosse (Vor-)Parkplatz mit mehreren Ein-/Ausfahrten.



Abb. 34: Raumabschnitt C (Blickrichtung Osten), Quelle: asa AG

5.2.4 Raumabschnitt D Hofstrasse (Knoten Rosenbüel-/Hof-Wierstrasse – Ebnetstrasse)

Der Raumabschnitt D verläuft im nördlichen Teil in einer langegezogenen Kurve, im südlichen Teil geradlinig und weist eine Fahrbahnbreite von rund 6.00m auf.

In diesem Raumabschnitt ist westseitig ein einseitiges Trottoir angeordnet.

Im Raumabschnitt D befinden sich im nördlichen Teil mehrere strassenangrenzende Parkfeldbereiche: Entweder direkt fahrbahnanliegend als Schrägparkierung (Strassenseite Ost) oder hinter dem Trottoir als Senkrechtparkierung.



Abb. 35: Raumabschnitt D im nördlichen Teil (Blickrichtung Süden), Quelle: asa AG



Abb. 36: Raumabschnitt D im südlichen Teil (Blickrichtung Süden), Quelle: asa AG

5.3 Zielformulierung

Mit dem BGK soll ein Zielbild des Strassenzugs entworfen werden, welches den heutigen und zukünftigen Anforderungen an Betrieb, Sicherheit und Raumorganisation entspricht:

5.3.1 Hauptziele

- Hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Angemessene Fahrgeschwindigkeiten unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten (Sichtweiten)
- Klärung der Vortrittsverhältnisse und Optimierung des Verkehrsablaufs
- Zweckmässige und sichere Führung des Fuss- und Veloverkehrs
- Siedlungsverträgliche Integration und Gestaltung der Strassenanlage (Vorzone beachten)
- Gestalterische Aufwertung des Strassenraumes

5.3.2 Spezifische Ziele für den gesamten motorisierten Verkehr

- Hohe Verkehrssicherheit insbesondere durch Sicherstellung der erforderlichen Sichtweiten an Knoten
- Verständliches Verkehrsregime
- Eine der örtlichen Situation angepasste Fahrgeschwindigkeit

5.3.3 Spezifische Ziele für den öffentlichen Verkehr (ÖV)

- Attraktive und sichere Zugänglichkeit der Haltestellen
- Behindertengerechte Ausgestaltung der Haltestellen (BehiG-konform)

5.3.4 Generelle Ziele für den Veloverkehr (VV)

- Sichere und klar verständliche Führung des Veloverkehrs entlang der Strasse
- Gute Erreichbarkeit der Attraktoren

5.3.5 Generelle Ziele für den Fussverkehr (FV)

- Sichere und durchgängige Führung des Fussverkehrs entlang der Strasse
- Vermeiden von Konflikten mit aufs Trottoir ausweichenden Fahrzeugen
- Sichere Fussgängerquerungsstellen mit geschützten Aufstellbereichen
- Gute Erreichbarkeit der Attraktoren

6. Variantenstudium

6.1 Grobe Auslegeordnung Strecke

6.1.1 Mögliche Lösungsansätze

Zu Beginn des Variantenstudium wurden nachfolgende Lösungsideen und -module konzeptionell angedacht. Sie weisen diese grundlegenden verkehrsplanerischen Merkmale auf (Hinweise, **Vorteile**, **Nachteile**):

- **Trottoirkanten erhöhen:**
 - Verkehr auf Fahrbahn wird nicht beeinträchtigt
 - Trottoir kann nicht mehr schnell befahren werden
 - Kosten relativ hoch (bei Umsetzung über gesamten Strassenzug)
- **Pfosten/Poller auf Trottoir setzen:**
 - Verkehr auf Fahrbahn wird nicht beeinträchtigt
 - Trottoir kann nicht mehr schnell befahren werden
 - Kosten relativ gering (da bei Umsetzung punktuelle Anordnung möglich)
- **Verkehrsberuhigende Massnahmen anordnen** (mit/ohne Tempo-30):
 - bei Tempo-30-Zone zwingend notwendig (V_{85}), ohne Tempo-30-Zone optional
 - Einengungselemente vordringlich in Fahrtrichtung West (aufgrund Busbetrieb in Fahrtrichtung Ost)
 - Einengungselemente steigern Aufmerksamkeit und senken Geschwindigkeiten
 - Bewusstsein für Begegnungsfälle wird gesteigert
 - Kosten eher hoch
- **Einbahnsystem einrichten** (Velo/Mofa im Gegenverkehr erlaubt):
 - Keine Begegnungsfälle zwischen Zweispurfahrzeugen
(keine Ausweichmanöver aufs Trottoir erforderlich)
 - Verbreiterung Trottoir möglich (z.B. Erstellung von Baumgruben)
 - Auswirkungen für motorisierten Verkehr stark (Umwegfahrten)
 - Geschwindigkeiten nehmen eher zu
 - Kosten hoch (für Umbau des betroffenen Strassenabschnitts)
- **Strassen ausbauen** (mit 6.0m breiter Fahrbahn):
 - Verkehr auf Fahrbahn wird nicht beeinträchtigt
 - alle Begegnungsfälle sind innerhalb der Fahrbahn gewährleistet
 - Trottoir kann im Zuge des Gesamtumbaus erhöht werden
 - Geschwindigkeiten nehmen eher zu
 - Landerwerb notwendig
 - Kosten sehr hoch

6.1.2 Nicht weiterverfolgte Lösungsansätze Strecke

Die begleitende Projektgruppe hat sich im Variantenstudium darauf verständigt, nachfolgende Lösungsmodule und -ideen der ersten groben Auslegeordnung nicht weiterzuverfolgen:

- Generelle Erhöhung aller Trottoirkanten
(allenfalls nur im Zusammenhang mit weiteren Umbauten)
- Strassen ausbauen (allenfalls nur der 'Brennpunkt' Sonneggkurve)

6.1.3 Beurteilung Sonnegg- und Rosenbüelstrasse

Die Sonnegg- und Rosenbüelstrasse (Raumabschnitte A – C) sind als Gemeindestrasse 2. Klasse klassiert und mit einer Fahrbahnbreite von 5.50m ausreichend dimensioniert, damit der massgebende Begegnungsfall 'Personenwagen/Bus' innerhalb der Fahrbahn bei reduzierter Fahrgeschwindigkeit abgewickelt werden kann. Diese beiden Fahrzeuge dürfen beim Begegnungsfall jedoch nicht schneller als 30km/h fahren.

Um die Sicherheit der Zufussgehenden auf dem Trottoir zu verbessern sind zwingend Fussgängerschutz-Massnahmen zu ergreifen.

6.1.4 Beurteilung Hofstrasse

Die Hofstrasse (Raumabschnitt D) ist als Gemeindestrasse 1. Klasse klassiert und mit einer Fahrbahnbreite von 6.00m ausreichend dimensioniert. Hier können zwei Grossfahrzeuge (z.B. Begegnungsfall 'Bus/Lastwagen') in Langsamfahrt kreuzen, ohne das angrenzende Trottoir befahren zu müssen.

Um die Sicherheit der Zufussgehenden auf dem Trottoir zu verbessern sind Massnahmen erwünscht, da trotz genügend breiter Fahrbahn das Trottoir teilweise durch den motorisierten Verkehr in Längsrichtung befahren wird.

6.2 Lösungsansätze Knoten und Sonneggkurve

Über die beiden betroffenen Knoten (vgl. Kap. 5.2) und die Sonneggkurve wurden folgenden Lösungsideen und -module konzeptionell angedacht:

6.2.1 Mögliche Lösungsansätze am Knoten Rosenbüel-/Hüsliberg-/Steinfelsstrasse

- Einfärbung des gesamten Knotens (FGSO)
- Nur Markierung des Rechtsvortritts
- FGSO-Bänder an den Knotenarmen
- Trottoirnasen am gesamten Knoten
- Angehobene Fahrbahn über gesamten Knoten

6.2.2 Mögliche Lösungsansätze am Knoten Rosenbüel-/Hof-/Wierstrasse

- Trottoirüberfahrten an Wier- und Hofstrasse
- Kreisel aus Schnittpunkt der Strassenachsen geschoben (Kreiseldurchmesser: 26m)
- Minikreisel (Kreiseldurchmesser: 22m)
- Veränderung Hauptverbindung:
 - Rosenbüelstrasse Mitte – Hofstrasse als Hauptbeziehung
 - Wierstrasse mündet in Rosenbüelstrasse Mitte – Hofstrasse
 - Rosenbüelstrasse Ost mündet in Wierstrasse
- Organisation als Rechtsvortritt für alle Knotenarme
(mit Markierung des Rechtsvortritts)

6.2.3 Mögliche Lösungsansätze in der Sonneggkurve

- Verbreiterung Fahrbahn auf **6.75m** (Begegnungsfall **Gelenkbus** und **Personenwagen**) mit Landerwerb auf der Kurveninnen oder -aussenseite (+1.10m gegenüber Bestand)
- Verbreiterung Fahrbahn auf **7.05m** (Begegnungsfall **Gelenkbus** und **Lieferwagen**) mit Landerwerb auf der Kurveninnen oder -aussenseite (+1.40m gegenüber Bestand)
- Fahrverbot für Lastwagen

6.3 Weiterentwicklung und Präzisierung

Aufgrund einer groben Auslegeordnung anhand der ersten Lösungsansätze wurde in der begleitenden Projektgruppe entschieden, drei Grundvarianten aus den Lösungsmodulen und -ideen weiterzuentwickeln und zu präzisieren. Diese beinhalten Elemente der Strecke, der Knoten und der Sonneggkurve (vgl. Kap. 6.1 und 6.2):

- 1. Variante: Rechtsvortritt-Markierung
- 2. Variante: Tempo-30-Zone
- 3. Variante: Einbahnabschnitt (über eine Teilstrecke)

6.3.1 Variante 'Rechtsvortritt-Markierung'

Bei dieser Grundvariante wird der heutige Strassenraum optimiert und wo notwendig punktuelle Massnahmen umgesetzt (vgl. Beilage 7). Die Lichtsignalanlage (LSA) an der Sonneggkurve bleibt bestehen. Optional wird ein Ausbau der Sonneggkurve für den Begegnungsfall Bus/Lieferwagen bei Langsamfahrt aufgezeigt – mit dieser baulichen Massnahme könnte die LSA dann entfernt werden.

Die 1. Variante 'Rechtsvortritt-Markierung' zeichnet sich durch folgende Grundsätze und Massnahmen aus:

- Rechtsvortritt (dort wo verkehrssicher und sinnvoll)
- Trottoir an Knoten um Kurve ziehen
- Punktuelle Massnahmen wo notwendig (wo Verkehrssicherheit kritisch):
 - Knoten 'zurückbauen' und optimieren
 - Parkierungen anpassen
 - Unterflur-Container verschieben
 - Hindernisfreie (BehiG-konforme) Bushaltestellen erstellen
 - Mauern und Bepflanzungen zurücksetzen

Nachfolgende Referenzbilder zeigen Elemente und eine mögliche räumliche Wirkung dieser Grundvariante auf.



Abb. 37: Referenzbilder 'Rechtsvortritt (Markierung)' und 'Trottoir an Knoten um Kurve', Quelle: asa AG



Abb. 38: Referenzbilder (Fotomontagen) 'FGSO über Kreuzung' und 'Trottoirnase' mit FGSO',
Quelle: asa AG

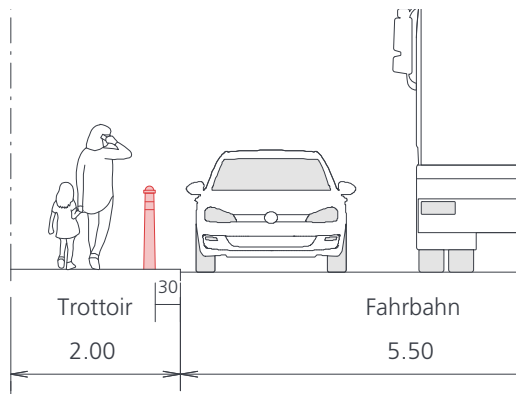


Abb. 39: Referenzbilder 'Niedrige Trottoirkante mit Pfosten', Quelle: asa AG

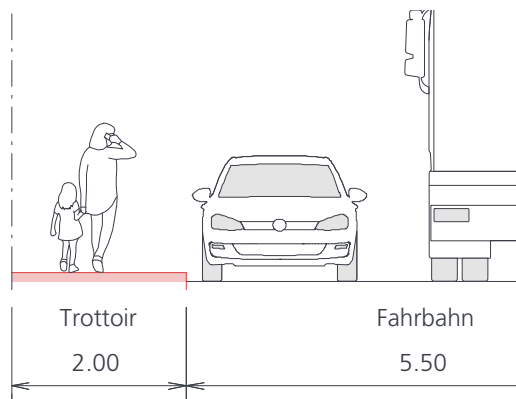


Abb. 40: Referenzbilder 'Hohe Trottoirkante', Quelle: asa AG

6.3.2 Variante 'Tempo-30-Zone'

Bei dieser Grundvariante muss ein grösseres Gebiet einer allfälligen Tempo-30-Zone zugewiesen werden (Zonenabgrenzung) und es sind ergänzende, bauliche Massnahmen erforderlich (vgl. Beilage 8). Die Lichtsignalanlage (LSA) an der Sonneggkurve bleibt bestehen.

Die 2. Variante 'Tempo-30-Zone' zeichnet sich durch folgende Grundsätze und Massnahmen aus:

- Zusammenhängende Siedlungsstrukturen (Quartier)
- 'Eingangstore' bei Zonenbeginn/-ende
- Rechtsvortritt (dort wo verkehrssicher und sinnvoll)
- Keine Fussgängerstreifen (Ausnahmen evtl. bei Schulen erlaubt)
- Alle Massnahmen der 1. Variante 'Rechtsvortritt-Markierung'
- Zusätzliche Massnahmen (Horizontalversätze) um Geschwindigkeitsniveau um ca. 15km/h zu senken (V_{85} soll: max. 35km/h)
- Weitere Massnahmen auf Strassen ausserhalb BGK-Perimeter (ganze T30-Zone)

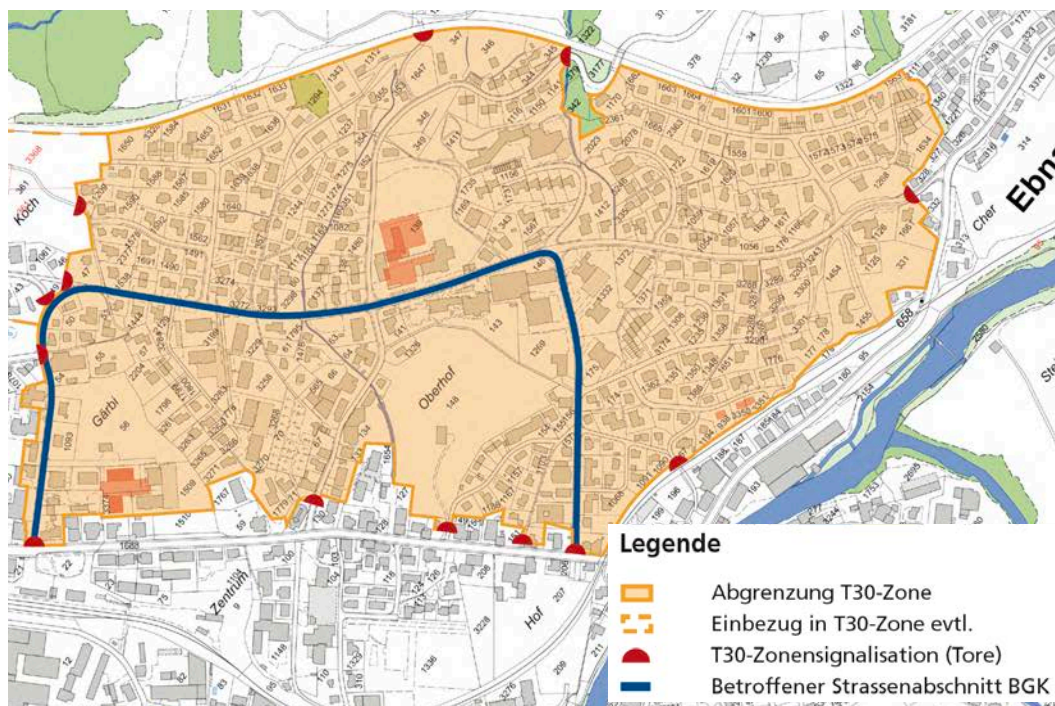


Abb. 41: Übersicht einer möglichen Gebietsabgrenzung der Tempo-30-Zone, Quelle: asa AG



Abb. 42: Referenzbilder 'Eingangstor' Zonenbeginn' und 'Horizontalversatz (Einengung)', Quelle: asa AG

6.3.3 Variante 'Einbahnabschnitt'

Bei dieser Grundvariante ist wie bei der Tempo-30-Zone ebenfalls ein grösseres Siedlungsgebiet betroffen, da sich die Zu-/Wegfahrtswege für einige Liegenschaften teilweise verändern. Je nach Lage des Einbahnabschnitts ist eine grössere oder kleinere Anzahl Strassenabschnitte und Grundstücke tangiert (vgl. Abb. 43).

Die Lichtsignalanlage (LSA) an der Sonneggkurve müsste bei einem solchen Lösungsansatz entfernt werden können, sonst ergibt diese Variante, welche grosse Einschränkungen für die Erschliessungsqualität der betroffenen Liegenschaften hat, keinen Sinn. Von den drei möglichen Einbahnabschnitten wurde die mittlere Variante (rot umrandet, Ackerhusweg bis Hüslibergstrasse) konzeptionell ausgearbeitet und eingehend untersucht (vgl. Beilage 9); da diese am wenigsten Liegenschaften belastet.

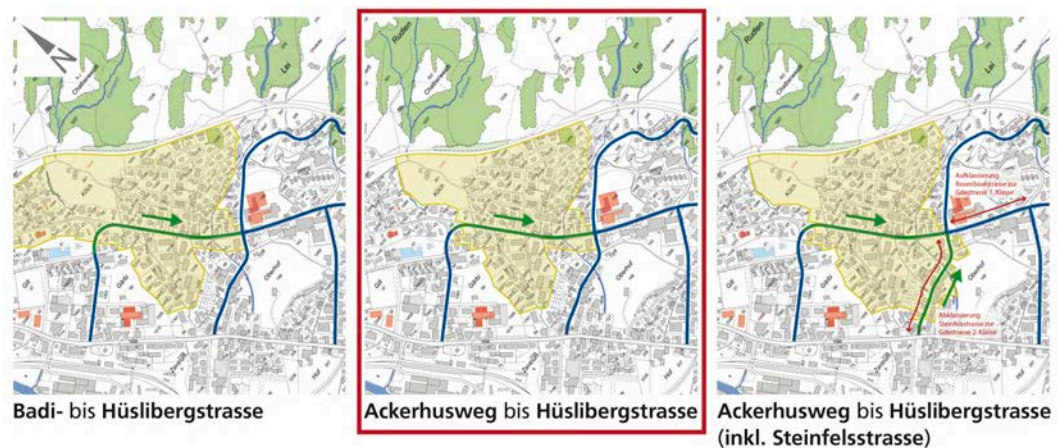


Abb. 43: Mögliche Varianten des Einbahnabschnitts (rot umrandete => konzeptionell ausgearbeitet),
Quelle: asa AG

Die 3. Variante 'Einbahnabschnitt' zeichnet sich durch folgende Grundsätze und Massnahmen aus:

- Einbahnregime in Fahrtrichtung Osten (Aufgrund Linienführung Busbetrieb)
- Velo/Mofa im Gegenverkehr zugelassen (Radstreifen in Fahrtrichtung Westen)
- Fahrbahn unverändert (5.5m) oder verschmälert (4.5m)
- Ergänzungen und Verbreiterungen Trottoir (je nach gewählter Untervariante der Fahrbahnbreite)
- **Problem:** Bei diesem Lösungsansatz werden die gefahrenen Tempi zunehmen!

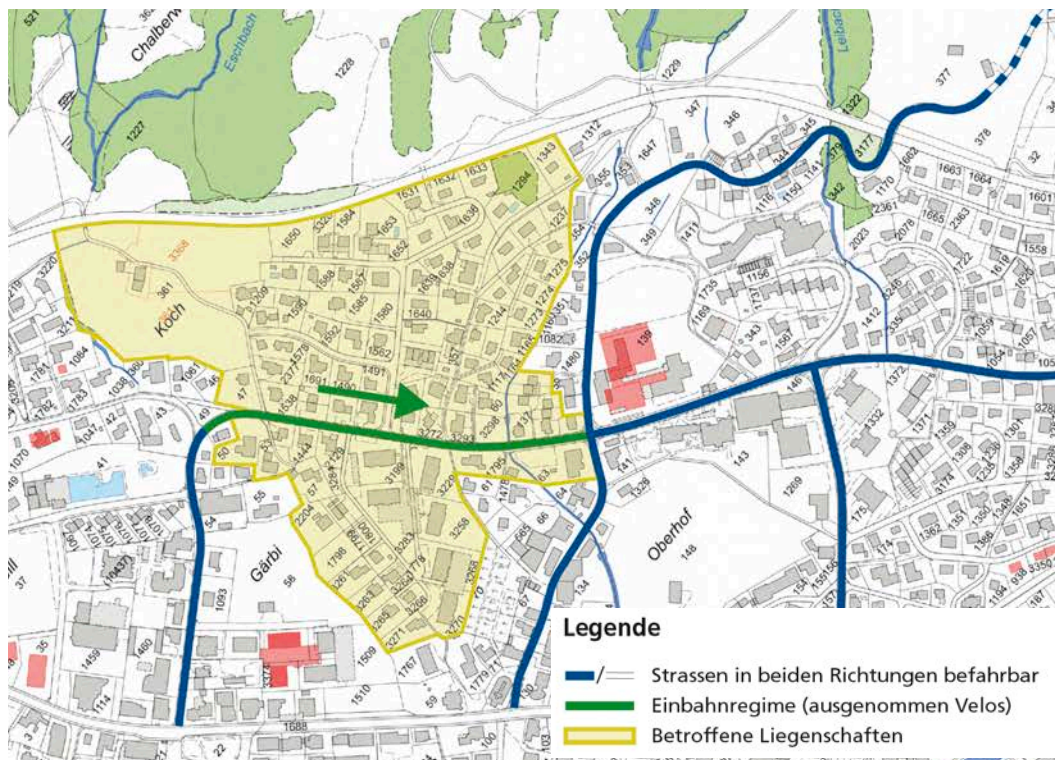


Abb. 44: Übersicht zum Einflussbereich des untersuchten Einbahnabschnitts, Quelle: asa AG

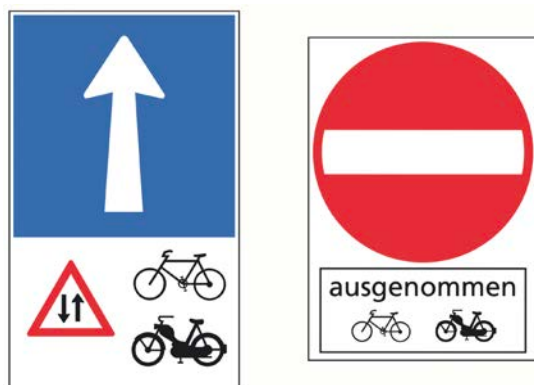


Abb. 45: Erforderliche Signalisationen des Einbahnabschnitts, Quelle: asa AG

6.4 Mögliche Sofortmassnahmen

6.4.1 Zweck und Vorschläge

Durch Sofortmassnahmen (SOMA) sollen möglichst zeitnah erste Verbesserungen erzielt werden, ohne ein Bauprojekt ausarbeiten und genehmigen lassen zu müssen. Solche Massnahmen wären relativ 'einfach', grundsätzlich ohne bauliche Massnahmen, umsetzbar und hätten eine unmittelbare positive Wirkung auf die Verkehrssicherheit. Ziel wäre es, dass sie bei der Umsetzung des BGK nicht nochmals angepasst werden müssen (=> aufwärtskompatibel).

Die von den Projektverfassern vorgeschlagenen Sofortmassnahmen umfassen folgende Themengruppen:

- Markierung **Rechtsvortritt** (wo ohne baulichen Aufwand möglich)
=> wirkt tempohemmend, erhöht Aufmerksamkeit
- Punktuelle Anordnung **Pfosten** auf Trottoir
=> verhindert Befahrung der Trottoirs
- **Provisorische Redimensionierung** Knoten 'Wier' (Rosenbüel-/Hof-/Wierstrasse) (mittels 'Farbflächen')
=> wirkt tempohemmend, erhöht Aufmerksamkeit
- **Ergänzung Trottoirteilstück** Bushaltestelle 'Acker' (Verhandlungen mit Grundeigentümern laufen bereits)
=> bindet Wegnetz an Bushaltestelle an, verbessert Fahrbahnquerung
- Einforderung **Sicht** bei Knoten (wo mit Pflanzenschnitt möglich)
=> verbessert die Verkehrssicherheit

6.4.2 Ortsbegehung mit Kantonspolizei und Bereinigungen

Die von den Projektverfassern vorgeschlagenen Sofortmassnahmen wurden an einer Ortsbegehung am 28. August 2020 mit der begleitenden Projektgruppe und einem Vertreter der Kantonspolizei (KAPO) vor Ort besprochen. Anschliessend wurden die Massnahmenvorschläge von den Projektverfassern bereinigt und von der KAPO überprüft (vgl. Beilagen 4 und 5).

6.5 Basisentscheide für Konzeptentwicklung

6.5.1 Umgang mit Sofortmassnahmen (SOMA)

Aufgrund der schriftlichen Rückmeldungen zu den Sofortmassnahmen im Rahmen der Mitwirkungsaufgabe im November/Dezember 2020 (vgl. Beilage 6) sowie der Meinungsumfrage am 2. Mitwirkungsworkshop (vgl. Beilage C, Ergebnisprotokoll) vom Juli 2021 hat der Gemeinderat entschieden, **vorerst keine SOMA umzusetzen** und Verbesserungen erst bei Projektabschluss auf Basis des Gesamtkonzepts anzugehen.

6.5.2 Bestvariante Konzeptentscheid

Von den präzisierten Grundvarianten 'Rechtsvortritt-Markierung', 'Tempo-30-Zone' und 'Einbahnabschnitt' wurde nach dem 2. Mitwirkungsworkshop in der begleitenden Projektgruppe entschieden, die **1. Variante 'Rechtsvortritt-Markierung' als Gesamtkonzeption weiterzuverfolgen** (vgl. Kap. 6.3.1) – dies aus folgenden Gründen:

- Das Konzept ist aufwärtskompatibel: Es sind keine Massnahmen vorgesehen, die bei einer allfälligen künftigen Tempo-30-Zone überflüssig würden oder wieder angepasst werden müssten.
- Es sind keine weiteren Strassen von Massnahmen betroffen: Dies wäre bei einer Tempo-30-Zone der Fall, da diese einem grösseren Gebiet zugewiesen werden müsste.
- Es sind keine bei Anwohnern unbeliebten 'Verkehrsschikanen' erforderlich: Solche Horizontalversätze müssten aufgrund der heute hohen bis sehr hohen Geschwindigkeiten bei einer Tempo-30-Zone zwingend im Strassenraum angeordnet werden.
- Es findet keine Verschlechterung bei der Erschliessungsqualität angrenzender Liegenschaften statt (keine Umwegfahrten): Dies wäre bei der Variante Einbahnabschnitt der Fall.
- Die geplanten Massnahmen entfalten keine unerwünschte verkehrsbeschleunigende Wirkung: Diese Gefahr würde die Variante Einbahnabschnitt mit sich bringen.

Die Gesamtkonzeption basiert auf dem Grundprinzip eines konsequenten Rechtsvortrittsregimes, wie es in Quartieren üblich ist: Eine einheitliche Organisation und korrekte Ausgestaltung der Knoten als Rechtsvortritt klärt und verbessert die Vortrittsverhältnisse, wirkt tempohemmend und erhöht die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden.

Dieses Grundprinzip der konsequenten Rechtsvortritt-Markierung soll durch die Projektverfassenden im Detail ausgearbeitet werden und die Basis für Teilsanierungen und Neubauprojekte bilden.

7. Konzept

7.1 Grundprinzip und Organisation Strassenraum

Das Konzept basiert auf dem Grundprinzip 'Rechtvortritt an gleichwertigen Knotenarmen', dort wo dies verkehrssicher und sinnvoll ist. Die Konzeption bildet die Basis für Teilsanierungen des betroffenen Strassennetzes sowie Neubauprojekte im Einflussbereich der Sonnegg-, Rosenbüel-, Hof- und Gerbestrasse (vgl. Beilage 10).

Eine einheitliche Organisation und korrekte Ausgestaltung der Knoten als Rechtvortritt klärt und verbessert die Vortrittsverhältnisse, wirkt tempohemmend und erhöht die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden.

Eine mögliche Priorisierung und Etappierung der einzelnen Massnahmen wurde in der begleitenden Projektgruppe vorgenommen und liegt als tabellarische Zusammenstellung vor (vgl. Kap. 7.4 und Beilage 12).

7.2 Projektierungselemente und Massnahmen

Das Konzept mit den gewählten Projektierungselementen und Massnahmen wird nachfolgend anhand einiger ausgewählten Teilausschnitte von Nordwest (Knoten Sonnegg-/Ebnetstrasse) via Rosenbüelstrasse nach Südost (Knoten Hof-/Ebnetstrasse vorgestellt (vgl. Beilagen 10 und 11).

7.2.1 Pfosten auf niedrigen Trottoirabschnitten

Wo möglich und sinnvoll wird das niedrige Trottoir mit Pfosten ergänzt, um ein zu schnelles Befahren der Fussgängerbereiche zu verhindern und das Freihalten der erforderlichen Sichtverhältnisse zu verbessern. So kann auf eine durchgehende Erhöhung des Trottoirs verzichtet werden. In Abschnitten, in welchen die Strasse baulich ohnehin angepasst werden muss, ist eine Erhöhung des Trottoirs gegenüber dem Setzen von Pfosten zu favorisieren.

7.2.2 Sonneggstrasse Höhe Gerbe- und Badistrasse

Die beiden Einmündungen Gerbe- und Badistrasse werden zu Rechtvortritten umgebaut und das Trottoir jeweils um die Einlenker ergänzt (vgl. Abb. 46, S. 58).

Diese Massnahmen verbessern die Erkennbarkeit des Rechtvortrittsregimes und unterstützen eine sichere Querung der Gerbe- und Badistrasse. Südlich der Badistrasse wird die Fahrbahn zulasten des Trottoirs auf 5.50m verbreitert. Daher wäre es wünschenswert, wenn dieses nun schmale Trottoir (1.50m) wieder auf 2.00m verbreitert werden könnte.



Abb. 46: Konzeptausschnitte an der Sonneggstrasse (Gerbestrasse (l.), Badistrasse (r.)), Quelle: asa AG

7.2.3 Sonnegg-/Rosenbüelstrasse Abschnitt Sonneggkurve

In der Sonneggkurve wird die Einmündung Ackerhusweg zu einem Rechtsvortritt umgebaut, das angrenzende nordöstliche Trottoir um den Einlenker ergänzt und der angrenzende südwestliche Einlenkerradius reduziert (baulich 'zurückgebaut'). Diese Massnahmen verbessern die Erkennbarkeit des Rechtsvortrittsregimes und unterstützen eine sichere Querung des Ackerhuswegs. Um die LSA entfernen zu können, muss die Sonneggkurve ausgebaut werden (vgl. Kap. 7.3.1).

Westlich des Klösterliwegs werden südseitig die beiden Mauern/Stellplatten zurückversetzt, um die gesamte Fahrbahn befahren zu können. Durch diese Massnahme kann der heutige Konflikt zwischen wartenden Fahrzeugen (vor LSA) und dem vorbeifahrenden Bus entschärft werden.

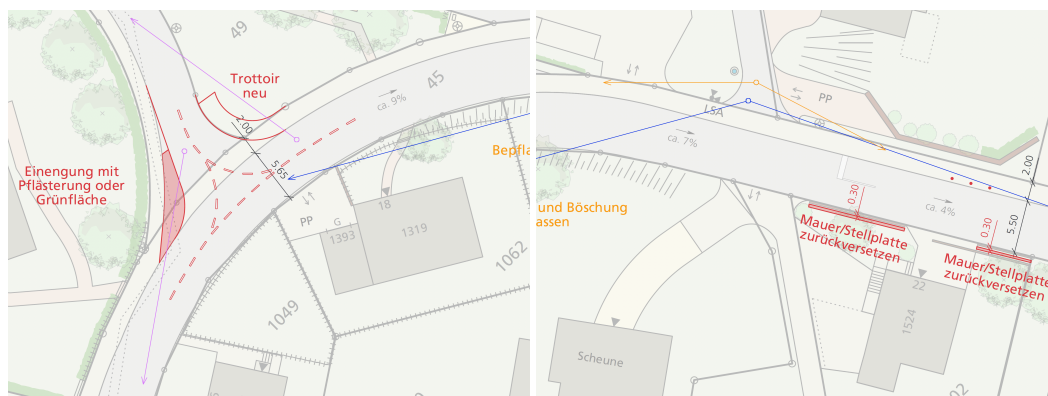


Abb. 47: Konzeptausschnitte in der Sonneggkurve (Ackerhusweg (l.), Klösterliweg (r.)), Quelle: asa AG

7.2.4 Rosenbüelstrasse Höhe Ackerstrasse bis Höhe Schmittlistrasse

Die beiden Einmündungen Ackerstrasse West und Churfürstenstrasse werden dahingehend umgebaut, dass das heute bereits geltende Rechtsvortrittsregime auch als solches erkennbar wird. Das östlich der Churfürstenstrasse angrenzende Trottoir wird um den Einlenker ergänzt und der angrenzende westliche Einlenkerradius reduziert (baulich 'zurückgebaut'). Um einen sicheren Verkehrsablauf der Abbiegebeziehungen zu erreichen wird die Ackerstrasse West über eine Länge von ca. 15m auf 5.00m verbreitert. Die drei westlichen Parkfelder werden zurückversetzt um ausreichende Sichtverhältnisse zu gewährleisten.

An den beiden Einmündungen Ackerstrasse Ost und Schmittlistrasse wird vom Rechtsvortrittsregime abgewichen und das Trottoir durchgezogen (Ackerstrasse Ost) oder wie im Bestand belassen (Schmittlistrasse). Dies aus folgenden Gründen:

- Ackerstrasse Ost: Sicherung fussläufiger Anbindung der Bushaltestelle aus Westen, zudem wäre erforderliche Sicht auf herannahende Fahrzeuge bei haltendem Bus nicht gegeben
- Schmittlistrasse: Aufgrund zwei ähnlich breit ausgebauter einmündender Stichstrassen im weiteren Strassenverlauf gegen Osten (Stichwort: Wiedererkennbarkeit ähnlicher Einmündungen)

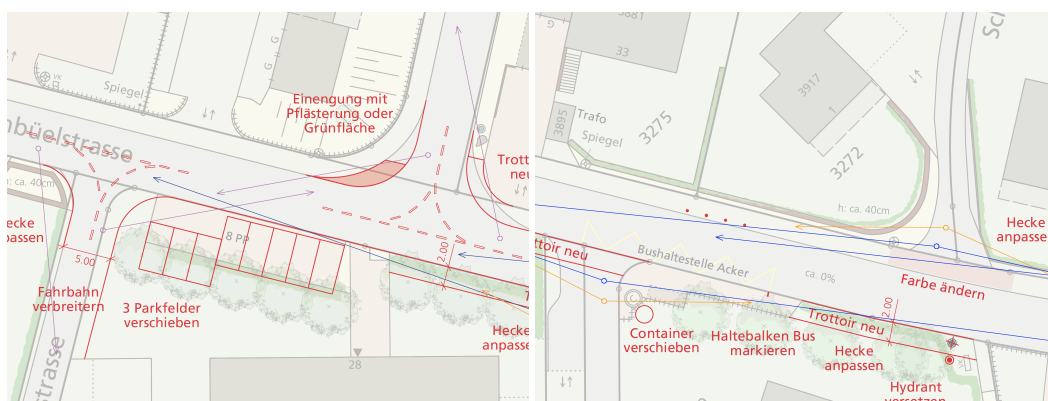


Abb. 48: Konzeptausschnitte an der Rosenbüelstrasse (Ackerstrasse West/Churfürstenstrasse (l.), Ackerstrasse Ost/Schmittlistrasse (r.)), Quelle: asa AG

7.2.5 Rosenbüelstrasse Knoten Hüsliberg-/Steinfelsstrasse u. Abschnitt Schulanlage

Der Knoten wird dahingehend angepasst, dass das bereits heute geltende Rechtsvortrittsregime als solches besser erkennbar wird und dadurch seine volle Wirkung entfalten kann (vgl. Abb. 49, S. 60). Der Knotenbereich soll mit einer flächigen FGSO-Markierung oder mittels Markierung als Rechtsvortritt verdeutlicht werden. Alternativ wurden für den Knotenbereich drei weitere Optionen entwickelt (vgl. Kap. 7.3.2 bis 7.3.4).

Im Bereich der Schulanlage Wier wird der Fahrverkehr durch beidseitig an der Fahrbahn angebrachten FGSO-Bänder auf die bestehende Senkrechtparkierung aufmerksam gemacht. Ostseitig bildet eine weitere flächige FGSO-Markierung den Abschluss.

Weiter sind nordseitig zwei Trottoirnasen angeordnet, welche die Distanzen für querende Zufussgehende reduzieren und einen geschützten und einsehbaren Aufstellbereich gewährleisten. Bei den ausgewiesenen Durchfahrtsbreiten von 4.50m können sich zwei Personenwagen oder ein Bus/Lastwagen mit einem Velo/Mofa in Langsamfahrt kreuzen.

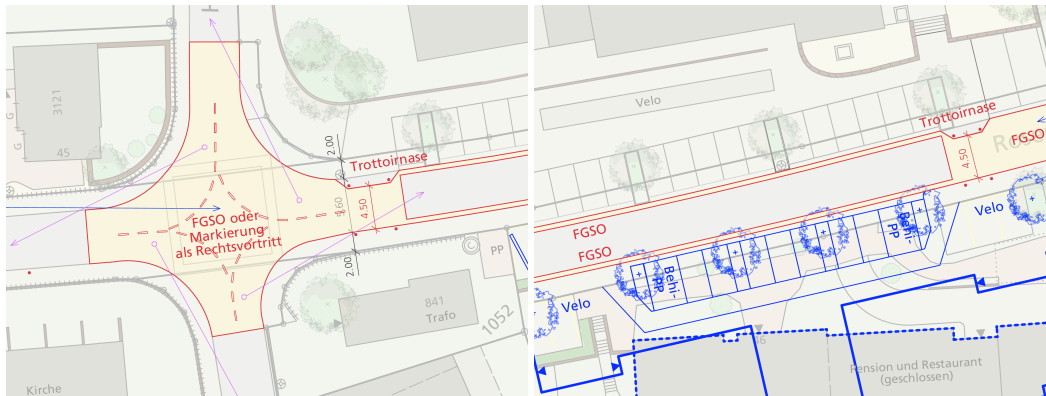


Abb. 49: Konzeptausschnitte an der Rosenbüelstrasse (Hüsliberg-/Steinfelsstrasse (l.), mit Schulanlage Wier (l. und r.)), Quelle: asa AG

7.2.6 Rosenbüel-/Hofstrasse Knoten Wier-/Rosenbüelstrasse (Abschnitt Ost)

Das Vortrittsregime wird über alle Knotenäste vereinheitlicht (Rechtsvortritt) und die heute überdimensionierte Geometrie wird zurückgebaut (vgl. Abb. 50, S. 61):

- Der nördliche Einlenkerradius wird reduziert, das Trottoir angepasst und die Zu-/Wegfahrt der Garagen an der Wierstrasse baulich von denen an der Rosenbüelstrasse getrennt. Mit den 'gewonnenen' Flächen können grosszügigere Garagenvorplatzbereiche ermöglicht werden.
- Die drei übrigen Einlenkerradien werden ebenfalls reduziert, die Einengungen müssen jedoch im Gegensatz zum nördlichen Einlenker befahrbar ausgestaltet werden. Dies ist aufgrund der spitzwinkligen Einmündung der Rosenbüelstrasse (Abschnitt Ost) in die Wierstrasse und aufgrund der Befahrbarkeit für Grossfahrzeuge (Gelenkbus, Lastwagen(-anhängerzug)) in den Fahrbeziehungen mit der Hofstrasse erforderlich.
- Die Trottoirabschnitte im Einlenker Hofstrasse werden angepasst und die 'gewonnenen' Flächen können - falls dies gewünscht ist - den Privatgrundstücken zugeschlagen werden.

Die reguläre Bushaltestelle Wier (aus Westen her kommend) wird künftig am Knotenast Rosenbüelstrasse (Abschnitt Mitte) als Fahrbahnhaltestelle angeordnet. Dadurch wird eine hindernisfreie und somit BehiG-konforme 22er-Haltekante mit einem niveaugleichen Zu-/Ausstieg ermöglicht. Ein haltender Bus (2 Minuten Standzeit in der HVZ) kann sicher überholt werden. Die Bushaltestelle muss an diesem Knotenast angeordnet werden, damit bei einer allfälligen Verlängerung der Buslinie 770

die Haltestelle nicht nochmals verschoben werden muss (vgl. Kap. 4.4 und 4.5). Ein allfälliger Witterungsschutz gilt es zu prüfen.

Die Bushaltestelle für die Abendkurse (aus Osten her kommend) wird am Knotenast Rosenbüelstrasse (Abschnitt Ost) ebenfalls als Fahrbahnhaltestelle angeordnet. Diese muss aufgrund der leichten Kurvenlage mit einer 16er-Haltekante ausgebildet werden, da eine 22er-Haltekante vom Bus nicht überwacht werden kann. Der rollstuhltaugliche Buszugang, ist mittels der fahrzeuggebundenen Klapprampe und ausreichend dimensionierter Manövriertfläche im Haltestellenbereich, gewährleistet.

Die Neuordnung beider Bushaltestellen erfordert eine Umorganisation der Parkierungsanlage bei der Liegenschaft 'Kauf AG': Die Zufahrt erfolgt mittels Einbahnregime ab der Rosenbüel-, die Wegfahrt in die Hofstrasse. Im Konzept wird ein Vorschlag mit einer maximalen Anzahl von 17 Parkfeldern aufgezeigt. Ein Ersatzstandort für die bestehende Veloparkierung ist noch zu definieren. Der einzige Fussgängerstreifen im definitiven Projektperimeter wird aufgehoben, da er in der heutigen Lage einige Sicherheitsdefizite aufweist, vermutlich über zu wenige Fussgänger- und Strassenverkehrsfrequenzen verfügt und deshalb nicht normkonform ist.



Abb. 50: Konzeptausschnitte am Knoten Rosenbüel-/Hof-/Wierstrasse (reguläre Haltestelle (l.), Knotenbereich und Haltestelle der Abendkurse (r.)), Quelle: asa AG

7.2.7 Hofstrasse Höhe Stocken- und Ringstrasse

Die Einmündung Stockenstrasse wird dahingehend optimiert, dass das bereits heute geltende Rechtsvortrittsregime noch besser erkennbar wird (vgl. Abb. 51, S. 62).

Der Knoten Ringstrasse wird zu einem vollen Rechtsvortritt umgebaut (Bestand: Trottoir einseitig durchgezogen). Das einseitige Trottoir wird um den Einlenker ergänzt und verbessert dadurch u.a. die Erkennbarkeit des Rechtsvortrittsregimes (vgl. Abb. 51, S. 62).

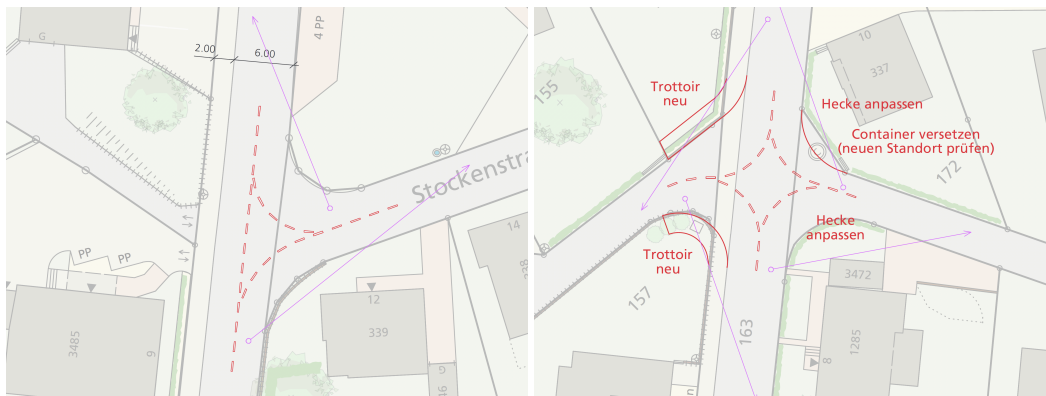


Abb. 51: Konzeptausschnitte an der Hofstrasse (Stockenstrasse (l.), Ringstrasse (r.)), Quelle: asa AG

7.2.8 Hofstrasse Höhe Heckenweg bis Einmündung Ebnaterstrasse

Die Einmündung Heckenweg wird zu einem vollwertigen Rechtsvortritt umorganisiert (Bestand: Unklar, welches Vortrittsregime gilt).



Abb. 52: Konzeptausschnitte an der Hofstrasse (Heckenweg), Quelle: asa AG

Die Bushaltestelle Gemeindehaus wird zu einer hindernisfreien und somit BehiG-konformen 22er-Haltekante, mit einem niveaugleichen Zu-/Ausstieg, umgebaut. Diese Neuordnung erfordert Anpassungen an der Parkieranlage und den Veloabstellmöglichkeiten bei der Gemeindeverwaltung (vgl. Abb. 53, S. 63).

Bei der Einmündung in die Ebnaterstrasse werden die Sichtverhältnisse für den ausfahrenden Verkehr durch aufheben oder verschieben von Parkfeldern verbessert (vgl. Abb. 53, S. 63). Weiter werden die Einlenkerradien und damit die Befahrbarkeit optimiert und das angrenzende östliche Trottoir um den Einlenker ergänzt.



Abb. 53: Konzeptausschnitte an der Hofstrasse (Gemeindehaus (l.), Eimündung Ebnetstrasse (r.)),
Quelle: asa AG

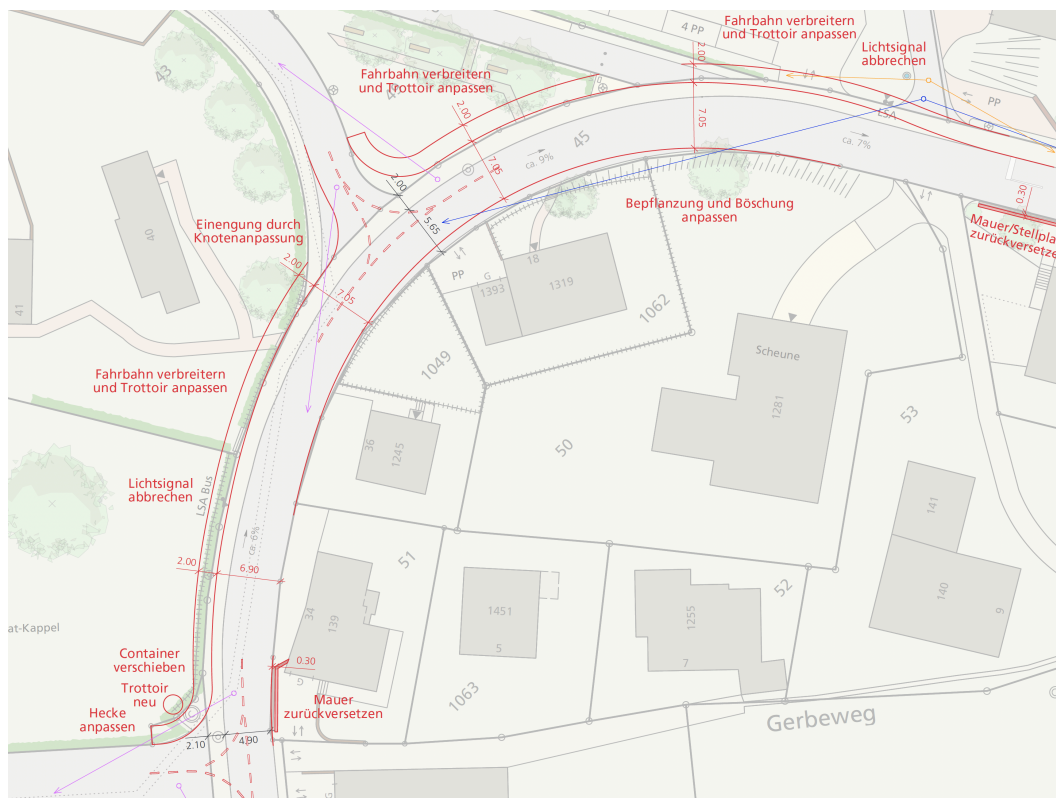
7.3 Optionen punktueller Alternativen

Nachfolgende Varianten wurden als punktuelle Alternativen (Optionen) entwickelt, in der gleichen Konzepttiefe ausgearbeitet und können mit den übrigen Bereichen der Grundkonzeption kompatibel umgesetzt werden (vgl. Beilage 10).

7.3.1 Ausbau Sonneggkurve

Die Option eines Ausbaus der Sonneggkurve auf eine Fahrbahnbreite von max. 7.05m gewährleistet den Begegnungsfall eines Gelenkbusses mit einem Lieferwagen/Personenwagen bei reduzierter Geschwindigkeit. Aufgrund dieser Kreuzungsmöglichkeit in der Kurve kann auf die heutige Bedarfs-LSA (für Busbetrieb) verzichtet werden.

Der Fahrbahnausbau um ca. 1.5m und die damit verbundene Trottoirverlegung und Knotenumgestaltung (Rosenbüelstrasse/Ackerhusweg) erfolgt auf der Kurvenaußenseite um ca. 2.0m. Sie verbessert gleichzeitig die Platzverhältnisse bei den Vorplatzbereichen auf der Kurveninnenseite und die Anhaltesicht um die Kurve.



7.3.2 Option 1 am Knoten Rosenbüel-/Hüsliberg-/Steinfelsstrasse

Die seitlichen FGSO-Bänder der ersten Option steigern die Aufmerksamkeit des knotenzufahrenden Verkehrs, verdeutlichen den Rechtsvortritt und engen den Knoten optisch ein.

Die beidseitigen FGSO-Bänder entlang der Rosenbüelstrasse Höhe Schulanlage Wier finden somit bis über den Knoten eine Fortführung.

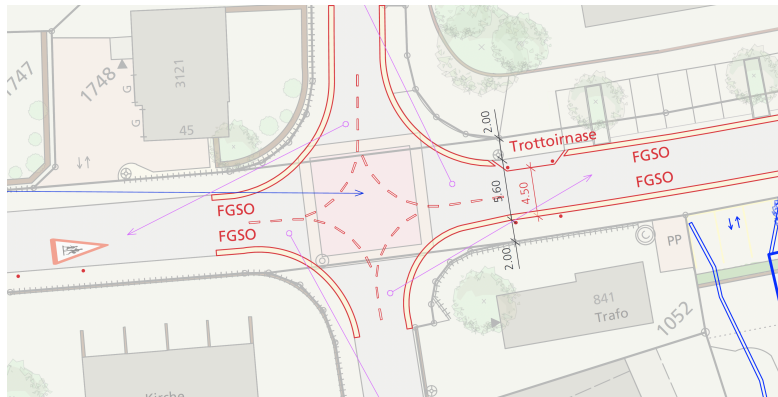


Abb. 55: Konzeptausschnitt Option 1 'FGSO-Bänder', Quelle: asa AG

7.3.3 Option 2 am Knoten Rosenbüel-/Hüsliberg-/Steinfelsstrasse

Bei der zweiten Option wird an allen Knotenästen das Trottoir mit sogenannten Trottoirnasen vorgezogen. Diese reduzieren die Distanzen für querende Zufussgehende und verringern die Geschwindigkeiten des knotenzufahrenden Verkehrs.

Die 'Trottoirnasen' werden knotenzuführend angebracht, um eine ausreichende Temporeduktion zu erzielen. Sie werden soweit vom Knoten weggerückt, dass der Verkehr auf der Kreuzung selbst nicht die Gegenfahrbahn befahren muss und somit ein allfälliger Konflikt mit vortrittsberechtigtem Gegenverkehr vermieden wird.

Diese zusätzlichen 'Trottoirnasen' an den Knotenästen führen dieses Element aus dem Abschnitt der Rosenbüelstrasse, Höhe Schulanlage Wier, über den Knotenbereich weiter.

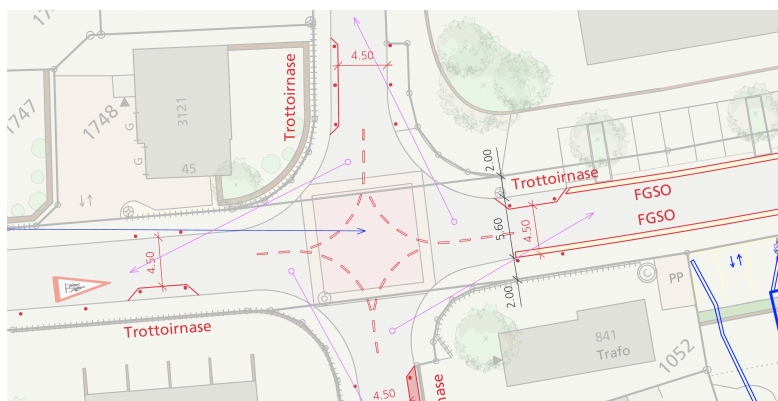


Abb. 56: Konzeptausschnitt Option 2 'Trottoirnasen gesamter Knoten', Quelle: asa AG

7.3.4 Option 3 am Knoten Rosenbüel-/Hüsliberg-/Steinfelsstrasse

Bei der dritten Option wird die Fahrbahn des gesamten Knotens angehoben und die Niveaudifferenz mittels leichten Anrampungen an den Knotenästen überwunden. Diese Massnahme reduziert die Geschwindigkeiten und steigert die Aufmerksamkeit des knotenzufahrenden Verkehrs.

Bei dieser Option wird die schulhausseitige 'Trottoirnase' an der Rosenbüelstrasse bis in die Hüslibergstrasse hinein verlängert, wodurch die Fahrbahnquerung für Schulkinder auch an der Hüslibergstrasse verbessert wird.

Bei den Anrampungen ist in der Projektierung und bei der Umsetzung darauf zu achten, dass diese für den Busbetrieb (und den Winterdienst) befahrbar sind. Der erwünschte Bremsseffekt für den 'normalen' Motorfahrzeugverkehr wird daher eher durch die gestalterische Wirkung erzielt werden, als durch die Steilheit der Anrampung selbst. Wichtig ist deshalb die gute Erkennbarkeit der Anrampung durch einen Materialwechsel oder eine entsprechende Markierung (Dreiecke oder Schachbrettmuster), wobei hier auch die Lärmentwicklung beim Befahren zu berücksichtigen sind.

Die angehobene Fahrbahn muss gegenüber den Trottoirbereichen mit einem niedrigen Anschlag ausgestaltet werden (2-3cm). Der Fahrbahnbereich ist somit für sehbehinderte Menschen taktil wahrnehmbar und Mobilitätseingeschränkte mit dem Rollstuhl, Rollator oder dergleichen selbständig überwindbar.

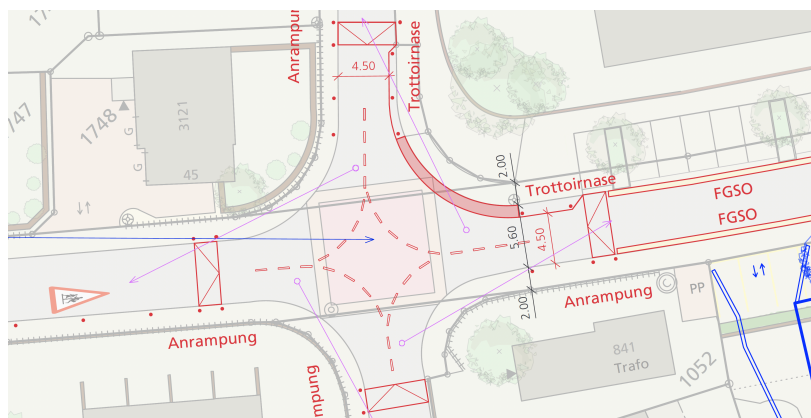


Abb. 57: Konzeptausschnitt Option 3 'Angehobene Fahrbahn', Quelle: asa AG

7.4 Massnahmenkatalog

7.4.1 Kategorien und Themenbereiche

Die insgesamt 49 Massnahmen sind in einer tabellarischen Zusammenstellung beschrieben und betreffend folgender 6 Themenbereiche kategorisiert (vgl. Beilage 12; Bezug Nummerierung: vgl. Beilage 11):

- A. Sichtverhältnisse
- B. Fussgängerschutz
- C. Vortrittsverhältnisse und Knotengestaltung
- D. Verkehrsablauf
- E. Bushaltestellen
- X. Sonstige

Nr.	Kat.	Beschrieb Massnahme(n)	Prio. PV	Etapp. GDE	Bemerkungen
1	B, D	Einlenkerradius und Trottoir anpassen (Befahrbarkeit Lastwagen und Bus verbessern)	2	2	
2	B	Posten auf Trottoir anordnen	1	2	
3	C	Knoten zu Rechtswortritt umbauen (Trottoir anpassen, Parkierung anpassen, Rechtswortritt markieren)	2	2	
4	B, X	Fahrbahn punktuell auf 4.50m einengen (Horizontalversatz, Kreuzen zweier Personenwagen bei Langsamfahrt möglich)	1	1	
5	B, X	Fahrbahn punktuell auf 4.50m einengen (Horizontalversatz, Kreuzen zweier Personenwagen bei Langsamfahrt möglich)	1	1	
6	B	Posten auf Trottoir anordnen	1	2	Diese Massnahme ist ursprünglich als Sofortmassnahme vorgesehen gewesen.
7	D	Mauer anpassen (zurückversetzen)	3	4	Diese Massnahme ist erst bei einem Baugesuch auf Kat. Nr. 1069 oder bei einem Strassensanierungsprojekt umzusetzen.
8	B	Trottoir ergänzen und Fussweg anpassen (inkl. öffentliche Fusswegverbindung gewährleisten, als Weg klassieren)	2	2	
9	B	Posten auf Trottoir anordnen	1	1	Diese Massnahme ist ursprünglich als Sofortmassnahme vorgesehen gewesen.
10	D	Fahrbahn auf 5.50m verbreitern (Kreuzen Bus/Lastwagen mit Personenwagen bei Langsamfahrt gewährleisten)	2	2	Die Fahrbahnverbreiterung ist mit der Massnahme Nr. 12 abzustimmen.
11	B	Option: Trottoir auf 2.00m verbreitern	2	4	Eine reduzierte Trottoirbreite von 1.50m ist vorübergehend tolerierbar. Eine Trottoirverbreiterung ist erst bei einem Baugesuch auf Kat. Nr. 1080 zu prüfen.
12	C	Knoten zu Rechtswortritt umbauen (Container verschieben, Trottoir anpassen, Hecke anpassen, Rechtswortritt markieren)	2	2	Diese Massnahme ist von der Option "Ausbau Sonneggkurve" tangiert. Der Knotenumbau ist mit der Massnahme Nr. 10 abzustimmen.
14	D	Mauer anpassen (zurückversetzen) (Kreuzen von Personenwagen mit wartendem Bus/Lastwagen verbessern)	2	4	Diese Massnahme ist erst bei einem Baugesuch auf Kat. Nr. 51 oder bei einem Strassensanierungsprojekt umzusetzen.

Abb. 58: Auszug 'Massnahmenkatalog' (Stand: 19.01.2022), Quelle: asa AG

7.4.2 Priorisierung

Die Priorisierung (Wichtigkeit der Massnahme) wurde seitens der Projektverfassenden bzgl. Sicherheitsrelevanz und gesetzlicher Anforderungen vorgenommen:

- 1 Hohe Priorität
- 2 Mittlere Priorität
- 3 Kleine Priorität

7.4.3 Etappierung

Eine mögliche Etappierung wurde seitens Gemeinde aufgezeigt und orientiert sich an der Grösse des baulichen Eingriffs, des Sanierungsbedarfs der Strassen sowie der Umsetzbarkeit der Massnahme:

- 1 Kurzfristig (<2 Jahre)
- 2 Mittelfristig (2-6 Jahre)
- 3 Längerfristig (>6 Jahre)
- 4 Abhängig von Baugesuchen auf angrenzenden Privatgrundstücken

7.5 Rückmeldung Gemeinde zu Massnahmenkatalog

Die Gemeindeverantwortlichen haben zum vorliegenden Massnahmenkatalog (vgl. Beilage 12) eine Einschätzung vorgenommen. Die Rückmeldung mit Hinweisen bzgl. der Massnahmen, der vorgeschlagenen Priorisierung und einer möglichen Etappierung sind als Aktennotiz schriftlich festgehalten (vgl. Beilage 13). Die Anmerkungen und Themen variieren stark bzgl. Projektierungsstufe und Detailierungsgrad.

Der konkrete Umgang mit dieser Rückmeldung durch die Gemeinde, sowie eine allfällige Bereinigung bereits auf Konzeptstufe, ist mit den Projektverfassenden geklärt worden und in einer Aktennotiz festgehalten (vgl. Beilage 14).

7.6 Klärung bei Weiterbearbeitung

Bei der Konkretisierung der einzelnen Massnahmen sind zuerst die Hinweise der Gemeinde zum Massnahmenkatalog (vgl. Beilage 13) und deren Klärung durch die Projektverfasser (vgl. Beilage 14) zu konsultieren. Diese Anpassungsvorschläge sind im konkreten Fall nochmals aus fachlicher Sicht eingehend zu diskutieren, um einen sinnvollen Kompromiss bzgl. verkehrsplanerischer Anforderungen, Verkehrssicherheit, Eingriff ins Grundeigentum sowie Kosten/Nutzen zu ermöglichen.

Bei der weiteren Planung und Projektentwicklung sind bereits bekannte aber auch inskünftig geplante Drittprojekte im Auge zu behalten um allfällige Synergien nutzen zu können. Aktuell sind folgende Drittprojekte bekannt: 'Parkplätze Dorfkorporation' und 'Zwei Ersatzneubauten 'Speerblick''. Die im Konzept vorgeschlagenen Massnahmen und Elemente sind mit diesen Planungen abzugleichen und ggf. anzupassen.

Weiter sind die Grundlagen der Amtlichen Vermessung (AV) für die Projektentwicklung zu kontrollieren und ggf. zu aktualisieren (u.a. aufgrund Überbauung 'BelcolorPark' an der Gerbestrasse und Neubau Rosenbüelstrasse 39).

Bei der Projektierung der vorgeschlagenen konzeptionellen Massnahmen sind u.a. die Höhenverhältnisse und Werkleitungen im Auge zu behalten.

Bevor Massnahmen im Einflussbereich der Haltestelle Gemeindehaus projektiert und umgesetzt werden, sollte die definitive Linienführung der Buslinie 770 abschliessend geklärt sein (vgl. Kap. 4.5).

8. Mitwirkung und Kommunikation

8.1 Durchgeführte Anlässe

Wie ursprünglich geplant (vgl. Kap. 1.4) wurden zwei moderierte Mitwirkungsworkshops mit Direktbetroffenen durchgeführt. Aufgrund der COVID-19-Pandemie, und den damit verbundenen Veranstaltungseinschränkungen, mussten die beiden Publikumsveranstaltungen jedoch mit einem zeitlichen Abstand von genau einem Jahr durchgeführt werden:

- 1. Workshop 'Schwachstellenanalyse & Lösungsansätze':
Dienstag, 30. Juni 2020 (ca. 60 Teilnehmende)
- 2. Workshop 'Variantendiskussion BGK & Sofortmassnahmen (SOMA)':
Donnerstag, 01. Juli 2021 (ca. 35 Teilnehmende)

Diese beiden Anlässe fanden in der Mehrzweckhalle Schafbüchel in Ebnat-Kappel jeweils am Abend statt.

Nach einer einleitenden Begrüssung durch die Gemeindebehörden und einer Präsentation des jeweils aktuellen Planungsstandes durch die Projektverfassenden konnten die Teilnehmenden in verschiedenen Interessensgruppen das Gehörte diskutieren, ihre Ideen dem Plenum mündlich vorstellen und mittels Umfragen ihre Haltung kundtun. Im Planungsprozess konnte so eine aktive Mitarbeit unterstützt werden und es war möglich, den Puls der Anwesenden zu fühlen (Stimmungsbarometer).

Aufgrund der reduzierten Teilnehmerzahl am 2. Workshop muss man sich aber bewusst sein, dass das Ergebnis nicht repräsentativ für alle Direktbetroffenen sein kann. Es ist deshalb wichtig, dass auch in der weiteren Planung und Projektentwicklung auf eine sorgfältige und transparente Kommunikation Wert gelegt wird.

Die beiden Mitwirkungsworkshops werden mit folgenden Unterlagen ergänzend dokumentiert (vgl. Beilagen B und C):

- Beilage B: Präsentation (Beamerpräsentation)
- Beilage C: Protokoll (Zusammenfassung der Ergebnisse)

8.2 Vorgesehene Informationsveranstaltung

Nach Bereinigung, Abschluss und Verabschiedung des Konzepts durch den Gemeinderat ist, wie ursprünglich vorgesehen (vgl. Kap. 1.4), eine öffentliche Informationsveranstaltung für die gesamte, interessierte Bevölkerung geplant. Diese soll jedoch erst nach der noch einzuholenden Stellungnahme durch die KAPO (zur Gesamtplanung) durchgeführt werden (vgl. Kap. 9.2).

9. Vernehmlassungen

9.1 Schriftlich festgehaltene Rückmeldungen

Bis zum aktuellen Planungsstand konnte von folgenden Fachbeteiligten und Gruppen zu unterschiedlichen Themen ergänzend Stellung genommen werden. Diese Rückmeldungen sind schriftlich festgehalten:

- Sofortmassnahmen (SOMA) mit Begehung
=> Kantonspolizei (KAPO) SG (vgl. Beilagen 4 und 5)
- Sofortmassnahmen (SOMA)
=> Rückmeldungen der angeschriebenen Direktbetroffenen (vgl. Beilage 6)

Zusätzlich fanden im Rahmen der Variantenentwicklung verschiedene Rücksprachen mit der KAPO statt zu den beiden Varianten Tempo-30-Zone und Einbahnabschnitt. Sie sind jedoch schriftlich nicht dokumentiert.

9.2 Geplante Stellungnahmen

Vorgängig zur vorgesehenen öffentlichen Informationsveranstaltung ist von der KAPO eine Stellungnahme zur Gesamtplanung einzuholen.

Die allfällig im Nachgang zur vorgesehenen öffentlichen Informationsveranstaltung (vgl. Kap. 8.2) eingereichten Stellungnahmen sollen für die nachfolgende Projektierung herangezogen werden.

10. Weiteres Vorgehen

Als nächste Schritte bei der Weiterentwicklung und Umsetzung von Massnahmen ist aus Sicht der Projektverfassenden folgendes Vorgehen denkbar und sinnvoll:

- Konzept im Gemeinderat verabschieden.
- Stellungnahme KAPO einholen (vgl. Kap. 9.2).
- Öffentliche Informationsveranstaltung durchführen (vgl. Kap. 8.2) und Möglichkeit zur Stellungnahme einräumen (vgl. Kap. 9.2).
- Projektierung und Budgetierung der Massnahmen gemäss Massnahmenkatalog auslösen (vgl. Kap. 7.4 und Beilage 12).
- Situation laufend bei erforderlicher Teilsanierungen der betroffenen Strassenabschnitte verifizieren und Massnahmen bei Neubauprojekten wo immer möglich einfliessen und umsetzen lassen.

Beilagen

Gedruckte Beilagen im Projektdossier

Plan 'Bestand, Situation'	Beilage 1
Plan 'Bestand, Schnitte'	Beilage 2
Dokumentation 'Schwachstellenanalyse'	Beilage 3
Plan 'Sofortmassnahmen, Situation'	Beilage 4
Protokoll 'Begehung Sofortmassnahmen'	Beilage 5
Zusammenstellung 'Auswertung Stellungnahmen Sofortmassnahmen'	Beilage 6
Plan 'Variantenstudium «Rechtsvortritt-Markierung»'	Beilage 7
Plan 'Variantenstudium «Tempo-30-Zone»'	Beilage 8
Plan 'Variantenstudium «Einbahnabschnitt»'	Beilage 9
Plan 'Konzept, Situation'	Beilage 10
Plan 'Konzept, Situation mit Nummerierung Massnahmen'	Beilage 11
Zusammenstellung 'Massnahmenkatalog'	Beilage 12
Aktennotiz 'Rückmeldung Gemeinde zu Massnahmenkatalog'	Beilage 13
Aktennotiz 'Klärung Inputs Gemeinde zu Massnahmen'	Beilage 14

Ergänzende digitale Beilagen

A. Aktennotizen Begleitgruppe:

- Koordinationssitzung 01 vom 17. April 2020
- Koordinationssitzung 02 vom 27. Mai 2020
- Koordinationssitzung 03 (inkl. Ortsbegehung KAPO) vom 28. August 2020
- Koordinationssitzung 04 vom 11. September 2020
- Koordinationssitzung 05 vom 17. Dezember 2020
- Koordinationssitzung 06 vom 28. Mai 2021
- Koordinationssitzung 07 vom 19. August 2021

B. 1. Mitwirkungsworkshop vom Juni 2020:

- Beamerpräsentation
- Ergebnisprotokoll

C. 2. Mitwirkungsworkshop vom Juli 2021:

- Beamerpräsentation
- Ergebnisprotokoll