

# Mitwirkungsbericht flankierende Massnahmen

## 1 Zusammenfassung

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

- Auf bauliche Abtrennung zwischen Trottoir/Strasse resp. Vorplätzen/Strasse ist zu verzichten.
- Tempo 30 im Dorfzentrum
- Hohe Kosten
- Auf Einbahn an der Alten Strasse ist zu verzichten.

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

### 1.1 Eingegangene Stellungnahmen

Während der Mitwirkung wurden per Onlineformular und per Papier mehrere Eingaben eingereicht. Um die Texte möglichst neutral wieder zu geben, sind z.B. Anreden und Grüsse gelöscht worden. Ansonsten sind die Texte wortgetreu von den Anträgen und Begründungen übernommen worden. Die Beantwortung der Eingaben befindet sich im Kapitel 2.2.

## 2 Ergebnisse

In den folgenden Unterkapiteln sind die eingegangenen Anregungen zusammengefasst und ausgewertet. Die einzelnen Eingaben können dem Kapitel 2.2 entnommen werden.

### 2.1 Die angesprochenen Themen

#### 2.1.1 Auf bauliche Abtrennungen zwischen Trottoir/Strasse resp. Vorplätzen/Strasse verzichten und auf Aufhebung von Parkplätzen verzichten

Alle möglichen Ein- und Ausfahrten entlang der Ortsdurchfahrt müssen vorwärts erfolgen. Bei langen, niveaugleichen Vorplätzen müssen klare Zu- und Wegfahrten erstellt werden. Bauliche Massnahmen, wie nicht überfahrbare Hindernisse, z.B. Rabatten, Poller oder dgl. sind aus Sicherheitsgründen notwendig, um das Ausfahren rückwärts oder seitwärts über ein Trottoir zu verhindern. Dementsprechend sind bestehende Rückwärts- resp. Seitwärtsparkplätze aus Gründen der Verkehrssicherheit aufzuheben.

#### 2.1.2 Tempo 30 im Dorfzentrum

Auf den genannten Strassen gilt heute standardmässig, wie innerorts üblich, Tempo 50. Grundsätzlich ist die Kantonspolizei, Abteilung Verkehrstechnik, für die Signalisation zuständig. Zur Abweichung von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten müssen die Voraussetzungen von Art. 108 der eidgenössischen Signalisationsverordnung (SR 741.21; abgekürzt SSV) gegeben sein. Eine abweichende Höchstgeschwindigkeit darf erst festgelegt werden, wenn mit einem Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) festgestellt wird, dass die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist (Abs.

2) oder andere Massnahmen vorzuziehen sind. Für das Zentrum rund um die Kirche wird die Einführung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h geprüft. Dies wird unabhängig von den flankierenden Massnahmen geprüft.

### **2.1.3 Hohe Kosten**

Die Kosten beinhalten nicht nur die flankierenden Massnahmen, sondern auch die Erneuerung und Sanierung der bestehenden Strasseninfrastruktur, welche ohnehin anfallen würde. Die Kostengenauigkeit liegt bei +/- 10%.

### **2.1.4 Auf Einbahn an der Alten Strasse ist zu verzichten**

Bei der Liegenschaft Landstrasse 3 handelt es sich um ein geschütztes Objekt inkl. Umgebung. Unter Berücksichtigung aller Vor- und Nachteile erachtet der Gemeinderat die projektierte Variante als zweckmässig.

## **2.2 Detaillierte Auswertung der Eingaben**

In der folgenden Tabelle sind die schriftlichen Bemerkungen aus den Fragebögen zusammengefasst. Um die Texte möglichst neutral wieder zu geben, sind z.B. Anreden und Grüsse gelöscht worden. Ansonsten sind die Texte wortgetreu von den Anträgen und Begründungen übernommen worden.

Nr. Antrag / Bemerkung / Begründung

Antwort Gemeinderat

**Frage 1: Wie beurteilen Sie das Projekt?**

**1 Antrag / Bemerkung**

Das meiste ist überflüssig und zu teuer, Trottoirüberfahrten bei der Kreuzung Mosnangerstrasse / Ottilienstrasse wie auch Kirchgasse / Landstrasse sind zu unterlassen. Die geplante Einbahnstrasse (Alte Strasse) ist doch so nicht realisierbar! Der Lastwagenverkehr Richtung Landi kann doch nicht nur ab Dietfurt in die Alte Strasse eingefahren! Auch die Konsumstrasse und Brauereistrasse sind nicht breit genug für den kreuzenden Schwerverkehr. Zudem wohnen an diesen Strassen mehr Leute als an der Altenstrasse. Auch gibt es an der Brauereistrasse eine Überbauung mit einer Tiefgaragenausfahrt und an der Konsumstrasse steht der Regio Konsum.

Kosten und alte Strasse: siehe Antwort „Ergebnisse“

Ein durchgehendes Trottoir ist eine Verbesserung für die Fussgängerinnen und Fussgänger.

**2 Antrag / Bemerkung**

Das Projekt ist zu überarbeiten.

**Begründung**

Das KEFLAM erachtet die Kosten von CHF 6.6 Mio. für die flankierenden Massnahmen der Gemeinden Bütschwil-Ganterschwil als zu hoch. Das KEFLAM steht für einen sorgsameren Umgang mit Steuergeldern. Einsparungen sind anzustreben.

siehe Antwort „Ergebnisse“

**3 Antrag / Bemerkung**

Das Projekt ist zu überarbeiten.

**Begründung**

Die SVP Bütschwil-Ganterschwil hält die Gesamtkosten inkl. MWST von CHF 6.6 Mio. für deutlich zu hoch, insbesondere weil die Strassenbeleuchtung, die übrigen Werkleitungsprojekte und Infrastrukturanlagen sowie die Projektvorarbeiten darin nicht enthalten sind. Die SVP Bütschwil-Ganterschwil verlangt bei den flankierenden Massnahmen der Gemeinde Bütschwil-Ganterschwil deutliche Kostenreduzierungen. Auf unnötige Ausbauten oder Anpassungen ist konsequent zu verzichten, insbesondere in Zusammenhang mit den nachfolgenden Punkten. Die SVP Bütschwil-Ganterschwil verlangt zugunsten eines sorgsameren Umgangs mit Steuergeldern,

siehe Antwort „Ergebnisse“

Nr. Antrag / Bemerkung / Begründung

Antwort Gemeinderat

**Frage 1: Wie beurteilen Sie das Projekt?**

dass die angekündigten «Ohnehin-Massnahmen» (Instandsetzungsarbeiten sowie Massnahmen zur Verbesserung des Entwässerungssystems) nicht auf Vorrat gebaut, sondern erst dann gestartet werden, wenn dies aufgrund des Strassenzustandes nötig ist.

**4 Antrag / Bemerkung**

Kenntnisnahme

Die Primarschule Bütschwil-Ganterschwil findet es positiv, dass die Wiler- und Landstrasse als Kernfahrbahn gestaltet wird. Mit dem durchgehend markierten Radstreifen erhöht sich die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler, welche den Schulweg mit dem Fahrrad zurücklegen. Die Schulbehörde schätzt es, dass man von den Rechtsvortritten weggekommen ist. Dies gibt den Schülerinnen und Schülern Klarheit.

**5 Antrag / Bemerkung**

Kenntnisnahme

Die konsequente Aufhebung des Rechtsvortritts auf der Landstrasse in Bütschwil und Dietfurt wird im Sinne eines fliessenden Durchgangsverkehrs sehr begrüsst.

**6 Antrag / Bemerkung**

siehe Antwort „Ergebnisse“

Gestaltung Landstrasse: Gut kann das Konzept des Kantons durchgängig weitergeführt werden.

Einmündungen: so i.O.

Signalisation: Alte Strasse alleinig als Einbahnstrasse zu signalisieren, scheint nicht zweckmässig, weil dadurch andere schmale Strasse mit Mehrverkehr belastet werden.

Gewässerschutz: Vorfluter und Meteorwasserfassungen sind teuer, besser wäre das Wasser via einen entsprechend gestalteten Strassenrand versickern zu lassen.

Randabschlüsse und Werkleitungen: Randabschlüsse sind kostengünstig (es braucht nicht überall Randsteineinfassungen) zu gestalten.

Nr. Antrag / Bemerkung / Begründung

Antwort Gemeinderat

**Frage 1: Wie beurteilen Sie das Projekt?**

Kosten: sind hoch, scheint eine Luxusausführung zu werden, was nicht nötig ist.

**7 Antrag / Bemerkung**

Kenntnisnahme

Kernfahrbahn finde ich gut. Da hat es Platz für breit Fahrzeuge wie die aus der Landwirtschaft, da dürfen Fahrzeuge mit 3 Meter breite ohne Sonderbewilligung gefahren werden. Anbaugeräte mit 3.5 Meter breite dürfen auch mitgeführt werden ohne Sonderbewilligung.

**8 Antrag / Bemerkung**

siehe Antwort „Ergebnisse“

Nicht gut. Weniger Parkplätze als vorher

Die Parkplatzsituation wird in der weiteren Projektierung im Detail geprüft.

**9 Antrag / Bemerkung**

Kenntnisnahme

Meine allgemeine Rückmeldung zum Thema ist bereits im Kantonsteil abgeben und betrifft das Gemeindeprojekt gleichermassen.

**10 Antrag / Bemerkung**

Kenntnisnahme

Sehr gut, für alle Verkehrsteilnehmer wurde der richtige Raum (Fahrbahn Radstreifen Gehweg) innerhalb der Strassenparzelle zur Verfügung gestellt. Das Konfliktpotenzial der einzelnen Benutzergruppen ist so am Geringsten. Die Sanierungsmassnahmen scheinen mir vernünftig.

11 **Antrag / Bemerkung**

Kenntnisnahme

Die CVP Bütschwil-Ganterschwil unterstützt die verkehrsberuhigenden Massnahmen von Seiten der Gemeinde. Mit den aktuellen Plänen können dem Aspekt der Verkehrssicherheit wie auch der Funktionalität und Praktikabilität Rechnung getragen werden.

Nr. Antrag / Bemerkung / Begründung

Antwort Gemeinderat

**Frage 2: Wo sehen Sie Optimierungspotenzial?**

12 **Antrag / Bemerkung**

- Strassenquerschnitt 7,5 m mit Velostreifen 1.5 m
- Verbesserungen Schwachstellen Veloverkehr, insbesondere die Steigung und Kurve in Dietfurt, weitere Erläuterungen befinden sich bei den nachfolgenden Berichten und Plänen

Der Einsatzbereich von Kernfahrbahnen liegt im Bereich von Fahrbahnen mit Gesamtbreiten zwischen 7,00 und 9,20 m. Kernfahrbahnen sind innerorts ab Fahrbahnbreiten von 7,00 m möglich, sofern die Verkehrsmengen gering sind (unter 10'000 Fahrzeuge DTV).

13 **Antrag / Bemerkung**

Auf die geplante Aufhebung des Fussgängerstreifens Kirchgasse (bei Rest. Sonne) soll verzichtet werden, der heutige Zustand soll belassen werden.

**Begründung**

Das KEFLAM befürwortet einen Verzicht der geplanten Trottoirüberfahrt Kirchgasse (Rest. Sonne), um die Kirchgasse/Kirchplatz/Unterer Teil Mosnangerstrasse als gleichberechtigte Alternativen zur Ottilienstrasse offen zu halten (vgl. flankierende Massnahmen Gemeinde Bütschwil-Ganterschwil, Punkt 5). Fällt, wie vom KEFLAM gefordert, die geplante Trottoirüberfahrt Kirchgasse (Rest. Sonne) weg, so muss auch auf die geplante Aufhebung Fussgängerstreifen Kirchgasse (Rest. Sonne) verzichtet werden.

Die Kirchgasse wird mit einer Trottoirüberfahrt versehen. Fussgängerinnen und Fussgänger können das Trottoir nutzen, so dass der Fussgängerstreifen überflüssig ist.

14 **Antrag / Bemerkung**

Auf die geplante Aufhebung Fussgängerstreifen Gemeindehaus Bütschwil muss verzichtet werden.

**Begründung**

Der Fussgängerstreifen beim Gemeindehaus Bütschwil muss bestehen bleiben, da das Gemeindehaus Bütschwil als öffentliches Gebäude für Personen aller Altersklassen gut und sicher erreichbar sein muss. Die Fussgängerzählung durch Oberstufenschülerinnen und Oberstufenschüler von Januar 2022 ist eine zu schmale Datengrundlage für die Aufhebung des Fussgängerstreifens beim Gemeindehaus Bütschwil.

Ein Fussgängerstreifen (FGS) regelt den Vortritt zwischen dem Fussgänger und dem motorisierten Individualverkehr. Damit ein FGS markiert werden kann und eine sichere Querung gewährleistet ist, müssen grundlegende Sicherheitsaspekte berücksichtigt werden, ansonsten kann eine „Scheinsicherheit“ entstehen. Damit ein FGS sicher betrieben werden kann, muss dieser von Fussgängern regelmässig begangen werden. So muss ein FGS an den fünf meistbelasteten Stunden eines Durchschnittstages von mindestens 100 Fussgängern pro Stunde begangen werden. Mit dem Fussgängerstreifen zwischen der Berg- und der Soorstrasse ist grundsätzlich eine Alternative vorhanden. Die Fussgängerzählung wird jedoch wiederholt.

---

15 **Antrag / Bemerkung**

Auf die geplante Trottoirüberfahrt Kirchgasse (bei Rest. Sonne) soll verzichtet werden, der heutige Zustand soll belassen werden.

**Begründung**

Das KEFLAM befürwortet einen Verzicht der geplanten Trottoirüberfahrt Kirchgasse (Rest. Sonne), um die Kirchgasse/Kirchplatz/Unterer Teil Mosnangerstrasse als gleichberechtigte Alternativen zur Ottilienstrasse offen zu halten. Die geplante Trottoirüberfahrt Kirchgasse

Ein durchgehendes Trottoir ist eine Verbesserung der Sicherheit für die schwächeren Teilnehmer, namentlich für die Fussgängerinnen und Fussgänger. Ausserdem ist auf der gesamten Ortsdurchfahrt das

(Rest. Sonne) ist aus Sicht des KEFLAM einer von drei Punkten (neben Neugestaltung Kirchplatz und Trottoirüberfahrt Mosnangerstrasse im Engelbüel), um die Kirchgasse / Kirchplatz und den unteren Teil der Mosnangerstrasse systematisch und Stück für Stück zu schliessen. Gegen diese Schliessung bzw. die Umlagerung des Verkehrs von Kirchgasse / Kirchplatz und dem unteren Teil der Mosnangerstrasse auf die Ottilienstrasse wehrt sich das KEFLAM. Denn somit wird nahezu 100 % des Verkehrs auf den Fussgängerstreifen beim Restaurant Wies gelenkt, welcher jeden Tag mehrfach sehr vielen Bütschwil Kindergärtern, Primar- und Oberstufenschülern gequert wird. Abends kommen die Kinder und Jugendlichen der Sportanlage Breite hinzu. Insgesamt ist die geplante Trottoirüberfahrt Kirchgasse (Rest. Sonne) eine extreme Verschlechterung für die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler.

gleiche Vortrittsregime anzuwenden, d.h. alle Einmündungen sind mittels Trottoirüberfahrt zu gestalten.

**16 Antrag / Bemerkung**

Bei den flankierenden Massnahmen der Gemeinde Bütschwil-Ganterschwil müssen die Velostreifen entlang der Trottoirüberfahrten konsequent weitergeführt bzw. durchgezogen werden.

**Begründung**

Für das KEFLAM ist es nicht verständlich, dass bei den flankierenden Massnahmen der Gemeinde Bütschwil-Ganterschwil die Velostreifen entlang Trottoirüberfahrten unterbrochen werden. Selbst dieser unverständliche Unterbruch der Velostreifen entlang von Trottoirüberfahrten ist innerhalb der flankierenden Massnahmen der Gemeinde Bütschwil-Ganterschwil unerklärlicherweise nicht einheitlich (Vergleich: bei Bahnhofstrasse Bütschwil: Unterbruch Velostreifen bei Trottoirüberfahrt vs. Neufeldstrasse: Kein Unterbruch Velostreifen bei Trottoirüberfahrt). Bei den flankierenden Massnahmen der Gemeinde Bütschwil-Ganterschwil müssen die Velostreifen entlang Trottoirüberfahrten konsequent weitergeführt bzw. durchgezogen werden. Somit gilt vom Anfang (bei den flankierenden Massnahmen von Kanton St. Gallen in der Engi) bis zum Ende (bei den flankierenden Massnahmen von Gemeinde Bütschwil-Ganterschwil bei der Thurbrücke) auf der gesamten Wiler- und Landstrasse ein einheitliches, klares und rechtlich verbindlicher Velostreifen für Velofahrer.

Die Markierung im Bereich von Trottoirüberfahrten wird nochmals detailliert mit der Kantonspolizei besprochen.

**17 Antrag / Bemerkung**

Betrifft Ein- und Ausfahrt Gästehaus Sonne

Auf den Plänen ist nur noch 1 Ein- und Ausfahrt auf die Gemeindestrasse geplant. Die bestehende zweite Ein- und Ausfahrt soll nur noch für Fussgänger genutzt werden können. Diese zweite Ein- und Ausfahrt ist jedoch zwingend nötig, da sonst die Parkplätze nicht optimal genutzt werden können. Oft parkieren Autos mit Anhänger oder Wohnmobile auf dem Platz, um beim Bäcker den Znüni einzunehmen oder einzukaufen. Das Chaos ist sonst vorprogrammiert.

siehe Antwort „Ergebnisse“

In der weiteren Projektbearbeitung werden die Rabatten nochmals detailliert geprüft und wenn möglich werden die Eingriffe minimiert.



18 **Antrag / Bemerkung**

Das bestehende Veloregime («Seitenwechsel») bei der Thurbrücke Dietfurt muss Richtung Neudietfurt verschoben werden.

**Begründung**

Das KEFLAM schlägt eine Verschiebung des bestehenden Veloregimes bei der Thurbrücke Dietfurt Richtung Neudietfurt vor. An dieser Stelle müssen Velofahrer aus Neudietfurt/Langensteig anhalten und die Landstrasse überqueren, um auf der Nordseite der Landstrasse («Konditorei Brechbühler») weiterzufahren. Das bestehende Veloregime bei der Thurbrücke Dietfurt ist untauglich, das der Velofahrer am tiefsten Punkt der ganzen Strecke absteigen müssen, was keinesfalls praxistauglich und zu gefährlichen Situationen führt. Ziel muss sein, das bestehende Veloregime bei der Thurbrücke Dietfurt auf der Landstrasse der Gemeinde Bütschwil-Ganterschwil wieder zu entfernen und stattdessen vom Kanton St. Gallen auf seiner Kantonsstrasse im Gebiet Neudietfurt zu realisieren.

Ein entsprechender Antrag wurde beim Kanton bereits deponiert.

19 **Antrag / Bemerkung**

Das Projekt ist zu überarbeiten.

**Begründung**

Da an der Bürgerversammlung im Frühjahr 2022 auch ein grosser Kreditbetrag für die Weiterführung des Labels „Energistadt Bütschwil“ mit großem Mehr gutgeheissen wurde, verlange ich daher auch die materiellen und baulichen Ausführungen bei den Ausführungen der flankierenden Massnahmen.

- 1.) Sämtliche Transporte müssen von ortsansässigen Transportfirmen ausgeführt werden.
- 2.) Sämtliche Aufbereitung und Recycling von Aushub, Teer, Kies und Beton müssen auf Gemeindegebiet von Bütschwil auszuführen.
- 3.) Alle Bezüge von Kies und Beton und deren Lieferungen sind von Firmen der Gemeinde Bütschwil zu tätigen.
- 4.) Damals bei der Umfahrung Lichtensteig wurde eine Transportgemeinschaft T16 gegründet. Es sollte wieder eine Transportgemeinschaft für die beiden Strassenstücke (Engi-Ottilienstrasse, Dietfurt bis Bütschwil) gegründet werden. Eine TG Bütschwil 22 = TGB 22, mit folgenden Firmen: Grämiger Transporte, Hofäcker; Stillhart Transporte, Kreuz; Widmer Transporte, Grämigen; Grob Transporte, Sägenbach; Scherrer Transporte, Hofäcker (Granittransporte); Vettiger Transporte, Lerchenfeld (Granittransporte); evtl. Breitenmoser Transporte, Kengelbach (Granittransporte)
- 5.) Baulich müssen alle Strasseneinfahrten, Z.B. in Dietfurt die Bahnhofstrasse, Feldeckstrasse, Kapellstrasse und Michelastrasse, etc. ebenbündig sein, keine Erhöhungen! Weniger Lärm für die Anwohner und keine Dreckansammlungen und kein Verstauben! Weniger Lärm und Zerstörung beim Winterdienst. Als sehr sehenswertes und gutes Beispiel bezeichne ich die Einfahrt der Näppis-Uelistrasse in die Bahnhofstrasse in Wattwil.

Dem Gemeinderat ist es sehr wichtig, dass im Submissionsverfahren soweit wie möglich ortsansässige Unternehmen berücksichtigt werden. Die gesetzlichen Grundlagen sind aber zu berücksichtigen.

Für den Wasserfluss des Strassenwassers ist ein Anschlag von 2-2.5cm notwendig. Ein Abschluss mit Anschlag ist für den Autofahrer aus Distanz besser sichtbar. Der Autofahrer verlangsamt bei einem Anschlag die Fahrgeschwindigkeit mehr als ohne Anschlag; dies erhöht die Sicherheit der Fussgänger wesentlich. Bei der Bahnhofstrasse/Näppis-Uelistrasse

- 6.) Zwischen der Strasse und dem Trottoirrand muss eine 20 cm breites Band mit Granitplatten, ebenso zwischen dem Trottoir und der einzubiegenden Strasse wiederum ein Band mit Granitplatten 20 cm, als Erkennung bei Überquerung der Fahrbahn erstellt werden. Der Beginn und das Ende der Granitbänder müssen keilförmig erfolgen wegen Unfallgefahr für Fussgänger!
- 7.) Die Randsteine (evtl. alte, gute, bestehende und gereinigte Recycling) sind nur als Abgrenzung, aussen am Trottoir und von nichtüberfahrbaren Grundstücken zugelassen.
- 8.) Alle Randsteine zwischen der Fahrbahn und dem Trottoir sind aus Granitstangen 80-100 cm / Stangen, zu erneuern.
- 9.) Alle Granitplatten und Steine die nicht recycelt werden können, sind aus Tessiner Granit, und nicht aus China und dem Ausland zu beschaffen.

handelt es sich um eine Begegnungszone mit Parkfeldern auf den Trottoir-/Vorplatzflächen. Das Beispiel kann nicht verglichen werden.

Die Ausgestaltung einer Einmündung in eine Kernfahrbahn als sogenannte «Trottoirüberfahrt» sind in den Normen vorgegeben. Die Kernfahrbahn wird mit einem Randstein 12/15x25cm kombiniert mit einem Wasserstein getrennt, im Bereich der Einmündung wird der Normalanschlag von 8cm auf 2.5cm reduziert; der Übergang des reduzierten Anschlages erfolgt mit einer hindernisfreien Ausführung über 1-1.5m Länge. Hinter dem Trottoir erfolgt die Abgrenzung der besseren Sicht halber mit 7 leicht geneigten Pflasterstein-Reihen.

Das Trottoir wird hinterkant gegen Gärten, Mauern oder Plätze mit einem kostengünstigen, 1-reihigen Granitbündstein abgeschlossen.

Es ist im Projekt vorgesehen, die Trennung Fahrbahn/Trottoir mittels Granit-Randstei-

nen auszuführen. Die Randsteine weisen je nach Lieferart Längen von 80-120cm auf.

---

20 **Antrag / Bemerkung**

Der Fussgängerstreifen beim Gemeindehaus würde aufgrund einer durchgeführten Zählung allenfalls aufgehoben werden. Der Schulrat weist darauf hin, dass Kinder vom Innerfeld den Schulbus benutzen, welcher auf der Feldwiesenstrasse startet. Sie queren die Landstrasse auf diesem Fussgängerstreifen. Der Schulrat erachtet es deshalb als wichtig, diesen Fussgängerstreifen nicht aufzuheben.

Ein Fussgängerstreifen (FGS) regelt den Vortritt zwischen dem Fussgänger und dem motorisierten Individualverkehr. Damit ein FGS markiert werden kann und eine sichere Querung gewährleistet ist, müssen grundlegende Sicherheitsaspekte berücksichtigt werden, ansonsten kann eine „Scheinsicherheit“ entstehen. Damit ein FGS sicher betrieben werden kann, muss dieser von Fussgängern regelmässig begangen werden. So muss ein FGS an den fünf meistbelasteten Stunden eines Durchschnittstages von mindestens 100 Fussgängern pro Stunde begangen werden. Mit dem Fussgängerstreifen zwischen der Berg- und der Soorstrasse ist grundsätzlich eine Alternative vorhanden. Die Fussgängerzählung wird jedoch wiederholt.

21 **Antrag / Bemerkung**

Die geplante Einmündung Soorstrasse muss gesamthaft überarbeitet werden. Die Soorstrasse benötigt eine sichere Ein- und Ausfahrt für den Verkehr, farbliche Flächen auf der rechten Seite genügen nicht.

**Begründung**

Die Einmündung der Soorstrasse wird auf der nördlichen Seite auf der Fläche von Privateigentum verbreitert. Auf der südlichen Seite wird lediglich eine farbliche Fläche markiert. Diese farblichen Markierungen lösen das Problem nicht, sind nicht geeignet für Industrie Soor und belasten einseitig den Grundeigentümer auf der südlichen Seite. Das KEFLAM weist die geplante Einmündung Soorstrasse zurück, Ziel muss eine gesamthafte Überarbeitung mit besserer Lösung sein.

Bei der Liegenschaft Landstrasse 2 handelt es sich um ein geschütztes Objekt inkl. Umgebung, was die Möglichkeiten einschränkt. Der Einlenker wird in der weiteren Projektierung nochmals überprüft.

---

22 **Antrag / Bemerkung**

Die SVP Bütschwil-Ganterschwil beantragt, dass auf die Signalisierung Einbahnstrasse auf der Alten Strasse verzichtet wird.

**Begründung**

Die Signalisierung Einbahnstrasse auf der Alten Strasse löst kein Problem, sondern verschiebt dieses auf den oberen Teil der Alten Strasse bzw. die Brauerei- und Konsumstrasse. Der Mehrverkehr auf der Alten Strasse/Brauerei/Konsumstrasse durch Gewerbebetriebe und die rege Bautätigkeit muss gesamtheitlich statt mit kosmetischen Massnahmen geregelt werden. Schikanöse Einschränkungen der Zu- und Wegfahrten ohne breit abgestützten Nutzen kommen für die SVP Bütschwil-Ganterschwil nicht in Frage. Die SVP Bütschwil-Ganterschwil zeigt sich offen für einen Ausbau des Knotens Alte Strasse / Landstrasse.

siehe Antwort „Ergebnisse“

---

23 **Antrag / Bemerkung**

Die SVP Bütschwil-Ganterschwil beantragt, dass bei den flankierenden Massnahmen der Gemeinde Bütschwil-Ganterschwil auf alle geplanten Rabatten verzichtet wird.

**Begründung**

Alle geplanten Rabatten bringen aufgrund des nun geringen DTV von leicht über 5'000 Fahrzeugen keinen Sicherheitsvorteil (mehr). Sie stellen jedoch einen massiven Eingriff ins Eigentum dar und verbrauchen übermässig viele Flächen. Die geplanten Rabatten führen bei Privaten und Gewerbebetrieben zu einer schlechteren Erreichbarkeit von Teilen der Grundstücke/Gebäude und zum Verlust von Parkplätzen sowie von Manövriertflächen.

siehe Antwort „Ergebnisse“

24 **Antrag / Bemerkung**

Die Verzweigung Soorstrasse Nord scheint mir zu eng, wenn ich meine Schleppkurven von Lastwagen mit Anhänger (Industriegebiet Soor) darüber halte, komme ich über die Fahrbahnmittle der Hauptstrasse. Den Gehweg im Einmündungsbereich würde ich nicht opfern, im Gegenteil mittelfristig müsste die Soorstrasse mit einem Gehweg bis zum Bahnübergang ausgestattet werden. Die Parzelle 287B ist grosszügig und würde nicht einschneidend verkleinert, man muss bedenken bei der Ottilienstrasse ist durch den Gehwegbau von einigen Anstössern grössere Opfer zu erwarten. Die alte Strasse sollte nicht mit einer Einbahn belegt werden, die Verkehrsumlagerung fällt auf die anderen Strassenzüge welche auch nicht optimal sind (zu schmal, viele Anwohner MFH, keinen Fussgängerschutz, Keine Sichtfelder, etc.) Der Einlenker sollte verbessert bzw. geöffnet werden, auch hier gilt, die Parzelle 218B ist grosszügig und würde nicht einschneidend verkleinert.

Bei der Liegenschaft Landstrasse 2 handelt es sich um ein geschütztes Objekt inkl. Umgebung, was die Möglichkeiten einschränkt. Der Einlenker wird in der weiteren Projektierung nochmals überprüft.

Ein Gehweg auf der Soorstrasse erscheint als nicht notwendig.

Alte Strasse: siehe Antwort „Ergebnisse“

25 **Antrag / Bemerkung**

Forderung einer Gesamtstrategie mit Langsamverkehr und Versorgung der Geschäfte für die Alte Strasse/Brauereistrasse/Konsumstrasse, inkl. dazugehörige Signalisationen.

**Begründung**

Die geplante Signalisation der Alten Strasse als Einbahnstrasse ist keine saubere Lösung, sondern verlagert das Problem einzig auf benachbarte Strassen. Die geplante einseitige Einfahrt zur Einbahnstrasse ist ungenügend und löst die Probleme nicht. Die Versorgung der Landi Bütschwil AG und die rege Bautätigkeit entlang der Kirchgasse verlangt nach einer Gesamtstrategie mit Langsamverkehr und Versorgung der Geschäfte auf der Alten Strasse, der Konsumstrasse und der Brauereistrasse. Ziel müssen möglichst wenig Verbote und ein geordneter Verkehrsfluss sein.

Alte Strasse: siehe Antwort „Ergebnisse“

Für das Zentrum rund um die Kirche wird die Einführung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h geprüft. Die genannten Strassen werden in den Perimeter des Gutachtens aufgenommen.

26 **Antrag / Bemerkung**

Generell sind an passenden Stellen fixe Geschwindigkeitsanzeigen anzubringen, damit der Verkehrsteilnehmer sieht wie schnell er im Dorf unterwegs ist und ob die Max. Geschwindigkeit eingehalten wird.

Geschwindigkeitsmessungen sind unabhängig von den flankierenden Massnahmen vorzunehmen. Der Gemeinderat nimmt die Eingabe zur

Kenntnis, sieht aktuell aber keinen Handlungsbedarf.

---

27 **Antrag / Bemerkung**

Ich bitte Sie dringend, mein Anliegen mit einem Gutachten zu überprüfen.

**Begründung**

Im Mitwirkungsverfahren zu den flankierenden Massnahmen möchte ich gerne als Privatperson nochmals auf die mangelnde Buslinie Dietfurt-Bütschwil hinweisen und Ihnen die einfachen Realisierungsmöglichkeiten von Bushaltestellen aufzeigen. Mit diesen neuen Bushaltestellen könnten einige Mitbewohner im Ussefeld und in der Umgebung des Gemeindehauses dazu animiert werden, vom Auto auf den ÖV zu wechseln. Ausserdem würden auch die vielen Arbeitsplätze im Ussefeld besser erschlossen. Wenn der Krinauer Bus von Lichtensteig statt nach Dietfurt nach Bütschwil fahren würde, müssten keine zusätzlichen Chauffeur-Löhne bezahlt werden und der Halbstundentakt könnte eingehalten werden, weil der Bus in Dietfurt aktuell sowieso 20 Minuten Wartezeit hat. In Dietfurt könnten die neuen Haltestellen in Neudietfurt benutzt werden, welche leider den Individual-Verkehr ausbremsen. Es ist mir bewusst, dass Haltestellen den Steuerzahler mehr kosten, jedoch ist hier eine geschickte Verhandlungsführung angesagt, weil die Mehrkosten nur die aktuellen Baukosten sind, und pro Fahrt zwei Zusatzkilometer. Es gibt bei dieser Lösung nur Gewinner: Die Anwohner im Inner- und Ussefeld und Bahn und Post. Ausserdem entsteht weniger Ziel- und Quellverkehr, was die Co2-Belastung positiv beeinflussen würde.

Dieser Vorschlag hat keinen direkten Zusammenhang mit den flankierenden Massnahmen. Der Vorschlag einer neuen Buslinie wurde beim Amt für öffentlichen Verkehr deponiert. Gemäss Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) ist für eine neue Buslinie eine übergeordnete Planung notwendig. Bis 2035 ändern die Abfahrtszeiten der Bahn zwischen Wattwil und Wil im Minutenbereich. Für das Busangebot könnte dies grössere Auswirkungen haben, falls die Umläufe nicht mehr funktionieren. Das AöV wird nächstens eine Busplanung für das untere Toggenburg vornehmen, bei der die Lage der Anknüpfungspunkte zwischen Bus-Bahn geprüft werden. Der Vorschlag ist dann zu prüfen.

---

28 **Antrag / Bemerkung**

Parkplätze welche rückwärts in die Hauptstrasse einfahren sind wegen der Verkehrssicherheit zu eliminieren. Die Sichtfelder sind so zu gestalten bzw. auszubilden, damit sie dauernd frei bleiben, siehe Kantonsprojekte.

Kenntnisnahme, ist im Projekt umgesetzt.

29	<p><b>Antrag / Bemerkung</b></p> <p>Im ganzen Dreieck Landstrasse-Ottilienstrasse-Mosnangerstrasse-Kirchgasse-Alte Strasse, allenfalls auch die Bahnhofstrasse ist mit Tempo 30 zu signalisieren. In diesem ganzen Gebiet ist dafür ein zweckmässiges Einbahn-Regime einzuführen (ev. Studie erstellen lassen von einer Fachperson). Dadurch werden die schmalen Strassen (z.B. Bachstrasse, Brauereistrasse etc. sicherer) und es entsteht mehr Raum für die Anfahrt der Anwohner, Parkplätze für Besucher und den Warenumschatz von Lieferanten.</p>	siehe Antwort „Ergebnisse“
30	<p><b>Antrag / Bemerkung</b></p> <p>Strassen Übergang ohne Pflastersteine, Pflastersteine verursachen Geräuschen bei jedem Übergang. Steine nehmen die Temperaturen der Umgebung schneller an und sind daher im Winter gefährlicher wie Asphalt.</p>	Damit eine klare Vortrittsregelung wahrgenommen wird, ist eine Niveaudifferenz notwendig. Die Natursteinpflasterung unterstützt die Wahrnehmung der Überfahrt.
31	<p><b>Antrag / Bemerkung</b></p> <p>Im Dorfzentrum im Dreieck Ottilienstrasse / Landstrasse / Mosnangerstrasse – Alte Strasse soll Tempo 30 eingeführt werden. Das Dorfzentrum ist jeweils stark von den Primarschulkindern und Kirchgängern frequentiert. Weiter werden teilweise Kinder zur Schule gefahren. Um die Verkehrssicherheit im Dorfzentrum zu erhöhen und eine Lenkungswirkung auf die Achse Ottilienstrasse- Landstrasse zu erzielen, soll im Dorfzentrum Tempo 30 gelten. Weiter könnte die Tempo 30 Zone ebenfalls auf die Oberdorfstrasse erweitert werden, da dort aktuell kein Trottoir bestehen und die Strasse relativ eng ist und von vielen Schulkindern frequentiert wird.</p>	siehe Antwort „Ergebnisse“
32	<p><b>Antrag / Bemerkung</b></p> <p>Trottoirüberfahrten nicht bauen und dem rollenden Verkehr die Freiheit lassen, wie er ab Mosnang Richtung Wattwil fahren will. Da der rollende Verkehr doch meist die kürzeste Variante sucht, wäre eine solche Überfahrt gefährlich. Im Fall der Kreuzung Mosnangerstrasse / Ottilienstrasse würde eine solche Trottoirüberfahrt eine fatale Wirkung haben, wäre dies doch ein Hinweis mehr für den rollenden Verkehr, dass man beim Einfahren in die Ottilienstrasse nicht vom Gas müsste. Die Alte Strasse sollte verbreitert (bis Landi) und die Einfahrt in die Landstrasse so angepasst werden, dass von beiden Seiten Ein- wie Ausfahren werden kann.</p>	Ein durchgehendes Trottoir ist eine Verbesserung für die Fussgängerinnen und Fussgänger. Ausserdem ist auf der gesamten Ortsdurchfahrt das gleiche Vortrittsregime anzuwenden, d.h. alle Einmündungen sind mittels Trottoirüberfahrt zu gestalten.

---

**33 Antrag / Bemerkung**

Wie beim Informationsanlass zu den flankierenden Massnahmen besprochen, sende ich meinen Vorschlag basierend auf meiner langjährigen Erfahrung als Auto-, Motorrad- und Anhängerfahrlehrer: In erster Linie unterstütze ich den Lösungsvorschlag betreffend Gestaltung Wiler- und Landstrasse

- Durchgehendes, zwei Meter breites Trottoir am östlichen Fahrbahnrand
- Kernfahrbahn mit markierten Radstreifen in beide Fahrtrichtungen
- Verbesserungsvorschlag: Anstatt den Radstreifen in beide Fahrtrichtungen nur mit einer gelben Linie zu markieren, empfehle ich den Radstreifen komplett in roter Farbe zu markieren.

**Begründung**

- Meine Erfahrung in der Stadt St. Gallen, wo es ebenfalls rot eingefärbte Radstreifen gibt (z.B. Oberstrasse) zeigt, dass sich die Autofahrer bei einer solchen Markierung viel aufmerksamer und vorsichtiger im Verkehr bewegen.
- Auch der Fahrradfahrer fühlt sich auf einem solchen Streifen merklich sicherer. Die heute eingesetzten Farben minimieren auch ein Rutschen bei nasser Fahrbahn - insbesondere beim Abbiegen in eine Querstrasse.
- Nicht zuletzt hilft der roteingefärbte Radstreifen auch dem Querverkehr sich auf den Radstreifen zu fokussieren, bevor er den Radstreifen überquert.

Dort, wo Fahrzeuglenker eine besondere Situation beachten müssen, können Radstreifenabschnitte rot eingefärbt werden. Diese rote Markierung darf nur auf Haupt- und vortrittsberechtigten Nebenstrassen mit einem hohen Verkehrsaufkommen und einzig in Verzweigungs- oder Einspurbereichen angebracht werden, wo aufgrund der Verkehrs- und Sichtverhältnisse eine erhöhte Gefahr besteht, dass der motorisierte Verkehr beim Queren des Radstreifens das Vortrittsrecht der Radfahrer missachtet (gem. Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn). Nach Sicht der Kantonspolizei werden die nötigen Sichten in Bütschwil weitestgehend eingehalten.



**Situationsplan Teil 1 (Landstrasse von Ottilienstrasse bis Raiffeisenbank)**

**34 Antrag / Bemerkung**

Geschützter Mittelbereich: Linksabbieger für den Veloverkehr auf dem Schulweg (Variante1)

**Begründung**

Variante 1 (Variante 2 über Linksabbieger in die Kirchgasse) Gleiche Problematik beim Linksabbiegen wie schon vorhin beschrieben. Insbesondere Kinder sind mitten auf der Strasse bei den meistens über 2 Tonnen Fahrzeugen schonungslos ausgesetzt. Zudem ist das der letzte Knackpunkt auf dem Schulweg zur Primar- und Oberstufenschule. Hier würde sich ein einseitig geschützter Mittelbereich in Kombination mit dem Fussgängerstreifen sehr gut eignen (siehe Anhang und Velohandbuch). Auf der westlichen Strassenseite ist dafür auch Platz vorhanden. Diese Variante besitzt besser Platzverhältnisse als Variante 2, jedoch wird Variante 2 wahrscheinlich von den Schüler:innen heute mehr benutzt. Meines Erachtens ist die Umsetzung einer der Varianten eine der wichtigsten und einfachsten Massnahme zur Sicherheitserhöhung für den Veloverkehr.

Soweit möglich wird die Strasse im bestehenden Strassenkörper belassen, so dass das Anliegen nicht berücksichtigt werden kann. Für die Realisierung wäre zusätzlicher Landerwerb notwendig.

**35 Antrag / Bemerkung**

Geschützter Mittelbereich des Linksabbiegers für den Veloverkehr Richtung Bahnhof

**Begründung**

Das Linksabbiegen stellt für den Veloverkehr immer ein zusätzliches Sicherheitsrisiko dar, da man die Gegenfahrbahn überqueren muss und allenfalls beim Einspuren mitten in der Strasse zu stehen kommt. Neben dem das es unangenehm ist, mitten auf der Strasse zu stehen mit entgegenkommenden MIV bei Tempo 50, ist man der "Blechlawine" ohne jegliche Abgrenzung ausgesetzt. Da keine Mittelmarkierung der Kernfahrbahn vorgesehen ist und hier der Gegenverkehr die Kurve schneiden könnte, würde ein geschützter Mittelbereich für den Linksabbieger des Velos die Sicherheit stark erhöhen. Weitere Informationen im Velohandbuch im Kapitel 4.3.3 "Linksabbieger nur für Veloverkehr. Da hier die Platzverhältnisse begrenzt sind und die Schlepplkurven von Bus und LKW gross sind, würde ich hier eine zweckorientierte Lösung mit einem einfahrbaren Poller (der die Velofahrenden vom Gegenverkehr schützt) und einer zweckmässigen Markierung (ungefähr 1 Meter Breite). Der Poller könnte bei einer Sperrung der Umfahrungsstrasse eingefahren werden. Beispiel Pollertyp: [https://kernag.ch/de/produkte/schranken-poller/automatische-poller.html?gclid=Cj0KCQjwma6TBhDIARIsAOKuANxRE5PUp3zgU5o9rnOajPKY9T5q3otygXrS-wGNbIbqnr4n-\\_bHQZRgaAmVZEALw\\_wcB](https://kernag.ch/de/produkte/schranken-poller/automatische-poller.html?gclid=Cj0KCQjwma6TBhDIARIsAOKuANxRE5PUp3zgU5o9rnOajPKY9T5q3otygXrS-wGNbIbqnr4n-_bHQZRgaAmVZEALw_wcB)

Soweit möglich wird die Strasse im bestehenden Strassenkörper belassen, so dass das Anliegen nicht berücksichtigt werden kann. Für die Realisierung wäre zusätzlicher Landerwerb notwendig.

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Rückmeldung Gemeinderat
<b>Situationsplan Teil 2 (Landstrasse von Raiffeisenbank bis Gemeindehaus)</b>		
36	<p><b>Antrag / Bemerkung</b></p> <p>Antrag 1: Die Alte Strasse bleibt unverändert in beide Richtungen befahrbar mit der Neusignalisation einer Temporeduzierung auf 30 km/h. Die Ecke der Liegenschaft Strässle soll entschärft werden, um die Sichtweite zu gewähren.</p> <p>Antrag 2: Die Alte Strasse wird in Richtung Brauerei/Dorfmitte eine Einbahnstrasse. Die Einfahrt ist von Wil und Wattwil erlaubt. Die Ecke der Liegenschaft Strässle soll entschärft werden, um die Sichtweite zu gewähren.</p> <p>Antrag 3: Einfahrt von Wattwil gestattet mit einer Temporeduzierung auf 30 km/h. Rechtsabbiegen aus Richtung Wil verboten. Fahrverbot von oben, d.h. ab Landi mit Zubringerdienst zu den Anwohnern bis Einfahrt Landstrasse.</p> <p>Antrag 4: Die Alte Strasse bleibt in beide Richtungen mit einer Temporeduzierung auf 30 km/h befahrbar.</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Im Flyer der Gemeinde wird unter Punkt «Signalisation» folgende Massnahme erwähnt: «Die Alte Strasse wird wegen der reduzierten Sichtweite zur Einbahnstrasse. Die Einfahrt ist nur noch von Wattwil in Richtung Oberdorfstrasse erlaubt.» Im Zuge des Mitwirkungsverfahrens bei den flankierenden Massnahmen haben wir als Anstösser der Alten Strasse, folgende Anträge z.H. des Gemeinderats Bütschwil- Ganterschwil erarbeitet.</p>	<p>Siehe Antwort „Ergebnisse“</p> <p>Eine für die Anwohner sinnvolle Signalisation wird mit der Kantonspolizei geprüft.</p>
37	<p><b>Antrag / Bemerkung</b></p> <p>Geschützter Mittelbereich: Linksabbieger für den Veloverkehr auf dem Schulweg (Variante2)</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Variante 2(Variante 1 über Linksabbieger in die Mittendorfstrasse) Gleiche Problematik beim Linksabbiegen wie schon vorhin beschrieben. Insbesondere Kinder sind mitten auf der Strasse bei den meistens über 2 Tonnen Fahrzeugen schonungslos ausgesetzt. Zudem ist das der letzte Knackpunkt auf dem Schulweg zur Primar- und Oberstufenschule. Hier würde sich einseitig geschützter Mittelbereich in Kombination mit dem Fussgängerstreifen sehr gut eignen (siehe Anhang und Velohandbuch). Ich würde die Mittelinsel auf der Südseite platzieren und auf den Poller (resp. Mittelinsel) im Norden aus Platzgründen verzichten. Diese Variante ist der direkte Weg vom Süden Richtung den beiden</p>	<p>Soweit möglich wird die Strasse im bestehenden Strassenkörper belassen, so dass das Anliegen nicht berücksichtigt werden kann. Für die Realisierung wäre zusätzlicher Landerwerb notwendig.</p>

Nr. Antrag / Bemerkung / Begründung

Rückmeldung Gemeinderat

**Situationsplan Teil 2 (Landstrasse von Raiffeisenbank bis Gemeindehaus)**

Schulgebäuden. Meines Erachtens ist die Umsetzung einer der Varianten eine der wichtigsten und einfachsten Massnahme zur Sicherheits-  
erhöhung für den Veloverkehr.

---

**Situationsplan Teil 3 (Landstrasse von Gemeindehaus bis Abzweigung Libingerstrasse)**

**38 Antrag / Bemerkung**

Kernfahrban auf der rechten Seite mind. 1.5 m

**Begründung**

In diesem Abschnitt beträgt die mittlere Steigung über einen Abschnitt von 130 Meter über 4 % mit Maximalsteigungen von 6 %. Das hat zur Folge, dass Velofahrende sehr langsam sind und sich dadurch leichte seitliche Schwenkmanöver häufen. Dadurch erhöht sich der seitliche Bewegungsspielraum gemäss VSS 40 201 ab 4% um 20 cm, bei 6 % sogar um 30 cm. Somit wäre hier das Absolute Mindestmass des Velostreifens bei 1.5 Breite! Es gibt sogar neben dem Trottoir frei Fläche für die Verbreiterung der Strasse um 25 cm. Ich empfehle diese Anpassung sehr, da es bei Überholvorgängen von mehr als 40 km/h Tempounterschied schnell gefährlich werden kann. Plötzliche "Schwenker" von Velofahrenden brauchen unbedingt mehr Platz als 1.25!

Soweit möglich wird die Strasse im bestehenden Strassenkörper belassen, so dass das Anliegen nicht berücksichtigt werden kann. Für die Realisierung wäre zusätzlicher Landerwerb notwendig.

**39 Antrag / Bemerkung**

Mindestbreite Strassenquerschnitt nicht konstant

**Begründung**

Jetzt hat man mit einer Kernfahrbahn von 7 m keine Normenkonforme Lösung für den Veloverkehr und hält sich nicht einmal auf das Mindestmass von 7 m und das bei einer Steigung von 6 %. Nebst der bereits vorgeschlagenen Verbreiterung des Velostreifen aufwärts muss hier unbedingt durchgängig der Strassenquerschnitt auf 7.25 m Breite erhöht werden. Ein Strassenquerschnitt von 6.82 bei einer solchen Steigung sollte unzulässig für jede Planung sein.

Soweit möglich wird die Strasse im bestehenden Strassenkörper belassen, so dass das Anliegen nicht berücksichtigt werden kann. Für die Realisierung wäre zusätzlicher Landerwerb notwendig.

Nr. Antrag / Bemerkung / Begründung

Rückmeldung Gemeinderat

**Situationsplan Teil 4 (Landstrasse von Abzweigung Libingerstrasse bis Fenster Keller AG)**

**40 Antrag / Bemerkung**

Diese Rabatte erschwert die Zufahrt zu den Gebäuden 1568B und 611B massiv. Die Rabatte bitte weglassen!

**Begründung**

Wir sind Eigentümer der Liegenschaft 1431B und 1568B. Das Gebäude 611B wird als Lagerhalle benutzt. Wöchentlich wird mehrfach Material mit LKW und Sattelschleppern angeliefert. Durch die Rabatte wird die Anlieferung massiv erschwert. Im Gebäude 1568B befinden sich zwei Gewerbebetriebe. Die Zufahrt mit grossen Lieferfahrzeugen wird durch die Rabatten zusätzlich eingeschränkt. Wir bitten Sie dringlichst auf die Rabatte vor dem Gebäude 611B zu verzichten! Das Restaurant im Gebäude 610B wurde kürzlich geschlossen. Eine wieder Inbetriebnahme ist eher ausgeschlossen, da das Gebäude sanierungsbedürftig ist. Allenfalls planen wir einen Neubau. In diesem Zusammenhang würde die Umgebung auch neu gestaltet. Die Kosten für die Rabatte könnten so eingespart werden.

siehe Antwort „Ergebnisse“

In der weiteren Projektbearbeitung werden die Rabatten nochmals detailliert geprüft und wenn möglich werden die Eingriffe minimiert.

**41 Antrag / Bemerkung**

Einziges Teil von 1.5m Breite mit Begründung Schulweg

**Begründung**

Ich finde es ja toll, dass hier über einen Abschnitt von 250 Metern eine Velospur auf 1.5m Breite markiert wird, mit der Begründung, dass es ein Schulweg ist (siehe Bericht). Der Schulweg ist jedoch deutlich länger und es gibt wie bei meinen anderen Rückmeldungen deutlich sicherheitskritischere Abschnitte, welche unbedingt vorher verbreitert werden müssen, als dieser Abschnitt. Hier ist durchgehend Tempo 50 und keine Steigung vorhanden. Es gibt drei andere Abschnitte, wo keine Verbreiterung des Velostreifens geplant ist und Steigungen vorhanden sind oder Tempo 60 signalisiert ist. Diese benötigen eine Verbreiterung bevor dieser projektierte Verbreiterung hier.

Kenntnisnahme.

Soweit möglich wird die Strasse im bestehenden Strassenkörper belassen, so dass das Anliegen nicht berücksichtigt werden kann. Für die Realisierung wäre zusätzlicher Landerwerb notwendig.

42 **Antrag / Bemerkung**

Weglassen der Rabatte vor meinem Grundstück Ausserfeld 11

**Begründung**

Mein Haus besitzt drei Wohnungen. Ich habe für die drei Wohnungen nur drei Parkplätze. Einen neben dem Haus und zwei bei der Strasse. Wenn die Rabatte so ausgeführt wird wie im Plan dargestellt, kann kein Auto mehr entlang der Strasse parkiert werden. Und ein Überfahrtsrecht von der Nachbarparzelle existiert ebenfalls nicht. Somit würden die geplanten Parkplätze gar nicht funktionieren. Es darf entlang meinem Grundstück keine Rabatte und kein hoher Randstein geben.

---

In der weiteren Projektbearbeitung werden die Rabatten nochmals detailliert geprüft und wenn möglich werden die Eingriffe minimiert.

**Situationsplan Teil 5 (Landstrasse von Fenster Keller AG bis Abzweigung Oberhelfenschwil)**

**43 Antrag / Bemerkung**

Das Projekt ist zu überarbeiten.

**Begründung**

Auf Ihren Wunsch vom 26.03.22 bediene ich Sie hiermit mit einer Übersicht meiner früher mitgeteilten Anliegen: Im neuen Neu-Dietfurt:

- öffentliche Parkplätze: möglich beidseits der unteren Rittbergstrasse. Die Tafel "Bauland zu verkaufen - Oberhänsli" steht heute immer noch.
- öffentliches WC: möglich beim neuen ARA-Bau am Thurrand. vgl. meine Briefe Schällibaum AG (18.11.17, Kopie in Beilage) und Steiger + Partner (04.06.19, 06.04.21)

Stichwort "Totschläger": Meine Mitteilung betr. der potentiellen Todesgefahr für Velofahrende/Zufussgehende auf der Bachseite bei der Einfahrt in die Bahnhofstrasse durch ausscherende Langholz-Transporte der Fa. Breitenmoser, Kengelbach. Ist diese Gefahr inzwischen wirklich verstanden/besprochen/ behoben worden??? Bisher ist zum Glück nur die Leitplanke erschlagen und die am Bachufer stehenden Bäume geschlagen worden!!! vgl. meine Briefe an-Schällibaum AG (29.11.17, 28.01.18), Gemeindepräsident Karl Brändle (29.11.17, 28.01.18) und Steiger + Partner (04.06.19, 06.04.21)

Pendenzen GB-Amt: Liegen bei Herrn Holenstein meine Briefe (06.04.21, 08.11.21)

Pendenz 3 Ruhebänkli: im Luegisland, Ritzentaa und vor dem Aufstieg zum Rüdberg ist bei Herrn Roman Brändle in Arbeit.

Frage: Wurden bei der Planung die beiden Bahnersatz-Bushaltestellen beim Rest. Rössli und beim Chästrückli (steht der geplante Pflanzentrog nicht im Bereich des Buseinstiegs?) berücksichtigt?

Die Eingabe hat keinen direkten Zusammenhang mit den flankierenden Massnahmen.

44 **Antrag / Bemerkung**

Eigentrossierung Veloweg bei Steigung über 6 %

**Begründung**

In diesem Abschnitt beträgt die mittlere Steigung über einen Abschnitt von über 200 Meter über 6 %. Das hat zur Folge, dass Velofahrende sehr langsam sind und sich dadurch leichte seitliche Schwenkmanöver häufen. Dadurch erhöht sich der seitliche Bewegungsspielraum gemäss VSS 40 201 6 % sogar um 30 cm. Somit wäre hier das Absolute Mindestmass des Velostreifens bei 1.5 Breite! Da ein Teil des Velostreifens der 6 %-igen Steigung auf der Innenseite einer engen Kurve befindet, wäre hier ein getrennter Velostreifen von der Fahrbahn empfehlenswert, um die Velospur sicher zu gestalten. Dieser Radweg benötigt eine Mindestbreite von 1.5 m und kann zwischen der Fahrbahn- und Trottoirhöhe gebaut werden. (siehe Anhang Beispiel Masterplan Veloinfrastruktur Stadt Bern). Diese Anpassung würde die Sicherheit bedeutend erhöhen, gerade in der Kurve, wo jeder Anhänger und längeres Fahrzeug sehr einfach auf den Radstreifen schwenken könnte. Da die Platzverhältnisse sehr eng sind, schlage ich folgende Möglichkeit vor: Abschnitt Bach/Brücke: Radweg erhöht und überhängen über dem Fluss resp. Verbreiterung der Brücke; Abschnitt Kurve: aus Platzgründen könnte hier anstelle des erhöhten Radstreifens ein gemeinsamer Geh- und Radweg errichtet werden (oder Gehweg mit Velo gestattet). Da aufwärts die Tempis sehr klein sind als Kompromiss denkbar. Stat.1+750.00 bis Stat.1+935.00: unbedingt hier die Vorgeschlagene Variante mit getrenntem Veloweg auf Mittlerer Höhe. Das ist für mich die wichtigste Anpassung im ganzen Abschnitt. Wenn hier nichts verbessert wird, werden trotz Velostreifen weiterhin praktisch alle auf dem Trottoir fahren. Das sollte ja nicht das Ziel sein.

Soweit möglich wird die Strasse im bestehenden Strassenkörper belassen, so dass das Anliegen nicht berücksichtigt werden kann. Für die Realisierung wäre zusätzlicher Landerwerb notwendig.

45 **Antrag / Bemerkung**

Erstellung Parkplätze auf Privatgrundstück

**Begründung**

(für Situationsplan siehe Anhang)

Die Parkplatzsituation wird in der weiteren Projektierung im Detail geprüft.

46 **Antrag / Bemerkung**

Rabatten weglassen

**Begründung**

- Sattelschlepper müssen zur südlichen Gebäudeecke (Umschlag)
- Bahnersatzbus hält jeweils auf dem Vorplatz der Käserei (für Plan siehe beigefügtes Dokument)

In der weiteren Projektbearbeitung werden die Rabatten nochmals detailliert geprüft und wenn möglich werden die Eingriffe minimiert.



Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Rückmeldung Gemeinderat
<b>Signalisationsplan mit Sichtweiten Teil 1 (Landstrasse von Ottilienstrasse bis Raiffeisenbank)</b>		
47	<p><b>Antrag / Bemerkung</b></p> <p>Keine Unterbrechung des Velostreifens</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Warum wird bei den gefährlichen Kreuzungen konsequent auf die Markierung des Velostreifens verzichtet? Gerade hier muss der Velofahrende erst recht erkennbar gemacht werden. Hier wäre eine rote Markierung des Velostreifens im Knotenbereich angebracht. Unbedingt anpassen!</p>	<p>Die Markierung im Bereich von Trottoirüberfahrten wird nochmals detailliert mit der Kantonspolizei besprochen.</p>

Nr. Antrag / Bemerkung / Begründung

Rückmeldung Gemeinderat

**Signalisationsplan mit Sichtweiten Teil 2 (Landstrasse von Raiffeisenbank bis Gemeindehaus)**

48 **Antrag / Bemerkung**

Rote Markierung Velostreifen

**Begründung**

An der gefährlichsten Stelle für den Veloverkehr (im Knotenbereich) wird auf eine Markierung verzichtet. Unbedingt den Velostreifen durchziehen und farblich rot markieren!

Die Markierung im Bereich von Trottoirüberfahrten wird nochmals detailliert mit der Kantonspolizei besprochen.

Dort, wo Fahrzeuglenker eine besondere Situation beachten müssen, können Radstreifenabschnitte rot eingefärbt werden. Diese rote Markierung darf nur auf Haupt- und vortrittsberechtigten Nebenstrassen mit einem hohen Verkehrsaufkommen und einzig in Verzweigungs- oder Einspurbereichen angebracht werden, wo aufgrund der Verkehrs- und Sichtverhältnisse eine erhöhte Gefahr besteht, dass der motorisierte Verkehr beim Queren des Radstreifens das Vortrittsrecht der Radfahrer missachtet (gem. Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn). Nach Sicht der Kantonspolizei werden die nötigen Sichten in Bütschwil weitestgehend eingehalten.

Nr.	Antrag / Bemerkung / Begründung	Rückmeldung Gemeinderat
<b>4 Projektbeschreibung; Technischer Bericht</b>		

49	<p><b>Antrag / Bemerkung</b></p> <p>Velogerechte Randabschlüsse</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Die Randabschlüsse der TBA Norm 222-05 enthalten bereits schräge Randabschlüsse bei Ein- und Ausfahrten. Jedoch besitzen sie weiterhin eine 3 cm hohe Kante, welche beim spitzen überfahren mit dem Velo (zb Rechtsabbiegen von der Hauptstrasse zur Nebenstrasse) gefährlich ist und zu Stürzen führen kann (siehe Anhang).Insbesondere könnte der Randstein beim Abschnitt Stat.0+400.00 Richtung Bahnhof ganz abgesenkt werden. Alle anderen Situationen wären nicht unbedingt nötig.</p>	<p>Die Randabschlüsse werden in der weiteren Projektierung nochmals im Detail geprüft.</p>
----	--	--