



Tiefbauamt

10

Kantonsstrasse **Nr. 33, Wil - Wuppenau**
 RMS-Kilometer **0.720 – 1.510**
 Gemeinde **Wil**
 Bauobjekt **BGK Konstanzerstrasse
 Fürstenlandstrasse bis Altersheim Rosengarten**
 Plan, Massstab **Mitwirkungsbericht**

Projektverfasser Tiefbauamt Kanton St.Gallen Strassen- und Kunstbauten Strassenbau Neuhaus Tunnelstrasse 1 8732 Neuhaus T 058 229 95 95 www.tiefbau.sg.ch	Genehmigungsvermerke	vom TBA freigegeben	
Plan 02.10 Projekt B81.5.033.023.100 Mn/FGS 74.21.R,ÖV 1.4, ZEW 1.11, ZEW 1.5 FinV	Ausfertigung für	Format A4	
Vorstudie Vorprojekt Bauprojekt Genehmigungs-/Auflageprojekt Ausschreibung Ausführungsprojekt Dok. des ausgeführten Werks	Entwurf GaR	Gezeichnet -	Geprüft GaR Datum 07.12.2022



Inhalt

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

1 Zusammenfassung

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

- Einführen Tempo 30
- Optische Einengung der Fahrbahn durch Einfärben der Radstreifen
- Knoten Fürstenlandstrasse – Konstanzerstrasse in Projektperimeter aufnehmen

Die eingegangenen Anregungen werden in der weiteren Projektierung falls möglich geprüft und verglichen und gegebenenfalls ins Projekt eingearbeitet.

2 Einleitung

2.1 Ausgangslage

Die Konstanzerstrasse wird den heutigen Anforderungen an eine Kantonsstrasse im innerörtlichen Bereich nicht mehr gerecht. Es fehlen teils Längsverbindungen für den Fuss- oder Veloverkehr, bei den Querungen bestehen teils Defizite, die Strassenraumgestaltung nimmt wenig Bezug zur angrenzenden Bebauung und ist dementsprechend eintönig. Sämtliche Bushaltestellen entsprechen nicht den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes. Vor diesem Hintergrund wurde durch die Metron Verkehrsplanung AG ein Betriebs- und Gestaltungskonzept auf Stufe Vorstudie erarbeitet. Im Rahmen der konzeptionellen Planung wurden betriebliche und gestalterische Anforderungen gleichermaßen in Betracht gezogen. Dabei wurden die Vorbereiche miteinbezogen und die Anforderungen aller Verkehrsteilnehmerberücksichtigt.

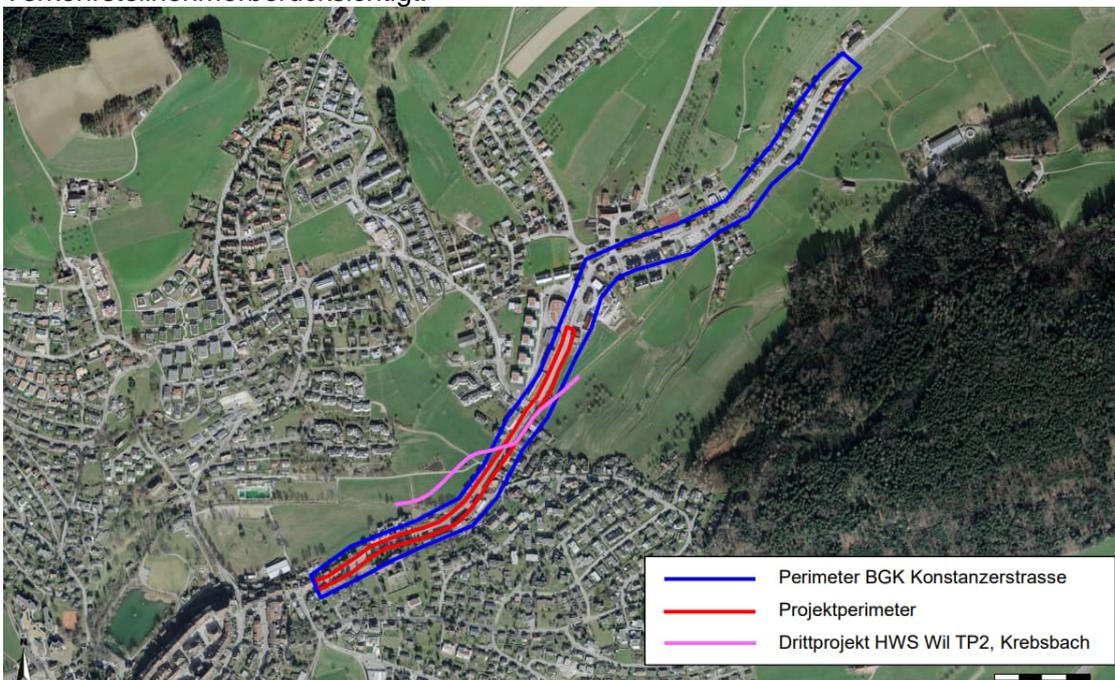


Abbildung 1: Orthophoto Standort Konstanzerstrasse, Wil (www.geoportal.ch)



2.2 Organisation

Bauherrschaft

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

Projektverfasser/in

B3 Brühwiler AG
Friedtalweg 19
9500 Wil

3 Mitwirkung

3.1 Zweck und Durchführung

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

Das Mitwirkungsverfahren zum Projekt «Wil: BGK Konstanzerstrasse, Fürstenlandstrasse bis Altersheim Rosengarten» wurde vom 5. September bis 4. Oktober 2022 durchgeführt. Der Öffentlichkeit standen während der Mitwirkung die Dokumente Stand Bauprojekt digital zur Verfügung.

3.2 Eingegangene Stellungnahmen

Während der Mitwirkung wurden 49 Eingaben eingereicht, mittels Onlineformular. Die Beantwortung der Eingaben erfolgt im Kapitel 4.2.

3.3 Mitwirkende

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

Privatpersonen/Organisationen/Gruppen	Anzahl Eingaben
Privatpersonen	4 Eingaben
Organisationen (inkl. Politische Parteien)	44 Eingaben
Unternehmen	1 Eingaben
Total	49 Eingaben

Tabella 1: Verteilung Eingaben



4 Ergebnisse

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

4.1 Die am häufigsten angesprochenen Themen

4.1.1 Einführung Tempo 30

Stellungnahme

Die Konstanzerstrasse ist heute standardmässig, wie innerorts üblich, mit Tempo 50 km/h signalisiert. Für den Abschnitt zwischen der Fürstenlandstrasse und dem Altersheim Rosengarten wurde auf Grundlage des von der Stadt Wil erarbeiteten BGKs ein detailliertes Bauprojekt erarbeitet. Mit dem vorliegenden Projekt werden etliche der vorliegenden Schwachstellen behoben. Diverse Eingaben fordern eine Herabsetzung der Geschwindigkeit auf Tempo 30. Dies muss nach Art. 32 Abs. 2 Strassenverkehrsgesetz (SR 741.01; abgekürzt SVG) durch ein Gutachten abgeklärt werden. Es ist wichtig zu erwähnen, dass ein Gutachten nicht per se zur Folge hat, dass die Geschwindigkeit herabgesetzt werden kann und muss. Es ist immer abzuwägen, ob eine Notwendigkeit, Zweckmässigkeit und Verhältnismässigkeit besteht oder ob andere Massnahmen (z.B. baulich) vorzuziehen sind.

Ein Gutachten zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit im vorliegenden Projektperimeter auf Grundlage des Ist-Zustands ist wenig zweckmässig, wenn das BGK Schwachstellen behebt und sich dadurch die Situation verändert. Ein Gutachten anhand der Situation nach Umsetzung des Projekts wäre deutlich sinnvoller. Dieses Gutachten basiert in der Regel auf Verkehrsdatenerhebungen, wobei insbesondere die gefahrene Geschwindigkeit eine wichtige Kennzahl darstellt. Im vorliegenden Fall kann die Erhebung erst nach der Inbetriebnahme des Kantonsstrassenprojekts erfolgen.

Eine Anpassung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit kann eine mögliche Massnahme zur Reduktion der vorhandenen Lärmbelastung sein. Um jedoch zu vermeiden, dass mögliche Temporeduktionen nicht einzelfall- und streckenweise geprüft werden, wäre ein Gesamtkonzept über die Stadt Wil sinnvoll. Ein solches sollte die gesamte Netzbetrachtung und die Beurteilung anhand aller relevanter Kriterien gewährleisten. Es sei in diesem Zusammenhang erwähnt, dass gemäss Beschluss des Kantonsrats vom 18. September 2018 zum 17. Strassenbauprogramm Lärmsanierungen an Kantonsstrassen durch raumplanerische Massnahmen sowie dem Einbau von lärmarmen Belägen zu erfolgen haben. Auf eine Reduktion der gesetzlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen (Abweichung von Tempo 50 innerorts) ist zu verzichten.

Der Stadt Wil steht es unabhängig davon frei, auf den umliegenden Gemeindestrassen (Quartierstrassen) in Absprache mit der Kantonspolizei Tempo 30 Zonen zu prüfen und gegebenenfalls einzuführen.

Fazit

Kann nicht berücksichtigt werden.



4.1.2 Optische Einengung durch Einfärben der Radstreifen

Stellungnahme

Rote Flächenmarkierungen werden im Kanton St.Gallen nur sehr zurückhaltend angebracht. Die Richtlinie R2016.02 sieht nur vor, dass im Bereich von Übergangssituationen zu einer Kernfahrbahn eine rote Markierung eingefärbt werden kann.

Rote Flächenmarkierungen werden immer wieder zweckentfremdet und an übersichtlichen Verzweigungen angebracht. Die Kantonspolizei vertritt klar die Ansicht, dass diese Markierung nur in Ausnahmefällen bei kritischen Punkten angebracht werden soll um damit eine erhöhte Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer zu erreichen. Wenn eine Markierung einfach "zum guten Ton" gehört, verfehlt sie ihre Wirkung resp. wird an kritischen Orten weniger beachtet. Einen solchen kritischen Punkt sieht die Kantonspolizei im vorgeschlagenen Abschnitt nicht. Daher wird das Anliegen nicht unterstützt.

Fazit

Kann nicht berücksichtigt werden.

4.1.3 Knoten Fürstenlandstrasse / Konstanzerstrasse in Projektperimeter aufnehmen

Stellungnahme

Der Knoten Fürstenlandstrasse – Konstanzerstrasse ist Bestandteil der Netzergänzung Ost (Grünaustrasse). Die Knotengestaltung ist abhängig von der Verkehrsverlagerung durch die Netzergänzung Ost und muss in diesem Zusammenhang betrachtet und realisiert werden. Der Projektperimeter für das vorliegende Kantonsstrassenprojekt wird aus diesem Grund nicht erweitert.

Die Schwachstellen beziehungsweise der Optimierungsbedarf am Knoten sind jedoch bekannt. Koordiniert mit dem Projekt Schulwegsicherheit der Stadt Wil werden allfällige Massnahmen durch die Stadt Wil geprüft und – sofern zweckmässig - wird das Projekt beim Kanton angemeldet.

Fazit

Kann nicht berücksichtigt werden.

4.2 Detaillierte Auswertung der Eingaben

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
1	Es ist eine stark befahrene Straße an einem Altersheim, sowie Schulweg für viele Kinder. Durch die vielen Neubauten die grade errichtet werden und in Planung sind (zuzüglich Erweiterung des Altersheim durch die Klinik Littenheid),wird es in Zukunft noch viel mehr Verkehr geben der nur durch Tempo 30 sicherer gemacht werden kann.	Tempo 30 auf der ganzen Konstanzer Strasse.	Siehe detaillierte Antwort Kapitel 4.1.1			X
2a	Die Kreuzung Scheidweg ist insbesondere für den Radverkehr heikel zu befahren. Auch ist diese in Bezug auf Schulwegsicherheit (Zufahrt per Rad zum Kathi) zu betrachten und sollte jetzt schon angegangen werden. Es erscheint seltsam, dass die Konstanzerstrasse ohne diesen logischen Anfang der Strasse saniert werden soll.	Ausweitung Projektperimeter bis und mit Kreuzung Scheidweg	Siehe detaillierte Antwort Kapitel 4.1.3			X
2b	Der Strassenraum wird ab Kapuzinerkloster enger. Trotzdem kommt es hier heute oft zu gefährlichen Überholmanövern seitens von Lastwagen und Autofahrenden. Eine Temporeduktion (30 oder allenfalls 40) würde dem	Temporeduktion im Bereich Kloster bis Altstadt.	Siehe detaillierte Antwort Kapitel 4.1.1			X

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	vorbeugen und zudem die Abbiegevorgänge erleichtern. Mit einer entsprechenden Erweiterung des Projektperimeters würde das auch konsistent verwirklicht werden können.					
2c	Die Strassenraumgestaltung bleibt mit diesem BGK breit und verleitet zu schnellem Fahren. Eine optische Einengung durch Einfärben der Radstreifen führt zu reduzierten Geschwindigkeit und macht auch die Radstreifen besser wahrnehmbar.	Radstreifen durchgehend einfärben	Siehe detaillierte Antwort Kapitel 4.1.2			X
2d	Der geschützte Abbiegebereich ist für Radfahrende begrüssenswert. Es besteht aber die Gefahr, dass sich Autos dort aufstellen und gleichzeitig der Durchgangsverkehr rechts vorbeidrückt und dabei Radfahrende geradeaus abdrängt. Ein Abbiegebereich im Strassenraum ohne Vorbeifahrmöglichkeit rechts für Autos wäre hier begrüssenswert.	Klar definierter Abbiegebereich für MIV.	Wird in der weiteren Projektierung geprüft.	X		
2e	Die Veloinfrastruktur sollte auch im innerstädtischen Bereich weitergeführt werden. Dort wo's heikel wird diese durch	Verlängerung der Veloinfrastruktur ODER reduziertes Temporegime.	Aufgrund der engen Platzverhältnisse kann im innerstädtischen Bereich keine Radstreifenmarkierung angebracht			X

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	das Belassen der jetzigen Struktur vernachlässigt. Wenn keine Radstreifen möglich sind, so sollte das Tempo entsprechend sowohl baulich als auch rechtlich reduziert werden (T-30).		werden. Tempo 30 siehe detaillierte Antwort Kapitel 4.1.1			
2f	Das Abbiegen nach links aus der Konstanzerstrasse in die Fürstenlandstrasse ist zurzeit sehr heikel für Radfahrende. Diese Kreuzung muss diesbezüglich saniert werden und sollte im Projektperimeter von Beginn weg dabei sein.	Kreuzung Fürstenlandstrasse / Konstanzerstrasse mit einbeziehen.	Siehe detaillierte Antwort Kapitel 4.1.3			X
2g	Insbesondere nach den Bushaltestellen muss der Velostreifen gut sichtbar sein, so dass Velofahrende im Bereich der Verengung der Strasse nicht abgedrängt werden	Einfärben der Velostreifen	Siehe detaillierte Antwort Kapitel 4.1.2			X
2h	Die letzte Version der Vorstudie BGK ist vom 1. Dezember 2015 und sollte darum auch Basis für das Vorprojekt sein. Wahrscheinlich sind die Differenzen marginal, aber ein Verweis auf die letzte Version macht da Sinn. Für die weitere Beurteilung haben wir die Version vom 1. Dezember 2015	Technischer Bericht, Verkehrsstudie Daten ändern	Technischer Bericht wird angepasst.	X		

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>verwendet. "Betriebs- und Gestaltungskonzept Konstanzerstrasse, Metron Verkehrsplanung AG, Brugg vom 27. Oktober 2015"" ersetzen durch: "Betriebs- und Gestaltungskonzept Konstanzerstrasse, Metron Verkehrsplanung AG, Brugg vom 1. Dezember 2015""</p>					
2i	<p>Die Fahrbahnbreiten sind ausreichend, um bei Schutzinseln den Radstreifen durchzuziehen. Vergleiche dazu 'richtlinie_velostandards.pdf'. Durchgehende Radstreifen reduzieren das Risiko von gefährlichen Überholmanövern in diesen Bereichen (insbesondere des Schwerverkehrs). Zudem führt die optische Verengung zu einer Reduktion der Fahrgeschwindigkeit im Bereich von Fussgängerquerungen/Bushaltestellen.</p>	<p>Durchgehende Markierung von Radstreifen auch im Bereich von Schutzinseln sinnvoll und möglich. Dies betrifft alle Schutzinseln im Perimeter.</p>	<p>Es ist korrekt, dass die Durchfahrtsbreiten bei Mittelinseln mit 4.25m genug breit sind, um die Radstreifen durch zu markieren. Dies ist im Projekt auch so vorgesehen. Im Bereich von Bushaltestellen können die Radstreifen jedoch nicht durchgezogen werden.</p>	X		

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
2j	Falls weitere Massnahmen zur Einhaltung der LSV nötig sind, sollten diese im vorgelegten Projekt mitberücksichtigt werden.	Bitte um klare Aussage, ob mit dem Einbau eines lärmarmen Belags die LSV erfüllt wird oder ob weitere Massnahmen (Temporeduktion, Einbau Schallschutzfenster, ...) zu erwarten sind.	Die detaillierten Lärmabklärungen werden nachgeholt und das Projekt entsprechend aktualisiert.		X	
2k	Bitte Anteil des Schwerverkehrs am DTV ausweisen. Dieser Parameter ist wichtig für die Beurteilung der Massnahmen, insbesondere im Velobereich.	Anteil des Schwerverkehrs am DTV ausweisen.	Der Schwerverkehrsanteil beträgt gemäss Bericht der Metron vom 27. Oktober 2015 rund 3 – 6% (je nach Abschnitt). Der Technische Bericht wird ergänzt.	X		
2l	Bei der jetzigen Linienführung weitet sich die MIV-Fahrbahn auf, bevor sie sich vor der Schutzinsel wieder verengt. Dies kann zu heiklen Überholmanövern und Konflikten mit Velofahrenden führen. Eine parallele Führung zeigt hingegen bereits vor der Insel den zur Verfügung stehenden Raum an.	Führungs-Mittellinien vor Schutzinseln parallel zur jeweiligen Strassenumrandung (und damit dem Velostreifen) ziehen. Dies betrifft alle Schutzinseln mit Fussgängerübergang.	Wird in der weiteren Projektierung geprüft.	X		
2m	Enge Radien ausgangs Schutzinseln verleiten Automobilisten zum Befahren des Radstreifens. Entsprechend kann es zu gefährlichen Überholmanövern kommen. Mit grösseren Radien lässt sich die Problematik hier etwas entschärfen.	Anpassen 2 Radien R40 auf R60.	Wird in der weiteren Projektierung berücksichtigt.		X	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
2n	<p>Da im Bereich von Schutzinseln engere Platzverhältnisse herrschen, Bushaltestellen und Fussgängerübergänge bestehen ist eine geringere Fahrgeschwindigkeit des MIV erwünscht. Entsprechend sollten darum vor Schutzinseln engere Radien verwendet werden, als nach Schutzinseln.</p> <p>Enge Radien ausgangs Schutzinseln verleiten Automobilisten zum Befahren des Radstreifens. Entsprechend kann es zu gefährlichen Überholmanövern kommen.</p> <p>Dieses Bedürfnis steht im Konflikt mit dem bündigen Anhalten von Bussen an Haltestellen. Ein möglicher Lösungsvorschlag wären gepflasterte Bereiche, welche von Bussen für die Anfahrt zur Haltestelle genutzt werden kann.</p> <p>Oder mit engeren Radien lässt sich der Bedarf an Land reduzieren.</p>	<p>Aus Sicht des Veloverkehrs sollten die Radien eingangs von Schutzinseln enger oder gleich sein wie ausgangs.</p> <p>Dies betrifft die Schutzinseln beim Kloster, Breitenloo.</p>	<p>Die vorgesehenen Radien entsprechen den Standards des Tiefbauamts des Kantons St.Gallen.</p>			X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
2o	Der vorgeschlagene Randstein mit 2.5cm Anschlag stellt in spitzem Winkel angefahren ein erhebliches Sturzrisiko dar. Das Risiko kann nur reduziert werden, wenn entsprechend in der Fahrspur ausgeholt wird. Da es sich hier um eine offizielle Radwegverbindung handelt und diese oft genutzt wird, ist eine Überfahrt ohne Schlag auf die Handgelenke angebracht.	Bei Einfahrt Weierwiesenweg Randstein für Trottoirüberfahrt verwenden, analog Einfahrt Webereistrasse in Henau.	Der Anschlag von 2.5 cm bei Mittelinseln und auch bei Trottoirüberfahrten entspricht der Norm und der gängigen Praxis im Kanton St.Gallen. Die 2.5 cm sind für Personen mit einer Sehbehinderung wichtig.			X
2p	Gegenüber seitlichen Hindernissen mit mehr als 10 cm Höhe sind zusätzlich zur Breite des Radstreifens Zuschläge von 20 cm (RS.4) bzw. 40 cm (RS.5) notwendig. Siehe richtlinie_velostandards.pdf.	Bitte bei Planung der Leitplanke (im Normalprofil 8 eingezeichnet) berücksichtigen.	Aufgrund der engen Platzverhältnisse im vorliegenden Abschnitt und dem Hochwasserschutzprojekt der Stadt Wil ist es nicht möglich noch weitere Zuschläge für den Radverkehr sicherzustellen.			X
2q	Prinzipiell erachten wir das Projekt mit der Weiterführung der Kernfahrbahn von Rossrüti nach Wil als gut. Die Erfahrungen mit der Signalisation einer Kernfahrbahn in Rossrüti seit 2020 sind positiv. Seit der Umsignalisation sind keine weiteren Unfälle mit Velo- /		Wird zur Kenntnis genommen.			



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	Fussgänger-Beteiligung registriert worden.					
3a	Das Einbiegen von der Grundstrasse in die Konstanzerstrasse muss so angepasst werden, dass die Velofahrende nicht zusätzlich behindern gefährden. Das Einbiegen von der Konstanzerstrasse in die Grundstrasse muss optimiert werden. Die neue Überbauung Neualtwil bringt massiv Mehrverkehr auf diesen Einlenker. Daher muss für die schwächsten Verkehrsteilnehmer die Sicherheit erhöht werden.	Einbiegehilfe für Radfahrende schaffen (Richtung Konstanzerstrasse-Grundstrasse). Grundstrasse-Konstanzerstrasse Einfärbung des Radstreifens, Bypass für Velofahren schaffen. Sicherheit erhöhen	Der Knoten Grundstrasse – Konstanzerstrasse wurde bereits optimiert. Dieser wird gegenüber heute eingengt. Die Pflasterung (rote Fläche) ist mit einem Höhenversatz versehen und somit nur von LKW's befahrbar. Die Sicherheit für den Veloverkehr wird somit bereits erhöht. Weitere Massnahmen werden als nicht notwendig erachtet. Zudem steht dem Radverkehr eine Veloroute "Fokus sicher" über den Breitenlooweg zur Verfügung.			X
3b	Diese Kreuzung ist für alle Verkehrsteilnehmende nicht optimal. Diese Kreuzung sei in BGK miteinzubeziehen wie es ursprünglich geplant war.	Die Kreuzung Fürstenlandstrasse / Konstanzerstrasse ist zu miteinbeziehen.	Siehe detaillierte Antwort Kapitel 4.1.3			X
3c	Fussübergang Bushaltestelle -Neualtwil ist nicht gut gelöst bzw. ist unklar wo genau sich der Fussgängerstreifen befindet. er muss in unmittelbar bei der Haltestelle sein. Viele Fussgänger	Fussgänger Übergänge Busshaltestelle - Neualtwil Fussgängerstreifen platzieren. Mittelinsel kein Befahren wenn Bus wartet.	Die neu geplanten Fussgängerstreifen im gesamten Projektperimeter befinden sich direkt bei den Bushaltestellen. Es ist klar definiert, wo sich diese befinden.			X

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	werden diesen Übergang nutzen (Neue Überbauung)					
3d	Kreuzung für Langsamverkehr nicht gut gelöst. Es sei die ganze Konstanzerstrasse zu betrachten und zu planen	Projektbeginn auf die Kreuzung Fürstenlandstrasse/ Konstanzerstrasse ausweiten Temporeduktion Einbiegen Grundstrasse bis Kloster	Siehe detaillierte Antwort Kapitel 4.1.1 sowie Kapitel 4.1.3			X
3e	Viele Einlenker/ Ausfahrten Sicherheit erhöhen	Tempo 30 auf dem ganzen Streckenabschnitt	Siehe detaillierte Antwort Kapitel 4.1.1			X
3f	Sicherheit erhöhen Bessere Sichtbarkeit des Radstreifen	Alle Radstreifen sind einzufärben	Siehe detaillierte Antwort Kapitel 4.1.2			X
3g	Sicherheit erhöhen	Tempo 30 bei allen Bushaltestellen	Siehe detaillierte Antwort Kapitel 4.1.1			X
3h	Sicherheit erhöhen	Fussgängerübergänge sind optimal zu beleuchten	Die Fussgängerstreifen werden normgerecht beleuchtet. Die gesamte Beleuchtung wird im Rahmen des Kantonsstrassenprojekts optimiert.	X		
3i	Dem Umweltschutz und der Ökologie muss die grösstmöglich Beachtung geschenkt werden	Umweltverträglichkeit muss geprüft werden.	Der Umweltschutz wie auch der Ressourceneinsatz wird bereits aktuell bei kantonalen Projekten geprüft und Massnahmen werden umgesetzt.	X		
3j	verursacht weniger Lärm	Tempo 30 im ganzen Streckenabschnitt	Die detaillierten Lärmabklärungen werden nachgeholt. Betreffend Tempo 30 wird auf	X		

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
			die detaillierte Antwort im Kapitel 4.1.1. verwiesen.			
3k	Häufig benutzter Schulung Arbeitsweg Viele verschiedene Langsamverkehrs Teilnehmende	Schulwegsicherheit muss erhöht werden Kreuzung Fürstenlandstrassse/ Konstanzerstrasse mit einbeziehen Sämtliche Fußgängerquerungen auf Kinder Behinderte und Senioren ausrichten	Bei sämtlichen Fussgängerstreifen ist eine Mittelschutzinsel vorgesehen und es werden optimale Verhältnisse geschaffen, damit die Erkennbarkeit (sicherstellen der notwendigen Sichtweiten) gewährleistet ist. Die Sicherheit für den Fussverkehr wird somit massgebend erhöht. Betreffend Einbezug der Kreuzung Fürstenlandstrasse / Konstanzerstrasse wird auf die detaillierte Antwort Kapitel 4.1.3 verwiesen.	X		
4	Derzeit wird mit der Stadtbildkommission und der kantonalen Denkmalpflege ein Bauprojekt auf der Parzelle ausgearbeitet. Die Parzelle ist ein Schutzobjekt von nationaler Bedeutung. Es ist für die Bebauung der Liegenschaft essenziell, dass die Häuserreihe fortgeführt werden kann, was mit einer Veränderung der Strassenbreite nicht mehr gegeben ist. Die Liegenschaft dürfte zudem bis zur Wirksamkeit des Betriebs-	Als Eigentümerin der Parzelle 80W sind wir mit der dort vorgesehenen Strassenverbreiterung zulasten unsere Grundstückes und Nutzung als Umschlagplatz nicht einverstanden.	Da im südlichen Teil auf einen Gehweg zwischen der Haltestelle "Kapuziner Kloster" und dem Grundstück Nr. 2094W auf ein Trottoir verzichtet werden muss ist es zwingend notwendig im Bereich des Grundstücks Nr. 80W einen Fussgängerübergang mit Mittelschutzinsel zu gewährleisten. Aufgrund dessen muss die Strasse in diesem Abschnitt verbreitert werden.			X

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	und Gestaltungskonzeptes bereits überbaut sein. Daher ist hier eine andere Lösung zu suchen. Besten Dank.					
5a	Die Ausführungen zum Thema Lärm im Technischen Bericht sind äusserst rudimentär. Entlang der Konstanzerstrasse sind die Immissionsgrenzwerte bereits heute flächendeckend überschritten (vgl. Strassenlärmbelastungskataster). Die Anwohnenden sind somit gesundheitsschädlichen Immissionen ausgesetzt. Auch der Erholungswert des künftigen Stadtparks Obere Weierwise wird durch die Lärmemissionen der Kantonsstrasse beeinträchtigt. Hinzu kommt, dass sich im Projektperimeter unüberbaute Baugrundstücke befinden (Parz. 3167W und 80W). Im Sinne der inneren Verdichtung ist eine bauliche Entwicklung auf diesen Grundstücken anzustreben. Die Realisierung von Überbauungen ist jedoch praktisch unmöglich, wenn die lärmschutzrechtlichen Planungswerte	Das Thema Lärmschutz ist im Technischen Bericht fundiert abzuhandeln und das BGK ist unter diesem Gesichtspunkt grundlegend zu überarbeiten. Damit die Lärmgrenzwerte trotz des hohen Verkehrsaufkommens zumindest annäherungsweise eingehalten werden können, ist der gesamte Projektperimeter als Tempo-30-Zone zu gestalten.	Die detaillierten Lärmabklärungen werden nachgeholt und das Projekt entsprechend aktualisiert. Was künftige Projekte angeht, sei dies ein Stadtpark oder neue Wohngebäude auf unbebauten Parzellen, wird darauf hingewiesen, dass diesbezüglich Art. 29-31 der Lärmschutzverordnung gelten. Die Realisierung von Bauvorhaben in lärmbelasteten Gebieten ist anspruchsvoll, aber nicht unmöglich. Betreffend Tempo 30 wird auf die detaillierte Antwort im Kapitel 4.1.1 verwiesen.	X		

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>überschritten sind (Art. 30 LSV). Ohne wirksame Gegenmassnahmen wird sich die Lärmsituation an der Konstanzerstrasse aufgrund der prognostizierten Verkehrszunahme weiter verschärfen (+3000 Fz/d bis 2035, vgl. Technischer Bericht, S. 8). Das vorliegende BGK ignoriert diese Problematik. Der vorgesehene, lärmarme Strassenbelag wird die Immissionen nur marginal und vorübergehend reduzieren. Die einzig denkbare, nachhaltige Massnahme ist eine Temporeduktion. Damit kann zugleich die Verkehrssicherheit verbessert und die Trennwirkung der Strasse reduziert werden.</p>					
5b	<p>Entgegen der Feststellung im Technischen Bericht ist das Thema Naturschutz für das vorliegende Projekt durchaus relevant. Im Gebiet Obere Weierwiese existieren Vorkommen verschiedener Wildtiere (z.B. geschützte Amphibien und Reptilien, Igel, Spitzmäuse usw.). Insbesondere ist ein</p>	<p>Im Bereich der Grundstücke Parz. 80W, 1348W und 2689W ist der Strassenraum durch eine 40-50 cm hohe Sockelmauer gegen die Grünzone abzugrenzen.</p>	<p>Im beschriebenen Abschnitt gibt es gemäss der Koordinationsstelle für Amphibien- und Reptilienschutz (karch) keine Einträge bezüglich Amphibienwanderungen. Sollten sich Probleme mit Amphibien zeigen, arbeitet die Stadt Wil mit mobilen Anlagen.</p>			X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	<p>Amphibienvorkommen von lokaler Bedeutung im Retentionsbecken Breitenloo inventarisiert. Im Rahmen des Stadtpark-Projekts soll auf der Oberen Weierwise ein Naturerlebnisgebiet geschaffen werden, weshalb ein besonderes Augenmerk auf den Erhalt und die Förderung der vorhandenen Wildtierbestände zu richten ist. Die hohe Verkehrsdichte auf der Konstanzerstrasse stellt für kleine Wildtiere eine Gefahr dar. Im Rahmen des BGK und des Hochwasserschutzprojekt sind deshalb bauliche Massnahmen vorzusehen, welche diese Tiere davon abhalten, von der Oberen Weierwise auf die Strasse zu wandern. Gleichzeitig sollen Tiere, die aus südöstlicher Richtung in den Strassenraum gelangen, nicht daran gehindert werden, diesen in Richtung Obere Weierwise zu verlassen. Eine 40-50 cm hohe Stütz- bzw. Sockelmauer als Abgrenzung zwischen Strassenraum und Grünzone könnte diese Funktion erfüllen.</p>					



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
5c	<p>Die Freiraumentwicklung Stadtpark Obere Weierswiese (laufender Studienauftrag) ist in der Liste der Drittprojekte zu erwähnen. Das BGK Konstanzerstrasse und das Hochwasserschutzprojekt sind auf die Freiraumentwicklung abzustimmen. Insbesondere sind die Fuss- und Veloweg-Verbindungen zwischen dem künftigen Stadtpark und der Konstanzerstrasse zu klären. Das BKG und das Hochwasserschutzprojekt sind dementsprechend zu sistieren, bis die Planungen für die Freiraumentwicklung den nötigen Konkretisierungsgrad erreicht haben.</p> <p>Im Rahmen des Stadtpark-Projekts werden auf der Oberen Weierwiese voraussichtlich neue Fuss- und Velowege geschaffen bzw. bestehende Wege müssen allenfalls verlegt werden. Die Wegverbindungen zur Konstanzerstrasse sind von grosser Bedeutung, um die ÖV-Anbindung des künftigen Stadtparks sowie dessen Zugänglichkeit aus dem Neulandenquartier zu gewährleisten.</p>		<p>Aufgrund der Hochwasserschutzproblematik und der Notwendigkeit des BGK kann nicht auf die Freiraumentwicklung Stadtpark Obere Weierwiese gewartet werden. Die Entwicklung soll sich am von der Stadt Wil entwickelten BGK orientieren.</p>			X

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	Zudem ist im Rahmen des Stadtpark-Projekts eine direktere Linienführung der kantonalen Velowegroute mit einer Querung der Konstanzerstrasse im Bereich des BGK-Perimeters zu prüfen. Es ist nicht zweckmässig, die Planungen zum BGK weiterzuführen, bevor die Wegbeziehungen in den Stadtpark geklärt sind. Der Studienauftrag für den Stadtpark soll bis Ende 2023 abgeschlossen sein. Eine Sistierung des BGK für ca. ein Jahr erscheint vertretbar.					
5d	Die Verzweigung Konstanzerstrasse-Fürstenlandstrasse ist insbesondere aus Sicht des Veloverkehrs ein neuralgischer Punkt. Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Fussgänger/innen und Velofahrer/innen sind unabdingbar, zumal sich Schulanlagen (Kathi, Klosterweg) in der Nähe befinden. Es erscheint unlogisch, dass der Perimeter des BGK vor dieser Verzweigung endet. Die Sanierung dieses Strassenabschnitts bis zur allfälligen Realisierung der	Der Projektperimeter ist auf die Verzweigung Konstanzerstrasse-Fürstenlandstrasse auszuweiten.	Siehe detaillierte Antwort Kapitel 4.1.3			X

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	Grünaustrasse hinauszuschieben, ist nicht sinnvoll. Dies würde bedeuten, dass die derzeitige, suboptimale Situation noch für mindestens 20 Jahre bestehen bleibt.					
5e	Der kommunale Richtplan sowie das Agglomerationsprogramm sehen vor, dass der Fussverkehr in der Stadt Wil gefördert werden soll. Das vorliegende BGK wird dieser Zielsetzung nicht gerecht, da zu wenige Querungsmöglichkeiten vorgesehen sind und Fussgänger/innen folglich Umwege in Kauf nehmen müssten (dies betrifft bspw. Fussgänger/innen, die von der Grundstrasse auf den Rosenbergweg gelangen wollen). Auf dem Strassenabschnitt, der auf dem Situationsplan Teil 2 dargestellt ist, sind drei Fussgängerstreifen erforderlich, um zu gewährleisten, dass die Strasse nicht als Barriere für den Fussverkehr wirkt. Die Aufhebung des Fussgängerstreifens an der Verzweigung Konstanzerstrasse-Ulrich-Röschstrasse ist nicht akzeptabel. Zu berücksichtigen ist in diesem	Der neue Fussgängerstreifen ist weiter östlich bei der Verzweigung Konstanzerstrasse-Rosenbergweg anzulegen. Gleichzeitig ist auf die Aufhebung des Fussgängerstreifens bei der Verzweigung Konstanzerstrasse-Ulrich-Röschstrasse ist zu verzichten., d.h. es sollen für beide Fusswegverbindungen ins Neulandenquartier separate Querungsmöglichkeiten geschaffen werden.	Im Rahmen des BGK wurden die wichtigen Fuss- und Veloverbindungen in Zusammenarbeit mit der Stadt Wil geprüft. Das BGK ist auf diese Verbindungen ausgelegt. Die Markierung eines Fussgängerstreifens ist nur möglich, wenn dieser an den fünf höchstbegangenen Stunden eines Tages mindestens von 100 Personen begangen wird. Aus diesem Grund können nicht überall markierte Querungsmöglichkeiten geschaffen werden. Der heutige Fussgängerstreifen im Bereich der Ulrich-Röschstrasse weist Defizite auf.			X

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	Zusammenhang die Möglichkeit, an der strassenseitigen Ecke des Grundstücks Parz. 1348W eine zusätzliche Wegverbindung in den künftigen Stadtpark zu schaffen.					
5f	Der Strassenraum im Projektperimeter ist gerade und breit, was zu schnellem Fahren verleitet. Das vorliegende BGK löst dieses Problem nicht. Das Einfärben der Radstreifen führt zu einer optischen Verengung der Fahrbahn und damit zu tieferen Geschwindigkeiten. Dies dient der Sicherheit der Velofahrenden sowie dem Lärmschutz.	Sämtliche Radstreifen im Projektperimeter sind mit einem farbigen Belag zu versehen.	Siehe detaillierte Antwort Kapitel 4.1.1			X
5g	Eine Temporeduktion ist aus Lärmschutzgründen zwingend erforderlich (vgl. Antrag zu Abschnitt 4.11 des Technischen Berichts). Sie erhöht zudem die Sicherheit und Aufenthaltsqualität für Fussgänger/innen und Velofahrer/innen. Ausserdem vergrössert ein Tempo-30-Regime die gestalterischen Möglichkeiten. Insbesondere im Hinblick	Für den gesamten Projektperimeter ist die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h festzulegen. Die Dimensionierung und Gestaltung des Strassenraums ist entsprechend anzupassen.	Die detaillierten Lärmabklärungen werden nachgeholt und das Projekt entsprechend aktualisiert. Betreffend Tempo 30 wird auf die detaillierte Antwort im Kapitel 4.1.1 verwiesen.			X

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	auf die Freiraumentwicklung Obere Weierwise ist es wichtig, die Trennwirkung der Strasse so weit als möglich zu reduzieren. Da bei tieferer Richtgeschwindigkeit weniger Platz für die Fahrbahn benötigt wird, kann womöglich auf Landerwerb bzw. Enteignungen verzichtet werden.					
5h	Wenn mehrere Autos im Abbiegebereich warten und weitere Autos rechts vorbeifahren, besteht die Gefahr, das Velofahrende abgedrängt werden. Aus Sicherheitsgründen sind in diesem Bereich Massnahmen zu treffen, die ein Befahren des Radstreifens durch Autos verhindern.	Der südliche Radstreifen bei der Verzweigung Konstanzerstrasse-Grundstrasse ist im Abbiegebereich durch eine ausgezogene Linie oder Pfosten zu sichern.	Bei einer Kernfahrbahn darf der Verkehr auf den Radstreifen ausweichen. Wichtig ist eine dabei gute Übersichtlichkeit. Bei einer Kernfahrbahn darf der Radstreifen weder mit einer Sicherheitslinie noch mit einem Poller von der Fahrbahn getrennt werden.			X
6a	Bei der Konstanzerstrasse 87 / 95 ist im Hochwasserschutzprojekt entlang des Krebsbaches eine Hecke vorgesehen. Am bereits früher im Projekt geforderten Schallschutz in Form einer Mauer wird festgehalten. Zudem muss die Bachmauer fachtechnisch und statisch so	Schallschutzmauer erforderlich	Die detaillierten Lärmabklärungen werden nachgeholt und das Projekt entsprechend aktualisiert. Dabei wird ebenfalls die technische Machbarkeit sowie die wirtschaftliche Tragbarkeit einer Lärmschutzwand entlang der erwähnten Liegenschaften genauer betrachtet.	X		

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Anträge der Mitwirkungen	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
				teilweise	Ja	Nein
	erstellt werden, dass eine Schallschutzmauer darauf abgestellt werden kann. Die Lärmbelastung an der Konstanzerstrasse nimmt seit Jahren laufend zu. Mit den Neubauten Neualtwil erhöht sich das Verkehrsaufkommen zudem nochmals markant.					
7b	Für die Stichstrasse Konstanzerstrasse 83 – 95 wird eine Lichtsignalanlage in die Konstanzerstrasse gefordert. Dieses soll so gesteuert werden, dass nur bei Einfahrt in die Konstanzerstrasse eine Grünauslösung erfolgt. Die laufende Zunahme des Verkehrsaufkommens erschweren die Einfahrt derart, dass teilweise mehrere Minuten auf eine Einfahrt gewartet werden muss. Zu prüfen ist zudem, ob die in unmittelbarer Nähe vorgesehene Mittelinsel allenfalls ebenfalls eine Einfahrt erschwert.	Lichtsignalanlage bei Stichstrasse	Eine Lichtsignalanlage am Knoten Stichstrasse – Konstanzerstrasse ist aus verkehrstechnischer Betrachtung nicht notwendig. Die notwendigen Abbiegeströme werden nicht erreicht, um eine Lichtsignalanlage zu rechtfertigen.			X

Tabelle 2: Detaillierte Auswertung der Eingaben