



Kantonsstrassenprojekt Wiler- und St.Gallerstrasse

Abschnitt Isnyplatz bis Landbergstrasse

Urnenabstimmung vom 12. Februar 2017

Gutachten und Antrag des Gemeinderates



Orientierungsversammlung
im Lindensaal Flawil
Mittwoch, 18. Januar 2017, 19.30 Uhr



Kantonsstrassenprojekt Wiler- und St.Gallerstrasse

Abschnitt Isnyplatz bis Landbergstrasse

Urnenabstimmung vom 12. Februar 2017

Inhaltsverzeichnis

Worum geht es?	Seite	3
Gutachten und Antrag des Gemeinderates	Seiten	4–19
1. Ausgangslage		
1.1 Heutige Verkehrssituation	Seite	4
1.2 Vorhandene Schwachstellen	Seite	5
1.3 Projektentstehung	Seite	7
1.4 Einbezug der Bürgerschaft	Seite	9
1.5 Einbezug des Gewerbes	Seite	10
2. Projektgestaltung	Seite	10
3. Projektbeschreibung	Seite	10
3.1 Westliches Teilstück	Seite	11
3.2 Teilstück Zentrum	Seite	12
3.3 Östliches Teilstück	Seite	14
3.4 Parkplätze	Seite	14
3.5 Gestaltung	Seite	15
3.6 Weitere Projektbestandteile	Seite	15
3.7 Flankierende Massnahmen	Seite	15
4. Kosten, Kostenteiler und Finanzierung	Seite	16
5. Terminprogramm	Seite	18
6. Warum eine Urnenabstimmung?	Seite	18
7. Was passiert bei einer Ablehnung?	Seite	18
8. Ergänzende Unterlagen	Seite	18
9. Fazit des Gemeinderates	Seite	19
10. Antrag	Seite	19
Argumente des Referendumskomitees	Seite	20

Gemeinde Flawil
Bahnhofstrasse 6
9230 Flawil

Tel. 071 394 17 67
Mail gemeinde@flawil.ch
Web www.flawil.ch



Worum geht es?

Das Wichtigste in Kürze...

Der Ausbaustandard der Wiler- und St.Gallerstrasse ist nicht mehr funktionsgerecht. Es sind diverse Defizite spürbar. Dazu gehören unter anderem die ungenügende Verkehrssicherheit, die mangelhafte Fussgänger- und Velofahrerführung, aber auch die Bewältigung der Verkehrsbelastung. Aus diesem Grund hat im Jahr 2013 eine breit abgestützte Begleitgruppe mit Vertretern aus der Bevölkerung und den Fachstellen von Kanton und Gemeinde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Wiler- und St.Gallerstrasse erarbeitet. Aufgrund der positiven Rückmeldungen nach Vorliegen des Betriebs- und Gestaltungskonzepts entschied der Gemeinderat, dem Kanton St.Gallen für den Abschnitt «Isnyplatz bis Landbergstrasse» die Ausarbeitung eines Bauprojekts auf Basis des Betriebs- und Gestaltungskonzepts zu beantragen.

Mittlerweile liegt das Strassenbauprojekt vor. Die Ziele der Strassensanierung und -gestaltung sind, die Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende zu erhöhen, den Knotenpunkt Isnyplatz zu sanieren, die Sichtweiten bei den Einmündungen in die Kantonsstrasse zu verbessern, aber auch die Senkrechtparkierungen an der Kantonsstrasse zu beseitigen. Eine Verstetigung des Verkehrsflusses, die Reduktion der Lärmbelastung und Licht-

verschmutzung sowie die Aufwertung des Zentrums – zum Beispiel die Gestaltung des Bärenplatzes – sind weitere Ziele des Projektes.

Der Bau von Kantonsstrassen obliegt dem Kanton. Die Politische Gemeinde, auf deren Gebiet das Strassenbauvorhaben liegt, wird bei der Projektierung angehört und zur Stellungnahme eingeladen. Gegen den Vernehmlassungsbeschluss des Gemeinderates, den Gemeindebeitrag von brutto 4'074'799 Franken für das Kantonsstrassenprojekt «Strassenraumgestaltung Wiler- und St.Gallerstrasse, Isnyplatz bis Landbergstrasse» zu gewähren, wurde im Frühsommer 2016 das fakultative Referendum ergriffen. Damit haben die Flawiler Stimmberechtigten die Möglichkeit, an der Urne über das Kantonsstrassenprojekt zu befinden.

Der Gemeinderat beantragt der Stimmbürgerschaft, dem Kantonsstrassenprojekt zuzustimmen und somit den Gemeindebeitrag zu genehmigen.

Gutachten und Antrag des Gemeinderates

Geschätzte Mitbürgerinnen und Mitbürger

Der Gemeinderat unterbreitet Ihnen Gutachten und Antrag über die Gewährung des Gemeindebeitrags von brutto 4'074'799 Franken für das Kantonsstrassenprojekt «Strassenraumgestaltung Wiler- und St.Gallerstrasse, Isnyplatz bis Landbergstrasse».

1. Ausgangslage

Flawil ist, wie viele andere Ortschaften auch, als Strassendorf entstanden. Im 18. Jahrhundert bestand Flawil erst aus wenigen Häusern. Ab 1850 führte der wirtschaftliche Aufschwung dazu, dass innert weniger Jahrzehnte auf beiden Seiten der Wiler- und St.Gallerstrasse viele Gebäude erstellt wurden.

Die Kantonsstrasse Nr. 8 führt von Gossau über Flawil nach Wil. Der Ausbaustandard der Wilerstrasse und St.Gallerstrasse ist nicht mehr funktionsgerecht. Die Strassenraumgestaltung der innerörtlichen Hauptverkehrsachse entspricht einerseits nicht mehr dem städtebaulichen Standard, und andererseits sind betriebliche Defizite und Konflikte bezüglich Verkehrssicherheit oder Verkehrsbelastung spürbar. Der Autoverkehr dominiert, Velofahrer sind gefährdet, zu Fuss gehen ist unattraktiv. Vor diesem Hintergrund wurde das Ziel

verfolgt, ein übergeordnetes Konzept zu erstellen. Auf Basis dieses Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK), welches sich vom Scheidwegkreisel (Maestranikreisel) bis Oberglatt erstreckt, wurde der Teilabschnitt Isnyplatz bis Landbergstrasse projektiert.

1.1 Heutige Verkehrssituation

Die Wiler- und St.Gallerstrasse erstreckt sich über drei Kilometer vom Scheidwegkreisel bis Oberglatt. Zwischen Oberglatt und der Bahnhofstrasse/Magdenauerstrasse heisst die Strasse St.Gallerstrasse, ab der Bahnhofstrasse/Magdenauerstrasse westwärts heisst die Strasse Wilerstrasse. Die Kantonsstrasse dient allen Verkehrsteilnehmenden und ist eine wichtige Verbindung nach Gossau beziehungsweise nach Uzwil oder ins Toggenburg.

Diverse Zubringer schliessen an die Wiler- und St.Gallerstrasse an. Im Westen sind dies beim Isnyplatz in Richtung Süd der Anschluss Oberbotsbergstrasse mit der Flawa und der nördliche Anschluss Enzenbühlstrasse Richtung Spital. Ungefähr in der Mitte des Sanierungsabschnittes befinden sich südwärts der Anschluss der Magdenauerstrasse beziehungsweise nordwärts die Bahnhofstrasse. Bei der Steinbockkreuzung mündet die Degersheimerstrasse ein. Im Bereich der Landbergstrasse erfolgen die Anschlüsse von und zu den Schulen.

Der Verkehr nimmt in Flawil wie auch im restlichen Kanton St.Gallen stetig zu.

Die neusten Zahlen des kantonalen Tiefbauamtes belegen, dass im Jahr 2015 täglich durchschnittlich 10'502 Fahrzeuge die St.Gallerstrasse bei der Zählstelle «Flawil Feld» passierten. Jährlich sind dies über 3,8 Millionen Fahrzeuge. Dies entspricht einer Zunahme gegenüber 2014 von einem Prozent.



Ausschnitt Landeskarte mit projektiertem Strassenabschnitt (rot)

1.2 Vorhandene Schwachstellen

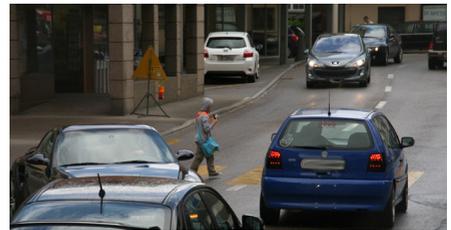
Der Ausbaustandard der Wiler- und St.Gallerstrasse ist nicht mehr funktionsgerecht. Es sind verschiedene Schwachstellen vorhanden.

Schwachstelle Langsamverkehr

Im Projektabschnitt sind sechs Fussgängerstreifen vorhanden. Bei drei Fussgängerstreifen sind gemäss der «Schwachstellenanalyse Rad des Kantons St.Gallen» dringende Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit erforderlich. Bei den restlichen sind Massnahmen zu prüfen. Die Ortsdurchfahrt im Zentrum bietet keine Veloinfrastruktur. Die engen Verhältnisse sowie das Ein- und Abbiegen von Seitenstrassen sind für Radfahrende teilweise kritisch. Das kantonale Strassengesetz schreibt vor,

dass beim Strassenbau unter anderem folgende Grundsätze zu beachten sind:

- Schutz des Menschen und seiner natürlichen Umwelt
- Verkehrssicherheit
- Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer, insbesondere von Fussgängern, Radfahrern und Behinderten



Schwächere Verkehrsteilnehmer überqueren die Hauptverkehrsachse.

Schwachstelle Platzverhältnisse

An verschiedenen Stellen im Projektabschnitt sind enge Platzverhältnisse auf Trottoir und Fahrbahn vorhanden. Es ist vorgesehen, das Trottoir an einigen Stellen zu verbreitern, um den Fussgängerinnen und Fussgängern mehr Platz zu ermöglichen.



Enge Platzverhältnisse

Schwachstelle Sicherheit

Gemäss Unfallstatistik des Bundesamtes für Strassen ASTRA wurden im vorgesehenen Ausbaubereich zwischen 2007 bis 2011 insgesamt 74 Unfälle verzeichnet, wobei keine Personen getötet, aber 10 schwer und 36 leicht verletzt wurden. Diese Statistik war Basis für das Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Wiler- und St.Gallerstrasse.



Zu viele Unfälle

Schwachstelle Verkehrsfluss

Kein seltenes Bild im Flawiler Zentrum ist die Staubildung während der Spitzenzeiten. Die Hauptverkehrsachse wird durch mehrere Erschliessungsstrassen



Kolonnenbildung am Isnyplatz

sen versorgt. Zudem sind mehrheitlich Direkterschliessungen von Gebäuden und Grundstücken auf die Wiler- und St.Gallerstrasse festzustellen. Bei hohen Verkehrsmengen wird die Aus- und Einfahrt erschwert und es bilden sich insbesondere bei der Kreuzung Magdenauer-/Bahnhofstrasse und beim Isnyplatz lange Kolonnen.

Schwachstelle Rückwärtsfahrmanöver

Viele Parkplätze sind im Strassenraum angeordnet und auf privatem Grund verteilt. Auffallend ist, dass im Bereich der älteren Siedlungsstruktur viele Autos aufgrund fehlender Garagen auf ungenügend grossen Abstellflächen parkiert sind und diese teilweise die Kantonsstrasse tangieren. Aus Gründen der Verkehrssicherheit sind diese Parkplätze problematisch, da unter anderem bei Rückwärtsfahrmanövern auf die Fahrbahn die Sichtverhältnisse oft nicht gewährleistet sind.



Gefährlich: rückwärts auf die Kantonsstrasse

Schwachstelle Sichtweiten

Fehlende Sichtweiten können zu gefährlichen Verkehrsmanövern führen. Oft fehlen auf der heutigen Wiler- und St.Gallerstrasse die notwendigen Sichtweiten, welche bei den Einmündungen den minimalen Anforderungen genügen.



Sichtweiten fehlen

Schwachstelle Strassenzustand

Der Zustand des Strassenoberbaus wurde im September 2015 durch das Prüflabor AG Mörschwil untersucht. Es zeigen sich Defizite bei der Stärke der Belags- und Fundationsschicht.



Mangelhafte Belags- und Fundationsschicht

1.3 Projektentstehung

Der eigentliche Startschuss für das vorliegende Kantonsstrassenprojekt «Strassenraumgestaltung Wiler- und St.Gallerstrasse, Isnypplatz bis Landbergstrasse» wurde mit dem Richtplan der Gemeinde Flawil im Jahr 2010 gemacht.

Richtplan

Der behördenverbindliche kommunale Richtplan stammt aus dem Jahr 2010 und formuliert zahlreiche Anliegen zugunsten einer umfassenden Aufwertung des Strassenraums. Es werden unter anderem folgende Inhalte beschrieben, welche mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept zu prüfen und zu integrieren sind:

- Im Ortskern soll die Aufenthaltsqualität unter Beibehaltung der Strassenfunktion verbessert werden – die Gestaltung soll die Identität Flawil unterstützen und fördern
- Der Langsamverkehr soll längs und quer gesichert und gestärkt werden
- Der öffentliche Verkehr kann hinsichtlich Einbindung der Haltestellen (Lage, Ausgestaltung) verbessert werden
- Aufwertung als Aufenthaltsort «Strassenraum» beziehungsweise Zentrumsfunktion herbeiführen
- Die Verkehrssicherheit für alle verbessern
- Städtebauliche Elemente wie Plätze sind gestalterisch auszuzeichnen

Agglomerationsprogramm

Die Gemeinde Flawil liegt im Perimeter des Agglomerationsprogramms der 2. Generation des Gebietes St.Gallen/Arbon–Rorschach. Im Agglomerationsprogramm wird die Gemeinde Flawil als Ort mit lokaler Zentrumsfunktion umschrieben. Es wurden unter anderem folgende Punkte für Flawil aufgenommen:

- Aufwertung Strassenraum (Kantonsstrassen Wiler- und St.Gallerstrasse) mit Priorität A
- Langsamverkehrsschwachstellen (Rad- und Fussverkehr) bereinigen

16. Strassenbauprogramm (2014–2018)

Das 16. Strassenbauprogramm des Kantons St.Gallen rechnet mit Gesamtkosten aller enthaltenen Projekte von rund 530 Millionen Franken, wovon 50 Millionen Franken für Strassenraumgestaltungen vorgesehen sind. Der kantonale Anteil des Kantonsstrassenprojekts Wiler- und St.Gallerstrasse wird über den «Topf» Strassenraumgestaltung finanziert, sofern die Flawiler Stimmbürgerschaft dem Projekt zustimmt.

Betriebs- und Gestaltungskonzept

Im Jahr 2013 hat eine breit abgestützte Begleitgruppe mit etwa 30 Personen aus der Bevölkerung ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für die gesamte Wiler- und St.Gallerstrasse erarbeitet. Mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept konnten die betrieblichen und gestalterischen Anforderungen an den Strassenraum und die angrenzenden Lie-

genschaften aufeinander abgestimmt werden. Im Betriebs- und Gestaltungskonzept wurden übergeordnet einerseits die Strassenfunktion und die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs, öV und Langsamverkehrs, andererseits aber auch die teilweise sensiblen Nutzungen (Zentrumsbereich, historische Bausubstanz mit Vorgärten und Plätzen usw.) gebührend berücksichtigt sowie ein umfeldverträglicher und flüssiger Verkehrsbetrieb gewährleistet. Das Betriebs- und Gestaltungskonzept wurde im August 2013 anlässlich einer öffentlichen Informationsveranstaltung vorgestellt und anschliessend während 30 Tagen im Gemeindehaus ausgestellt.

Vorprojekt

Aufgrund der positiven Rückmeldungen nach Vorliegen des Betriebs- und Gestaltungskonzepts entschied der Gemeinderat im November 2013, dem Kanton St.Gallen für den Abschnitt «Isnyplatz bis Einlenker Landbergstrasse» die Ausarbeitung eines Bauprojekts auf Basis des Betriebs- und Gestaltungskonzepts zu beantragen. Da es sich bei der Wiler- und St.Gallerstrasse um eine Kantonsstrasse handelt, ist der Kanton für dieses Projekt verantwortlich. Die Projektgruppe bestand aus Vertretern des Kantons, der Gemeinde und des Ingenieurbüros. Eine weitere Arbeitsgruppe wurde auf Gemeindeebene gebildet. In dieser waren Vertreter aus Gewerbe, Detaillisten, Gemeindeverwaltung und Gemeinderat vertreten. Sie kümmerte sich insbesondere um die Belange der

ortsansässigen Gewerbebetriebe. Die Schaffung von Parkiermöglichkeiten an der Wiler- und St.Gallerstrasse war die grösste Herausforderung bei der Erstellung des Vorprojekts, weil längsseitige Parkiermöglichkeiten vom Kanton vorgeschrieben wurden. In enger Zusammenarbeit zwischen Kanton und den direkt betroffenen Grundeigentümern und Gewerbetreibenden konnten grösstenteils einvernehmliche Lösungen für das Vorprojekt gefunden werden. Im Jahr 2015 hat das kantonale Tiefbauamt den Gemeinderat sowie diverse kantonale Dienststellen zur Stellungnahme zum Vorprojekt eingeladen.

Strassenbauprojekt

Anfang 2016 hat das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen das Strassenbauprojekt vorgelegt und die Gemeinde Flawil zur gesetzlich vorgeschriebenen Anhörung zum Strassenprojekt eingeladen. Der Gemeinderat hat Ende März 2016 das vorliegende Sanierungsprojekt verabschiedet und die kommunalen Begleitprojekte sowie den Gemeindeanteil in der Höhe von brutto 4,075 Millionen Franken genehmigt. Gemäss Gemeindeordnung wird ein Vernehmlassungsbeschluss bei kantonalen Strassenbauvorhaben mit einem Gemeindeanteil von über einer Million Franken dem fakultativen Referendum unterstellt. Das Strassenbauprojekt wurde im Mai 2016 der Bevölkerung vor Beginn der 40-tägigen Referendumsfrist vorgestellt.

1.4 Einbezug der Bürgerschaft

Seit der Lancierung des Projekts bezog der Gemeinderat die Bürgerschaft aktiv in die Prozesse ein. Mitbeteiligung war und ist gefragt. Nach dem Mitwirkungsverfahren beim Richtplan war es dem Gemeinderat wichtig, dass die Bevölkerung auch stark in das Kantonsstrassenprojekt miteinbezogen wird. Es wurde eine Begleitgruppe aus Anwohnern, Politik, Wirtschaft, Schule und Verbänden gebildet. Diese breit abgestützte Begleitgruppe beteiligte sich bei der Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts, in dem sie eine Problemanalyse vornahm, Lösungen diskutierte, die Meinung der verschiedenen Interessensgruppen einbrachte und die Projektfortschritte auch wieder in die Gruppen hinaustrug. Die Ergebnisse der Begleitgruppe flossen direkt in die Planung ein.



Miteinbezug der Bevölkerung

Im August 2013 fand eine öffentliche Informationsveranstaltung statt, an welcher das Betriebs- und Gestaltungskonzept vorgestellt wurde. Anschliessend wurde das Konzept während 30 Tagen im Gemeindehaus ausgestellt. Das vor-

liegende Bauprojekt wurde im Mai 2016 ebenfalls wieder der Bevölkerung an einer öffentlichen Informationsveranstaltung präsentiert sowie anschliessend während knapp zwei Monaten im Gemeindehaus zugänglich gemacht.

1.5 Einbezug des Gewerbes

Während des Vernehmlassungsverfahrens wurde seitens der Gewerbebetriebe entlang der Wiler- und St.Gallerstrasse wiederholt auf die Problematik der Parkfelder hingewiesen, welche aus verkehrstechnischen Gründen aufgehoben oder neu angeordnet werden müssen. Der Gemeinderat zeigt Verständnis für die Anliegen des örtlichen Gewerbes und setzte aus diesem Grund eine weitere Arbeitsgruppe mit Vertretern von Gewerbe und Detaillisten ein, welche sich vertieft mit der Thematik «Parkierung» auseinandergesetzt hat. In enger Zusammenarbeit mit dem kantonalen Tiefbauamt, der Kantonspolizei, dem Büro für Landerwerb des Kantons St.Gallen, den direkt betroffenen Grundeigentümern und Gewerbetreibenden konnten grösstenteils einvernehmliche Lösungen für das Projekt gefunden werden. Die Anliegen des Gewerbes und der Grundeigentümer – namentlich hinsichtlich der Parkplätze – sind grösstenteils in das Projekt eingeflossen.

2. Projektgestaltung

Im Projekt sind sämtliche Verkehrsflächen für Fahrstreifen, Knotenzufahrten, Trottoirs, Radstreifen usw. in der Situation lagemässig und in den Längen- und

Querprofilen höhenmässig dargestellt. Sämtlichen sicherheitsrelevanten Randbedingungen wurde hohe Beachtung geschenkt. Dies betrifft in erster Linie den geplanten Geh- und Radweg im Bereich Steinbockkreuzung bis Landbergstrasse, mit welchem ein weiterer Schritt in Richtung Schulwegsicherheit gemacht werden kann. Durch den geplanten Geh- und Radweg kann der Schulweg der vielen Schülerinnen und Schüler der Oberstufe Feld sicherer gemacht werden. Zudem genügen die neuen Fussgängerübergänge den hohen Ansprüchen bezüglich Sicherheit. Und letztlich werden bei allen Knoten und Grundstücksausfahrten die notwendigen Sichtzonen umgesetzt. Die Parkplätze wurden so angeordnet, dass kein Rückwärtsfahren über Gehwege in die Kantonsstrasse mehr erforderlich ist oder Parkplätze die Sicht einschränken. Damit erhöht sich die Verkehrssicherheit auf dem ganzen Abschnitt markant.

3. Projektbeschreibung

Das Projekt umfasst im Wesentlichen folgende Massnahmen:

- Beibehaltung der signalisierten Geschwindigkeit (50 km/h)
- Vollständiger Ersatz des Asphalts bei der Fahrbahn und dem Trottoir
- Kreisel Isnyplatz mit einem Aussendurchmesser von 28 Metern inklusive Anpassung Oberbotsbergstrasse
- Alle Querungsstellen für Fussgänger werden mit einer Trenninsel ausgestattet

- Erstellung Trottoirüberfahrten bei anschliessenden Quartier- und Sammelstrassen
- Punktuelle Änderung Verkehrsregime Sternenstrasse (Einbahn zirka 20 Meter) und Gupfengasse (keine Einfahrt in Kantonsstrasse)
- Anpassung der Stützen und Pfeiler im Erdgeschoss der Gebäude Wilerstrasse 19 und 23 zur deutlichen Verbesserung der Sichtverhältnisse
- Erstellung Mehrzweckstreifen zwischen Rösslistrasse und Unterdorfstrasse für Abbiegemanöver ohne Rückstaubildung
- Verlegung Postautohaltestelle beim Bärenplatz auf die Unterdorfstrasse
- Anpassungen Steinbockkreuzung (unter anderem Fussgängerstreifen)
- Erstellen Geh- und Radweg zwischen Steinbockkreuzung und Landbergstrasse auf der südlichen Seite sowie Radstreifen auf der nördlichen Seite Bereich St.Gallerstrasse 45–69 zugunsten der Schulwegsicherheit
- Neugestaltung Bärenplatz Nord und Süd sowie diverser Vorplätze
- Diverse Anpassungen mit Stützmauern, Treppenaufgängen usw.

3.1 Westliches Teilstück

Das westliche Teilstück kennzeichnet sich durch den neuen Kreisels beim Isnyplatz aus. Der Kreisels hat einen Durchmesser von 28 Metern. Der Innenkreis, welcher als Schleppbereich für Lastwagen dient, wird gegenüber der Fahrbahn leicht angehoben. Der Kreisels wird das

neue «Eingangstor» zum Zentrum von Flawil. Vier Fussgängerstreifen, jeweils unmittelbar bei der Ein- beziehungsweise Ausfahrt des Kreisels, bewerkstelligen sichere Quermöglichkeiten für den Langsamverkehr.

Durch den benötigten Platzbedarf des Kreisels muss der Parkplatz der Flawa neu konzipiert werden. Anstelle der heutigen 46 Parkplätze sind neu noch 36 normkonforme Parkplätze möglich. Die Oberfläche des Parkplatzes wird chaussiert. Mit der Parkplatzgestaltung ist für eine mögliche Arealentwicklung im Bereich der Flawa grösste Flexibilität für jegliche Bauten gegeben.

Weiter Richtung Zentrum wird das Teilstück lagemässig nur minimal angepasst, mit Ausnahme im Bereich der Sternenstrasse. Der Einlenker von der Neugasse wird neu rechtwinklig in die Wilerstrasse geführt. Bei allen einmündenden Strassen werden Trottoirüberfahrten erstellt. Zudem sind zwei Längsparkplätze entlang der Weideggstrasse vorgesehen.

Ein neuer Fussgängerstreifen mit Trenninsel zwischen den Einlenkern Sternenstrasse und Bachstrasse ersetzt den bestehenden Fussgängerstreifen westlich der Neugasse. Die quer zur Fahrbahn vor dem Sternenblock angeordneten Parkfelder müssen aufgehoben werden, weil solche angeordneten Parkfelder ein potenzielles Sicherheitsrisiko durch Rückwärtsfahren auf die Fahrbahn sind. Vor der Aufweitung beim neuen Fussgängerstreifen werden auf der Nordseite vier Längsparkfelder platziert. Als Ersatz

der bestehenden Parkplätze werden einerseits drei Längsparkfelder entlang der Sternenstrasse und andererseits neun neue Parkfelder im Innenhof über der bestehenden Tiefgarage geplant.

Die ungenügenden Sichtweiten sowohl beim Einlenker Bachstrasse als auch bei den neuen Parkfeldern zwischen den Liegenschaften Wilerstrasse 19 und 15 (Kleger Haushalt und Geschenke) erfordern Massnahmen an den bestehenden Hochbauten. Dazu werden bei der bestehenden Arkade die Stützen durch schlankere, anprallsichere Stahlstützen ausgewechselt. Ein massives Streifenfundament stellt sicher, dass bei einem Anprall die bestehende Bausubstanz nur marginal in Mitleidenschaft gezogen wird.

Als Ersatz der beiden bestehenden Längsparkfelder vor der Wilerstrasse 15 werden bei der Nische zwischen der Wilerstrasse 15 und 19 zwei neue Parkfelder angeordnet. Die Abmessungen der Parkfelder und der Fahrgasse sind genügend gross gewählt, sodass kein Manövrieren auf der Kantonsstrasse oder im Trottoirbereich erforderlich ist.



Isnykreisel

3.2 Teilstück Zentrum

Ein Kernstück des vorliegenden Projekts bildet der zwei Meter breite, eingefärbte Mehrzweckstreifen zwischen Rösslistrasse und Unterdorfstrasse. Der Mehrzweckstreifen ist auf dem gleichen Niveau wie der angrenzende Schwarzasphalt. Mittels Trottoirüberfahrten werden die Vortrittsregelungen klar gemacht. Zudem bezweckt der Mehrzweckstreifen ein geordnetes und gefahrenloses Linksabbiegen, indem man den Mehrzweckstreifen für Einspurmanöver benutzen kann.

Sofern das vorliegende Kantonsstrassenprojekt mit Anpassungen an der Steinbockkreuzung und Erstellung eines Kreisels beim Isnyplatz genehmigt wird, würde die Magdenauerstrasse zukünftig als Einbahn zwischen Wilerstrasse und Marktplatz mit Fahrtrichtung Magdenau geführt werden. Dadurch ist ein Einfahren in die Wilerstrasse nicht mehr möglich.

Durch den Mehrzweckstreifen und die Einbahnregelung der Magdenauerstrasse bilden sich kaum mehr Rückstaus, und der Verkehrsfluss im Zentrum verbessert sich.



Mehrzweckstreifen im Zentrum

Das Zentrum soll zudem aufgewertet werden. Mehrere Vorplätze im Zentrum werden deshalb angepasst. Die vorhandene Terrasse des Restaurants Rössli wird ergänzt. Mit einer kleinen Stützmauer wird entlang der Wiler- und Rösslistrasse der Niveauunterschied überwunden. Im Bereich der Papeterie Schäfler soll Land erworben werden, um einen möglichst breiten Gehwegbereich zu erhalten. Dadurch entsteht Raum für die Platzierung von zwei Alleebäumen und weiterer Ausstattungselemente. Durch den Rückbau der südlichen Terrasse bei der UBS wird Platz geschaffen für die Platzierung von Sitzgelegenheiten und Leuchten. Dadurch wird ebenfalls die einengende Wirkung durch die bestehende Stützmauer aufgehoben.

Ein weiteres Kernstück ist der Bärenplatz Nord. Gegenüber der St.Gallerstrasse wird der Platz etwas erhöht. Um die Höhendifferenzen aufzunehmen, sind Stützmauern, Bänke und Treppen projektiert. Im südlichen Dreieck zwischen Fahrgasse und Stützmauer entsteht ein kleiner Platz mit Bäumen und weiterem Mobiliar. Die quer zu den Gebäuden angeordneten Parkfelder werden aus Sicherheitsgründen neu längs angeordnet. Ebenso ist nur noch die Fahrbeziehung West-Ost möglich. Neu erfolgt der Einstieg in die öffentlichen Verkehrsmittel statt auf der St.Gallerstrasse an der Unterdorfstrasse unmittelbar vor dem Einlenker in die Kantonsstrasse.

Auch der Bärenplatz Süd wird aufgewertet. Es wird Raum geschaffen, der

durch eine Stützmauer klar von der Hauptstrasse abgetrennt ist. Integrierte Sitzmöglichkeiten in der Stützmauer unterstützen dabei die neue Platzwirkung. Neu wird die Gupfengasse als Sackgasse ausgebildet. Dadurch wird die Verkehrssicherheit erhöht, indem man nicht mehr in die Hauptstrasse einfahren kann. Ein Wendeplatz ermöglicht es Lastwagen bis zu zehn Metern Länge zu wenden. Entlang der Gupfengasse werden keine Längsparkplätze geplant. Ersatzparkplätze sind auf dem Marktplatz genügend vorhanden. Durch die vorgesehenen Massnahmen werden die Liegenschaften an der Gupfengasse aufgewertet. Der Zugang zum Bärenplatz ist durch eine Rampe, welche für Velofahrende und Fussgänger benutzbar ist, gewährleistet. Im Falle eines Hochwassers wird das Wasser durch Schlitze in das vorgesehene Entlastungsbauwerk «Töbeli» geleitet. Mit dieser Lösung kann auf eine technische Bachöffnung verzichtet werden. Der bestehende Brunnen muss allenfalls minimal verschoben werden. Die Abgrenzungen zum Grundstück des Blumengeschäfts Belser erfolgt teilweise mittels Stützmauern. Damit sowohl der Bärenplatz Nord, der Bärenplatz Süd und der Einlenker Schmiedgasse als Einheit wirken, wird die ganze Fläche inklusive Trottoir gepflästert.

Die drei bestehenden Kundenparkplätze vor der Metzgerei Fürer werden aus Sicherheitsgründen ersetzt. Durch eine neue Anordnung der drei Parkfelder entlang der Ostfassade und gleichzeitige

Möglichkeit für das Wenden auf dem erweiterten Vorplatz kann dem Sicherheitsaspekt Rechnung getragen werden.



Visualisierung Bärenplatz Süd

3.3 Östliches Teilstück

Dieser Abschnitt beginnt unmittelbar bei der Steinbockkreuzung und endet etwas westlich der Landbergstrasse. Im Bereich dieser Kreuzung wird auf der St.Gallerstrasse ein Mehrzweckstreifen erstellt. Dieser ermöglicht unter anderem das Linksabbiegen in die Degersheimerstrasse und auf den Vorplatz der Metzgerei Ochsen. Dadurch bilden sich keine Rückstaus mehr. Alle Standorte der Fussgängerquerungen bleiben erhalten.

Beim östlichen Teilstück ist die wesentlichste Massnahme das Erstellen des Geh- und Radwegs von der Steinbockkreuzung bis zur Landbergstrasse. Durch die hohen Frequenzen infolge der naheliegenden Schulanlagen wird die Sicherheit – insbesondere für die Schülerinnen und Schüler – erhöht,

und es kann den Anforderungen bezüglich Schulwegsicherheit grösstmöglich entsprochen werden. Dieser Geh- und Radweg auf der südlichen Seite der St.Gallerstrasse wird zwischen Knoten Degersheimer- und Landbergstrasse erstellt. Mittels Velofurten wird die Querung von der einen zur anderen Seite ermöglicht. Teilweise müssen neue Stützmauern realisiert und Anpassungen bei Einfahrten und Hauseingängen gemacht werden. Im Bereich der Kurve der Liegenschaft St.Gallerstrasse 48 wird aufgrund der beengenden Platzverhältnisse nur der Radstreifen auf der nördlichen Seite der Fahrbahn angeordnet. Der Gehweg wird wie bisher über den bestehenden Kirchhofweg geführt.



Geh- und Radweg Steinbockkreuzung bis Landbergstrasse

3.4 Parkplätze

Das vorliegende Strassenprojekt hat keine normenwidrige Parkierung wie beispielsweise Rückwärtsfahrmanöver auf die Fahrbahn mehr. Die Schaffung von Parkiemöglichkeiten an der Wiler- und St.Gallerstrasse war eine der grossen Herausforderungen bei der Erstellung

des Projekts. Das Projekt weist 85 Parkplätze aus. Bestehend bis anhin waren 111 Parkplätze, wovon 93 normengerecht sind. Konkret bedeutet dies einen Verlust von 10 Parkfeldern bei der Flawa und 16 Parkplätzen auf weiterem privatem und öffentlichem Grund. Es ist möglich, dass im auszuführenden Bauprojekt einzelne Parkplätze noch angepasst werden. Der Gemeinderat hat Verständnis für die Anliegen der örtlichen Gewerbebetriebe und wird bei der Neugestaltung des Marktplatzes die Bedürfnisse des Gewerbes und deren Kunden gebührend berücksichtigen. Der Gemeinderat plant bei der Entwicklung des Marktplatzes mit einer Tiefgarage.

3.5 Gestaltung

Orte und Bereiche mit einer besonderen Bedeutung sind im Projekt gestalterisch speziell ausgezeichnet worden. Alle gestalterischen Eingriffe und Massnahmen ergeben ein ortstypisches Erscheinungsbild mit Wiedererkennungswert.

3.6 Weitere Projektbestandteile

Insgesamt wird für das Ausbauprojekt zirka 2'700 m² Land von Drittgrundstücken beansprucht. Die einzelnen Landerwerbsflächen sowie die vorübergehend beanspruchten Flächen sind in einem Landerwerbsplan aufgeführt. Die Kosten dafür sind im Projekt bereits berücksichtigt.

Die bestehenden Leuchten der Hauptstrasse werden durch LED-Mast- oder Seilpendelleuchten ersetzt. Neu wird im

Ortszentrum eine warmweisse Lichtfarbe eingesetzt mit Ausnahme beim Isnykreisel, welcher neutralweiss erscheinen wird. In der Nacht ist eine Lichtabsenkung von bis zu 50 Prozent möglich. Mit Hilfe von Strahlern, teilweise an Dachvorsprüngen, Masten oder Stelen können die Plätze ausgeleuchtet werden. Dadurch werden Orientierungssinn und Sicherheitsempfinden gesteigert und die Plätze optisch akzentuiert.



Warmweisse Beleuchtung im Zentrum

3.7 Flankierende Massnahmen

Seitens des Gewerbes und der Detailisten sind Bedenken betreffend Umsatzeinbussen während der Bauzeit geäussert worden. Die Bauphasen sollen deshalb möglichst kurz ausfallen, indem lediglich kurze Abschnitte während kurzer Zeit gesperrt werden. Die Verkehrsführung während der Bauphase wird im Rahmen des Ausführungsprojekts frühzeitig abgesprochen. Die Zufahrt zu den Grundstücken während aller Bauphasen kann mehrheitlich gewährleistet werden.

4. Kosten, Kostenteiler und Finanzierung

Der Kostenvoranschlag vom 9. Februar 2016 weist folgende Kosten aus (in CHF, inkl. 8% MwSt, +/- 10%, Preisstand Dezember 2015):

NPK ¹	Arbeitsgattung	CHF
000	Kosten für Grundstück ²	1'500'000
100	Vorbereitung, Spezialtiefbau, Instandsetzung, Umgebung	1'351'909
200	Tiefbau- und Untertagearbeiten	3'847'200
300	Rohbauarbeiten	180'000
500	Elektro- und Telekommunikationsanlagen	378'800
800	Übrige Aufwendungen ³	1'357'091
	Total Baukosten	8'615'000

Gemäss Kantonsratsbeschluss über das 16. Strassenbauprogramm (2014–2018) leisten die politischen Gemeinden bei Strassenraumgestaltungen 35 Prozent der anrechenbaren Kosten sowie allfällige Sonderkosten wie rein kommunale Projekte. Als rein «kommunale Projekte», welche zu 100 Prozent durch die Gemeinde zu finanzieren sind, werden beispielsweise der Bärenplatz Süd oder die Gestaltung im südlichen Bereich der UBS genannt. Die Kosten von 8,615 Millionen Franken werden somit wie folgt aufgeteilt:

• Anteil Kanton	CHF	3'970'201
• Anteil Gemeinde	CHF	4'074'799
• Ohnehin-Kosten Strassenkreisinspektorat	CHF	334'000
• Anteil Technische Betriebe	CHF	208'000
• Sonderkosten GEP ⁴	CHF	28'000
Total	CHF	8'615'000

Das Projekt ist beim Bundesamt für Raumentwicklung in die A-Liste⁵ des Agglomerationsprogramms aufgenommen worden und wird vom Bund mit 40 Prozent der anrechenbaren Kosten bis zu einem Maximalbeitrag von 1,01 Millionen Franken unterstützt. Dieser Beitrag wird ebenfalls im Verhältnis 65 zu 35 Prozent zwischen Kanton

¹ Der NPK (Normpositionen-Katalog) dient zur Erstellung klarer und detailgenauer Leistungsbeschreibungen beim Bauen. Der NPK ist, dem Bauablauf entsprechend, in rund 200 Kapitel unterteilt, die alle nach der gleichen Systematik aufgebaut sind. Sie werden den NPK-Kapitelgruppen 000 bis 900 zugeordnet.

² Grundstückserwerb inklusive Nebenkosten CHF 780'000; Entschädigungen CHF 700'000

³ Zum Beispiel Projektleitung, Honorare, Teuerung

⁴ Generelle Entwässerungsplanung

⁵ Infrastrukturmassnahmen erster Priorität

und Gemeinde aufgeteilt. Obwohl die Bundesbeiträge zugesichert sind, erfolgt deren rechtsverbindliche Genehmigung erst nach der Projektgenehmigung durch die Regierung des Kantons St.Gallen.

Der Kostenanteil für die Gemeinde Flawil beträgt gemäss Schreiben des kantonalen Tiefbauamtes vom 3. März 2016 4'074'799 Franken. Die Kosten für die Gemeinde teilen sich wie folgt auf:

• Sanierungskosten Kantonsstrasse	CHF	2'471'250
• Parkplatz Flawa	CHF	224'000
• Anpassungen Sternenstrasse	CHF	10'050
• Vorplätze und Einlenkerbereich Zentrum	CHF	114'750
• Bärenplatz Nord	CHF	473'500
• Bärenplatz Süd (inklusive Anpassung Metzgerei Fürer)	CHF	481'500
• Einlenkerbereiche Östliches Teilstück	CHF	313'750
• Innenhof Sternenblock	./ CHF	<u>14'000</u>
Total	CHF	4'074'800

Nach dem zu erwartenden Beitrag aus dem Agglomerationsprogramm von 353'000 Franken verbleiben netto rund 3,72 Millionen Franken. In der Investitionsplanung 2017–2022 der Gemeinde sind die Kosten des Kantonsstrassenprojekts enthalten.

5. Terminprogramm

Drittprojekte wie die Sanierung des Entwässerungssystems Töbeli müssen vor der Strassensanierung ausgeführt werden. Ein Baubeginn ist im optimalen Fall ab 2019 möglich. Das Verfahrensprogramm wird wie folgt abgeschätzt:

Zeitraumen	Arbeiten/Entscheid
12. Februar 2017	Urnenabstimmung
März/April 2017	Projektgenehmigung durch St.Galler Regierung
April/Mai 2017	Projektauflage
ab Juni 2017	Landerwerb/ Einspracheverhandlungen
2018/2019	Submission Projektierung, Bauleitung und Bauarbeiten
2019/2020	Realisierung (Bauzeit 8 bis 10 Monate)

6. Warum eine Urnenabstimmung?

Der Bau von Kantonsstrassen obliegt nach Strassengesetz dem Kanton. Nach Art. 35 Abs. 1 Strassengesetz wird die Politische Gemeinde, auf deren Gebiet das Strassenbauvorhaben liegt, bei der Projektierung angehört und zur Stellungnahme eingeladen. Gemäss Art. 31 Gemeindeordnung beschliesst der Gemeinderat über Vernehmlassungen zur Projektierung von Strassenbauten des Kantons mit einem Gemeindeanteil bis 1,0 Millionen Franken abschliessend. Über einer Million Franken untersteht die Stellungnahme des Gemeinderates dem fakultativen Referendum. Der Vernehmlassungsbeschluss des Gemeinderates unterstand im Frühjahr 2016 dem Referendum.

Gegen den Vernehmlassungsbeschluss wurde das Referendum ergriffen. Mit 508 gültigen Unterschriften ist es zustande gekommen, weshalb die Stimmberechtigten abschliessend zu entscheiden haben.

7. Was passiert bei einer Ablehnung?

Für das Projekt Wiler- und St.Gallerstrasse zeichnet der Kanton verantwortlich, weil es sich um eine Kantonsstrasse handelt. Sollten die Flawiler Stimmberechtigten am 12. Februar 2017 den Vernehmlassungsbeschluss zum Kantonsstrassenprojekt «Strassenraumgestaltung Wiler- und St.Gallerstrasse, Isnyplatz bis Landbergstrasse» mit einem Gemeindebeitrag von brutto 4'074'799 Franken ablehnen, würde der Kanton voraussichtlich die Deckschicht örtlich erneuern, defekte Randabschlüsse ersetzen, allenfalls die bestehenden Fussgängerstreifen den heute gültigen Sicherheitsanforderungen anpassen sowie die heute unzulässigen Parkersituationen (18 nicht normenkonforme Parkplätze) aufheben. Ein gänzlich neues Projekt zu konzipieren, steht für den Kanton St.Gallen nicht zur Diskussion. Der für das Projekt reservierte kantonale Kostenanteil könnte für ein anderes im Kanton St.Gallen reifes Projekt eingesetzt werden.

8. Ergänzende Unterlagen

Wer sich zusätzlich informieren will, findet ergänzende Unterlagen wie beispielsweise Situationspläne im Gemeindehaus ausgestellt oder im Internet unter www.flawil.ch.

9. Fazit des Gemeinderates

Eine breit abgestützte Begleitgruppe hat bei der Ausarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts «Strassenraumgestaltung Wiler- und St.Gallerstrasse, Isnypplatz bis Landbergstrasse» mitgewirkt. Dieses bildete die Grundlage für das vorliegende Kantonsstrassenprojekt. Der Gemeinderat ist überzeugt vom vorliegenden Gesamtpaket des Kantonsstrassenprojekts. Zusammen mit den kommunalen Projekten bildet das Sanierungsprojekt eine Einheit.

Mit dem nun vorliegenden Sanierungsprojekt wird nicht nur die Verkehrssicherheit wesentlich erhöht. Es werden auch die Bedingungen für sämtliche Verkehrsteilnehmenden optimiert, der Langsamverkehr gestärkt, die Situation für die Anwohner verbessert, der Strassenraum attraktiv gestaltet sowie der Strassenbelag und die Leitungen im Untergrund erneuert.

«Flawil – lebens- und erlebenswert»: Unter diesem strategischen Schwerpunkt hat der Gemeinderat in seinen Legislaturzielen 2013–2016 festgelegt, dass der öffentliche Raum im Dorf aktiv zeitgemäss gestaltet und optimal genutzt wird. Mit dem Kantonsstrassenprojekt «Strassenraumgestaltung Wiler- und St.Gallerstrasse, Isnypplatz bis Landbergstrasse» kann für Flawil ein namhafter Mehrwert und ein wesentlicher Beitrag zur Standortattraktivität und Verkehrssicherheit geschaffen werden.

Der Gemeinderat ist sich bewusst, dass auf Strassen verschiedene Ansprüche

aufeinandertreffen. Das Entgegenkommen der Anspruchsgruppen und daraus folgende Kompromisse sind bei Projekten dieser Art unumgänglich. Das Kantonsstrassenprojekt ist für Flawil die Möglichkeit, das Zentrum weiter aufzuwerten und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Es gilt, diese Chance zu packen, damit sich die heutige und nächste Generation über ein angemessenes und verkehrstechnisch optimal gestaltetes Zentrum erfreuen können.

10. Antrag

Geschätzte Mitbürgerinnen
und Mitbürger

Der Gemeinderat beantragt Ihnen:

Dem Kantonsstrassenprojekt «Strassenraumgestaltung Wiler- und St.Gallerstrasse, Isnypplatz bis Landbergstrasse» mit einem Gemeindebeitrag von brutto 4'074'799 Franken sei zuzustimmen.

Flawil, 6. Dezember 2016

Gemeinderat Flawil

Elmar Metzger	Marc Gattiker
Gemeindepräsident	Ratsschreiber

Argumente des Referendumskomitees

Stellungnahme des Referendumskomitees zum Kantonsstrassenprojekt Wiler- und St.Gallerstrasse

Die geplante Sanierung der Wiler- und St.Gallerstrasse ist zu aufwendig, zu teuer und in verschiedenen Teilen auch eine Entwicklung zum Nachteil gegenüber heute.

Kosten – Nutzen und der Erfolg in der Praxis sind beim vorliegenden Projekt nicht gegeben. Flawil hat einen der höchsten Steuerfüsse des Kantons. Da ist es unverhältnismässig, wenn man 4 Millionen Franken ausgibt für eine derart aufwendige Gestaltung einer Durchfahrtsstrasse. Allein die Sanierung und Umgestaltung des Bärenplatzes verschlingt rund eine Million Franken an Steuergeldern.

Die baulichen Veränderungen führen im Alltag für die Strassennutzer zu gravierenden Nachteilen: Durch die Verbreiterung der Trottoirs wird die Strasse verschmälert. Dadurch wird es für Radfahrer noch enger und gefährlicher als heute. Radfahrer machen Schwenker oder fahren nebeneinander (Schüler!) und benötigen in der Praxis mehr Platz als auf dem Plan millimetergenau berechnet wurde. Lastwagen müssen auch bei Gegenverkehr mit Autos kreuzen können, ohne den Radfahrenden gefährlich nahe zu kommen.

Im Winter wird durch die Schneeräumung die Fahrbahn zusätzlich verschmälert. Erfahrungsgemäss liegt der Schnee am Rand der ohnehin schon schmalen Fahrbahn. Leidtragende sind wieder ausgerechnet jene, welche man eigentlich schützen und fördern möchte: der Langsamverkehr (sprich Radfahrer).

Wenn die Radfahrer aber als Folge davon vermehrt auf das breitere Trottoir ausweichen, wird es auch für die Fussgänger gefährlicher als heute. Insgesamt werden so mit 4 Millionen Franken mehr Gefahren geschaffen, als es sie bislang gibt.

Zu Stosszeiten entstehen Staus im Zentrum. Dies wird durch die Fahrbahnverengung noch schlimmer werden. Die Staus entstehen, weil Linksabbieger mitten in der Fahrbahn stehen bleiben, statt einzuspuren. Rechts vorbeizufahren würde künftig noch weniger möglich als heute. Und damit hätten wir noch mehr Staus und als negativen Nebeneffekt zunehmend Schleichverkehr und Umfahrvverkehr in den Quartieren während der Hauptverkehrszeiten.

Fachgeschäfte sind auf Parkplätze angewiesen. Durch die Umwandlung der bisherigen Schrägparkfelder in Längsparkfelder fallen 16 Parkplätze weg.

Dies wird zu massiven Umsatzeinbussen führen. Die Gefahr, dass wir eine wohnlich gestaltete Durchgangsstrasse bekommen, die Bewohner aber in den Einkaufszentren in Uzwil und Gossau einkaufen,

weil sie dort direkt vor dem Laden parkieren können, ist gross und sicher nicht erwünscht.

Nicht nachzuvollziehen sind auch einige neue Signalisationen. So soll es künftig nicht mehr möglich sein, von Magdenau/Migros her in die Wiler- und St.Gallerstrasse einzufahren. Auch die Gupfengasse wird zu einer Sackgasse. Dies führt zu noch mehr Verkehr in den Quartieren parallel zur Wiler- und St.Gallerstrasse.





