Sanierung Stockenstrasse
Auswertung Mitwirkungsverfahren

Der Gemeinderat hat am 22. Juni 2021 die Sanierung Stockenstrasse mit Teilstrassenplan und Strassenbauprojekt zuhanden des Mitwirkungsverfahrens freigegeben. Das Mitwirkungsverfahren dauerte vom 9. August 2021 bis 23. August 2021. Ein entsprechender Artikel wurde im FLADE-Blatt Nr. 32 vom 5. August 2021 publiziert.

Folgend eine Auflistung der eingereichten Berichte.

Nr.	Vernehmlassungsteilnehmer/-in	Adresse	E-Mail	Eingereicht am	Mail	Post	Wünsche, Anregungen, Bemerkungen
1	Roman Stüdli	Oberer Landberg 1078	stuedli@landberg.ch	23. August 2021	X		Beidseitig der Strasse sind Stellplatten geplant. Das birgt folgende Nachteile: -Grosses Risiko bei Schneeräumung -Kreuzen zwischen Fahrrad/PW oder Landmaschinen ist gefährlich -Kreuzen mit zwei PW's sehr schwierig -Die Stellplatten werden Waldseitig von Gras überwuchert und nicht mehr sichtbar → Gefahr beim kreuzen mit Fahrrädern und grösseren Fahrzeugen Strassenbreite Die Strasse wird in der Kurve bei 71 Meter schmaler gemacht und von der Waldböschung weg Richtung Osten verlagert. Im Bereich der provisorischen Reparatur muss eine Strassenbreite von 5 Metern angestrebt werden. Im alten Zustand diente die Einfahrt zum alten Parkplatz als Nische zum kreuzen. Im Winter ist das ein sehr heikler Strassenabschnitt der schnell gefriert. Das Kreuzen mit neuen Autos mit den verschiedenen Warnsystemen ist bei 4.50 Metern eine Herausforderung.
2	Martin Ehrbar	Landberg 1079	me.bautechnik@hotmail.ch	22. August 2021		X	Im Baubewilligungsverfahren für die Überbauung "am Landberg" wurde der Gerbereiweg als Notzufahrt geplant und auf Anfrage bestätigt. Keinesfalls darf der Gerbereiweg als Zufahrt oder Verbindungsstrasse für die Überbauung "am Landberg" benutzt werden. Hier sind mechanische Massnahmen zur Verhinderung der Durchfahrt (keine blossen Zubringer-Hinweise) gefordert. Die Situation in

							diesem Bereich ist so oder so schon enorm kritisch und belastet. Dazu kommt, dass die Einfahrt in die St.Gallerstrasse unübersichtlich und als Verkehrsuntauglich bezeichnet werden muss. Um den Verkehr von der Steinbockkreuzung zu überblicken muss man ganz über das Trottoir fahren. Wenn nun das Trottoir noch als Veloweg benutzt wird, wird sich die Situation gefährlich zuspitzen.
3	Christoph Diem	Stockenstrasse 49	ch.diem@gmail.com	27. August 2021	X	--	– Unterster Stellriemen beim Einlenker in die Stockenstrasse (Richtung Hofstetter) entfernen, da unnötige Verengung. – Strassenbreite bei beiden Kurven Richtung Wald-Bord möglichst breit. – Verbaute Stellriemen sind Schneepflug-Fallen.
	Pius Wirth Monika Wirth Hansueli Knaus Ruth Knaus Schäfli Philipp Schäfli Yvonne Brunner Margrit René Meier Rösli Meier Alain Mignaval Claudia Mignaval			22. August 2021		X	– Auf dem gesamten Abschnitt ist auf eine absolute minimale Strassenbreite von 4.50 Meter zu projektieren. Zusätzlich ist zu prüfen, ob die minimale Strassenbreite von 4.50 Meter insbesondere zugunsten der Radfahrer erhöht werden muss. Ebenso ist eine Prüfung einer Kurvenverbreiterung bei den kleinen Radien notwendig. – Der bereits vor einem genehmigten rechtskräftigen Strassenprojekt erstellte talseitige Randabschluss mit Stellplatte ist sofort zu entfernen, damit in diesem Bereich wie heute das Bankett zum ausweichen genutzt werden kann. – Der zuständige Planer soll die Projektunterlagen, insbesondere die nicht korrekt aufgezeichneten Sichtweiten korrekt verfassen. Die Kosten hat der Planer und nicht der Steuerzahler zu tragen, dass diese Arbeit bereits bezahlt wurde, aber durch den Planer nicht korrekt aufgezeichnet wurde. – Die erforderlichen Anhaltesichtweiten sind zwingend einzuhalten oder es sind entsprechende Begründungen zu liefern, dass diese baulich nicht umgesetzt werden dürfen (z.B. Ortsbildschutz oder geschützte Mauern/Hecken, oder dergleichen). – Die Verkehrssicherheit wird durch das Sanierungsprojekt nicht verbessert, sondern in einigen Teilbereichen sogar massiv verschlechtert. Wenn schon ein Projekt realisiert werden soll, dann sind minimale sicherheitstechnische Grundanforderungen in die Projektierung

							einfliessen zu lassen. – Den Anliegen der Verkehrssicherheit und insbesondere der Sicherheit für zu Fuss gehende sowie der Radfahrer wurden in der vorliegenden Projektierung zu wenig bis gar nicht berücksichtigt.

Der Eingang wurde sämtlichen Vernehmlassungsteilnehmenden durch das Geschäftsfeld Bau und Infrastruktur bestätigt.

Die Stellungnahme liegt dieser Auswertung bei. Das Geschäftsfeld Bau und Infrastruktur hat die Vernehmlassungsantwort ausgewertet. Sie wurden durch die Bau- und Infrastrukturkommission am 9. November 2021 vorberaten. Der Gemeinderat hat an seiner Sitzung vom 30. November 2021 die Vernehmlassungsantwort sowie die Anträge der Bau- und Infrastrukturkommission beraten:

Vernehmlassungsbericht / Allgemeine Wünsche, Anregungen und Bemerkungen

2. November 2021

Thema aus Vernehmlassungsbericht	Bemerkungen des GFBI	Anträge BIK / Erwägungen des Gemeinderates
Roman Stüdli Beidseitig der Strasse sind Stellplatten geplant. Das birgt folgende Nachteile: – Grosses Risiko bei Schneeräumung – Kreuzen zwischen Fahrrad/PW oder Landmaschinen ist gefährlich – Kreuzen mit zwei PW's sehr schwierig – Die Stellplatten werden waldseitig von Gras überwuchert und nicht mehr sichtbar → Gefahr beim kreuzen mit Fahrrädern und grösseren Fahrzeugen Strassenbreite Die Strasse wird in der Kurve bei 71 Meter schmaler gemacht und von der Waldböschung weg Richtung Osten verlagert. Im Bereich der provisorischen Reparatur muss eine Strassenbreite von 5 Metern angestrebt werden. Im alten Zustand diente die Einfahrt zum alten Parkplatz als Nische zum kreuzen. Im Winter ist das ein sehr heikler Strassenabschnitt der schnell gefriert. Das Kreuzen mit neuen Autos mit den verschiedenen Warnsystemen ist bei 4.50 Metern eine Herausforderung.	Die talseitigen Stellplatten dienen als Objektschutz für die angrenzenden, untenliegenden Liegenschaften gegen Oberflächenwasser bei Starkregenereignissen und wurden von der GVA angeordnet. Bergseitig kann auf die Stellplatte verzichtet werden. Daraus ergibt sich unter Umständen jedoch der Nachteil, dass Material (Erde, Steine, Laub, Hangwasser etc.) auf die Strasse gelangt. Ursprünglich wies die Stockenstrasse eine nutzbare Verkehrsfläche von 4.00 Metern auf. Nach der Umsetzung des vorliegenden Projekts (ohne Stellriemen und stattdessen mit einem Bankett von 0.40 Metern) weist die Stockenstrasse im entsprechenden Abschnitt eine lichte Strassenbreite von 4.90 Metern auf. Bei einer Strassenbreite von 4.50 Meter ist der Begegnungsfall von zwei Personenwagen bei reduzierter Geschwindigkeit möglich. Wenn bergseitig auf die Stellplatte verzichtet wird, ergibt sich eine Strassenbreite von 4.90 Metern inkl. Bankett. Damit wäre auch der Begegnungsfall LKW / PW bei stark reduzierter Geschwindigkeit möglich.	

Martin Ehrbar Im Baubewilligungsverfahren für die Überbauung "am Landberg" wurde der Gerbereiweg als Notzufahrt geplant und auf Anfrage bestätigt. Keinesfalls darf der Gerbereiweg als Zufahrt oder Verbindungsstrasse für die Überbauung "am Landberg" benutzt werden. Hier sind mechanische Massnahmen zur Verhinderung der Durchfahrt (keine blossen Zubringer-Hinweise) gefordert. Die Situation in diesem Bereich ist so oder so schon enorm kritisch und belastet. Dazu kommt, dass die Einfahrt in die St.Gallerstrasse unübersichtlich und als Verkehrsuntauglich bezeichnet werden muss. Um den Verkehr von der Steinbockkreuzung zu überblicken muss man ganz über das Trottoir fahren. Wenn nun das Trottoir noch als Veloweg benutzt wird, wird sich die Situation gefährlich zuspitzen.	Im Rahmen der Genehmigung des Teilstrassenplans "Gerbereiweg" wurde durch den Gemeinderat und die Kantonspolizei ein Fahrverbot angeordnet. Bei Bedarf und in Absprache mit den Blaulichtorganisationen kann im Einlenkerbereich des Gerbereiweges / Stockenstrasse / Landbergstrasse mit einem Pfosten die Durchfahrt eingeschränkt werden. Die verkehrssicherheitstechnische Situation beim Einlenker Stockenstrasse / St.Gallerstrasse wird mit der Umsetzung des Kantonsstrassenprojekts nachhaltig verbessert. Das Zurückschneiden der Hecken liegt in der Verantwortung der Grundeigentümer. Die Gemeinde Flawil informiert die Grundeigentümer mit einem entsprechenden FLADE-Blatt Artikel (Ausgabe Nr. 9 vom 27. Juli 2021).	
Christoph Diem -Unterster Stellriemen beim Einlenker in die Stockenstrasse (Richtung Hofstetter) entfernen, da unnötige Verengung. -Strassenbreite bei beiden Kurven Richtung Wald-Bord möglichst breit. -Verbaute Stellriemen sind Schneepflug-Fallen.	Die talseitigen Stellplatten dienen als Objektschutz für die angrenzenden, untenliegenden Liegenschaften gegen Oberflächenwasser bei Starkregenereignissen und wurden von der GVA angeordnet. Bergseitig kann auf die Stellplatte verzichtet werden. Daraus ergibt sich unter Umständen jedoch der Nachteil, dass Material (Erde, Steine, Laub, Hangwasser etc.) auf die Strasse gelangt. Ursprünglich wies die Stockenstrasse eine nutzbare Verkehrsfläche von 4.00 Metern auf. Nach der Umsetzung des vorliegenden Projekts (ohne Stellriemen und stattdessen mit einem Bankett von 0.40 Metern) weist die Stockenstrasse im entsprechenden Abschnitt eine lichte Strassenbreite von 4.90 Metern auf. Bei einer Strassenbreite von 4.50 Meter ist der Begegnungsfall von zwei Personenwagen bei reduzierter Geschwindigkeit möglich. Wenn bergseitig auf die Stellplatte verzichtet wird, ergibt sich eine Strassenbreite von 4.90 Metern inkl. Bankett.	

	Damit wäre auch der Begegnungsfall LKW / PW bei stark reduzierter Geschwindigkeit möglich.	
Pius Wirth **Monika Wirth** **Hansueli Knaus** **Ruth Knaus** **Schäfli Philipp** **Schäfli Yvonne** **Brunner Margrit** **René Meier** **Rösli Meier** **Alain Mignaval** **Claudia Mignaval** – Auf dem gesamten Abschnitt ist auf eine absolute minimale Strassenbreite von 4.50 Meter zu projektieren. Zusätzlich ist zu prüfen, ob die minimale Strassenbreite von 4.50 Meter insbesondere zugunsten der Radfahrer erhöht werden muss. Ebenso ist eine Prüfung einer Kurvenverbreiterung bei den kleinen Radien notwendig. – Der bereits vor einem genehmigten rechtskräftigen Strassenprojekt erstellte talseitige Randabschluss mit Stellplatte ist sofort zu entfernen, damit in diesem Bereich wie heute das Bankett zum ausweichen genutzt werden kann. – Der zuständige Planer soll die Projektunterlagen, insbesondere die nicht korrekt aufgezeichneten Sichtweiten korrekt verfassen. Die Kosten hat der Planer und nicht der Steuerzahler zu tragen, dass diese Arbeit bereits bezahlt wurde, aber durch den Planer nicht korrekt aufgezeichnet wurde. – Die erforderlichen Anhaltesichtweiten sind zwingend einzuhalten oder es sind entsprechende Begründungen zu	Das vorliegende Strassenbauprojekt verfolgt die Absicht, im Bereich der Rutschung die Strassenbreite normgerecht auszubauen. Ursprünglich wies die Stockenstrasse eine nutzbare Verkehrsfläche von 4.00 Metern auf. Nach der Umsetzung des vorliegenden Projekts (ohne Stellriemen und stattdessen mit einem Bankett von 0.40 Metern) weist die Stockenstrasse im entsprechenden Abschnitt eine lichte Strassenbreite von 4.90 Metern auf. Bei einer Strassenbreite von 4.50 Meter ist der Begegnungsfall von zwei Personenwagen bei reduzierter Geschwindigkeit möglich. Wenn bergseitig auf die Stellplatte verzichtet wird, ergibt sich eine Strassenbreite von 4.90 Metern inkl. Bankett. Damit wäre auch der Begegnungsfall LKW / PW bei stark reduzierter Geschwindigkeit möglich. Die normgerechte Einhaltung der Sichtzonen im Bereich der bestehenden Gartenmauern ist unter Berücksichtigung der Bestandesgarantie und der Verhältnismässigkeit nicht durchsetzbar. Des Weiteren wäre die Durchsetzung nicht verhältnismässig, weshalb darauf verzichtet wird. Die talseitigen Stellplatten dienen als Objektschutz für die angrenzenden, untenliegenden Liegenschaften gegen Oberflächenwasser bei Starkregenereignissen und wurden von der GVA angeordnet. Bergseitig kann auf die Stellplatte verzichtet werden. Daraus ergibt sich unter Umständen jedoch der Nachteil, dass Material (Erde, Steine, Laub, Hangwasser etc.) auf die Strasse gelangt.	

liefern, dass diese baulich nicht umgesetzt werden dürfen (z.B. Ortsbildschutz oder geschützte Mauern/Hecken, oder dergleichen). – Die Verkehrssicherheit wird durch das Sanierungsprojekt nicht verbessert, sondern in einigen Teilbereichen sogar massiv verschlechtert. Wenn schon ein Projekt realisiert werden soll, dann sind minimale sicherheitstechnische Grundanforderungen in die Projektierung einfliessen zu lassen. – Den Anliegen der Verkehrssicherheit und insbesondere der Sicherheit für zu Fuss gehende sowie der Radfahrer wurden in der vorliegenden Projektierung zu wenig bis gar nicht berücksichtigt.		

Flawil, 2. November 2021

Gemeinde Flawil
Bau und Infrastruktur

René Bruderer
Geschäftsleiter