



GEMEINDE JONSCHWIL

Kanton St.Gallen  
Bau- und Umweltdepartement

Tiefbauamt

**Kantonsstrasse**

**Nr. 8**

**RMS-Kilometer**

**13.000 bis 15.560**

**Gemeinde**

**Jonschwil**

**Bauobjekt**

**BGK Wilerstrasse Schwarzenbach  
Bahnhofstrasse bis Sonnhalde  
Inkl. Jonschwilerstrasse  
Wilerstrasse bis Kapelle**

**Plan, Massstab**

**Mitwirkungsbericht**



# Inhalt

|          |   |          |
|----------|---|----------|
| <b>1</b> | <b>Einleitung</b>                       | <b>4</b> |
| 1.1      | Ausgangslage                            | 4        |
| 1.2      | Organisation                            | 5        |
| <b>2</b> | <b>Mitwirkung</b>                       | <b>5</b> |
| 2.1      | Zweck und Durchführung                  | 5        |
| 2.2      | Eingegangene Stellungnahmen             | 5        |
| 2.3      | Mitwirkende                             | 6        |
| <b>3</b> | <b>Ergebnisse</b>                       | <b>6</b> |
| 3.1      | Die am häufigsten angesprochenen Themen | 6        |
| 3.2      | Detaillierte Auswertung der Eingaben    | 6        |

# 1 Einleitung

## 1.1 Ausgangslage

Im Auftrag der Gemeinde Jonschwil und des Tiefbauamtes des Kantons St. Gallen wurde auf der Wilerstrasse von der Bahnhofstrasse bis östlich der Siedlung Sonnhalden und auf der Jonschwilerstrasse bis zur Kapelle ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) erarbeitet, um verkehrliche Schwachstellen zu beheben und die beiden Streckenabschnitte gestalterisch aufzuwerten.

Die Wilerstrasse ist eine Kantonsstrasse zwischen Wil und Oberuzwil, entlang derer Schwachstellen im Fuss- und Veloverkehr (FVV) zu finden sind. Es gibt Lücken im Velowegnetz und es fehlen Querungsmöglichkeiten. Auch auf der Jonschwilerstrasse, die als Gemeindestrasse klassifiziert wird, fehlen Veloinfrastrukturen.

Zudem ist die Verkehrssicherheit und verkehrstechnische Leistungsfähigkeit des Knotens Wiler-/Jonschwiler-/Apollostrasse zu verbessern. In den Spitzenstunden staut sich hier der Verkehr und die Fahrplanstabilität der Buslinie 730 wird beeinträchtigt.

Durch das BGK soll die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer verbessert werden.

Im Perimeter wurden folgende verkehrlichen Schwachstellen erkannt:

- Ab der Geissmattstrasse bis östlich Sonnhalde gibt es auf der Wilerstrasse keine Infrastruktur für den Radverkehr.
- Die Querungshilfen für Fussgänger über die Wiler- und die Jonschwilerstrasse sind nicht mit einer Mittelinsel ausgestattet.
- Der Knoten Wiler-/Jonschwiler-/Apollostrasse ist in den Spitzenstunden nicht ausreichend verkehrstechnisch leistungsfähig. Damit wird neben dem motorisierten Individualverkehr auch der öffentliche Verkehr, der über diesen Knoten fährt, behindert und dessen Fahrplanstabilität gefährdet.
- Die Bushaltestellen sind nicht behindertengerecht gestaltet.

### **Wilerstrasse**

Von der Bahnhofstrasse bis zur Geissmattstrasse wird der vorhandene Querschnitt mit einem gemeinsamen Radgehweg auf der Südseite der Wilerstrasse und einem Trottoir auf der Nordseite beibehalten.

Von der Ringstrasse bis zur Sonnhaldenstrasse ist ein gemeinsamer Radgehweg auf der Nordseite der Wilerstrasse geplant.

Im bebauten Bereich, von der Geissmattstrasse bis zur Ringstrasse, wurden zwei Varianten entwickelt. Eine Variante sieht separate Radwege vor. In der zweiten Variante sind Radstreifen geplant.

Mit Radwegen werden die Verkehrsmittel (Fussverkehr, Veloverkehr, Fahrzeugverkehr) voneinander getrennt. Dadurch werden Konflikte zwischen den Verkehrsmitteln deutlich reduziert. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden wird erhöht. In der Variante Radweg sind auf beiden Strassenseiten Grünstreifen vorgesehen

In der zweiten Variante werden Radstreifen auf der Fahrbahn markiert. Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden werden weniger stark reduziert. Es ist ein einseitiger Grünstreifen vorgesehen. Mit separaten Radwegen wird durch die getrennte Führung der Verkehrsmittel, der optisch schmalere Fahrbahn sowie der Anordnung von zwei Grünstreifen die Verkehrssicherheit deutlich erhöht, das Erscheinungsbild der Strasse attraktiver und die Aufenthaltsqualität verbessert. Aus diesen Gründen wird die Variante Radweg als Bestvariante vorgeschlagen.

Für die Wilerstrasse sind neben der Bestvariante folgende Verbesserungen vorgesehen:

- Mittelinseln an den Fussgängerquerungen
- Trottoirüberfahrten für alle Seitenstrassen
- Umgestaltung des Knoten Wiler-/Jonschwiler-/Apollostrasse in einen Kreisverkehr
- Behindertengerecht gestaltete Bushaltestellen

### **Jonschwilerstrasse**

Auf der Jonschwilerstrasse wird der bestehende gemeinsame Radgehweg bis zur Wilerstrasse weitergeführt.



**Abbildung 1:** Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter

## 1.2 Organisation

### **Bauherrschaft**

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

Gemeinde Jonschwil  
 Poststrasse 12  
 9243 Jonschwil

### **Projektverfasser/in**

F. Preisig AG  
 Bauingenieure und Planer  
 Schreinerstrasse 1  
 9000 St.Gallen

## 2 Mitwirkung

### 2.1 Zweck und Durchführung

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

Das Mitwirkungsverfahren zum Projekt «BGK Wilerstrasse, Schwarzenbach» wurde vom 5. Juni bis 5. Juli 2023 durchgeführt. Der Öffentlichkeit standen während der Mitwirkung der Technische Bericht und die Übersichtskarten digital zur Verfügung.

### 2.2 Eingegangene Stellungnahmen

Während der Mitwirkung wurden 52 Eingaben eingereicht. Die Mitwirkung erfolgt digital mittels dem Mitwirkungstool Konova. Die Beantwortung der Eingaben erfolgt im Kapitel 3.2.

## 2.3 Mitwirkende

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

| <b>Privatpersonen/Organisationen/Gruppen</b> | <b>Anzahl<br/>Eingaben</b> |
|--|----------------------------|
| Privatpersonen                               | 9 Eingaben                 |
| Organisationen (inkl. Politische Parteien)   | 37 Eingaben                |
| Unternehmen                                  | 6 Eingaben                 |
| <b>Total</b>                                 | <b>52 Eingaben</b>         |

*Tabelle 1: Verteilung Eingaben*

## 3 Ergebnisse

In den folgenden Unterkapiteln sind die eingegangenen Anregungen zusammengefasst und ausgewertet. Die einzelnen Eingaben können dem Kapitel 3.2 entnommen werden.

### 3.1 Die am häufigsten angesprochenen Themen

#### 3.1.1

##### **Mitwirkungseingabe Wilerstrasse**

Verschiedene Meldungen haben sich zu den Varianten Radstreifen und Radweg sowie den Ein- und Ausfahrten geäußert.

##### **Stellungnahme**

Die Variante Radweg besticht vor allem durch die höhere Verkehrssicherheit (Fuss- und Veloverkehr sowie MIV auf je eigenem Trasse) gegenüber der Variante Radstreifen und der ansprechenderen Strassenraumgestaltung (Begrünung auf beiden Strassenseiten, weniger verkehrsorientierte Gestaltung des Strassenraums). Diese Gestaltung hat den Vorteil, dass sich Velofahrende und Fussgänger nicht gegenseitig behindern und sicher und getrennt vom MIV geführt werden. Durch die Grünflächen beidseits der Strasse wird das verkehrsorientierte Aussehen der Strasse reduziert und die Aufenthaltsqualität erhöht. Auf diese Weise wird die Attraktivität und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden gesteigert.

##### **Fazit**

Der Gemeinderat Jonschwil sowie der Lenkungsausschuss und die Begleitgruppe bestätigten dieses Resultat, weshalb die Variante Radweg als Bestvariante vorgeschlagen wird.

#### 3.1.2

##### **Mitwirkungseingabe Jonschwilerstrasse**

Einzelne Meldungen haben sich zum kombinierten Rad- /Gehweg geäußert.

##### **Stellungnahme**

Bis zur Kapelle besteht bereits ein kombinierter Rad- /Gehweg. Die Platzverhältnisse lassen keine andere Lösung zu.

##### **Fazit**

Der Gemeinderat von Jonschwil sowie der Lenkungsausschuss und die Begleitgruppe bestätigten auch hier dieses Resultat

### 3.2 Detaillierte Auswertung der Eingaben

Siehe nachfolgende Tabelle

| Nr. | Bemerkungen der Mitwirkenden  | Anträge der Mitwirkungen  | Antwort Kanton St. Gallen und Gemeinde   | Weiterbearbeitung |    |      |
|-----|---|---|--|-------------------|----|------|
|     |   |   |  | teilweise         | Ja | Nein |
| 1   | Hauptzufahrt 2:<br>-Verzicht auf die Trottoir Überfahrt.<br>-Vergrössern der Einfahrt Richtung Wil um 2 m   | - Es ist nur eine Zufahrt.<br>-Damit die Zufahrt auf die 4 Warteplätze besser möglich ist   | Die durchgängige Gestaltung als Trottoirüberfahrt wird aus Gründen der Homogenität der Anlage bevorzugt, die Optimierung der Hauptzufahrt kann im Vorprojekt erfolgen  | X                 |    |      |
| 2   | -Fussgängerinsel so platzieren, dass die Lastwagen problemlos von der Poststrasse in die Wilerstrasse Richtung Wil einspuren können   | Der gesamte Schwerverkehr des Industriegebiets Nord fährt über diese Einfahrt ein   | Die Schleppkurven für die Hauptausfahrt wurden in beiden Varianten überprüft, Schleppkurvenpläne liegen vor  |                   | X  |      |
| 3   | Ein- und Ausfahrt der Parzellen Holenstein Nr. 21 und Baumann Nr. 20 muss bestehen bleiben.   | Zu- und Wegfahrt der beiden Parzellen.  | Ein- und Ausfahrt ist möglich  |                   | X  |      |
| 4   | Kreisradius und Inseln so auslegen, das LKW, landwirtschaftliche Fahrzeuge und Spezialtransporte gut passieren können.  | Der Kreisel wird sicher auch als Wendekreisel für falsch gefahrene, grosse Fahrzeuge verwendet.   | Der Kreisel entspricht kantonalen Normen und ist somit für alle Fahrzeugtypen nutzbar, Es wurde ein für LW befahrbarer Innenring ergänzt, Schleppkurvenplan liegt vor  |                   | X  |      |
| 5   | 1) Auf die Flächenbeanspruchung von Grundstück 881 ist zu verzichten;<br>2) Radstreifen anstatt Radweg und 30-er Zone auf Jonschwilerstrasse auf Abschnitt Wilerstrasse bis mindestens Äuelistrasse mit Anschluss an bestehenden Radweg, Mittelstreifen Markierung weglassen;<br>3) Einbau Flüsterbelag | 1) Abfahrt zu Garagen der Liegenschaften Schulstr. 1 - 5 (Grundstücke 879 bis 881) würde noch steiler bzw. unmöglich zu befahren. Es besteht ein Wegrecht. Kein Landerwerb notwendig, keine Projektverzögerung.<br>2) Erhöhung der Sicherheit der Velofahrer und Fussgänger insbesondere für die Fussgängerquerung Kapelle insbesondere für die Kinder. Verbesserung der Lebensqualität.<br>3) Verbesserung der Lebensqualität. | 1. Der gem. Rad- und Gehweg wird aus Gründen der Homogenität der verkehrlichen Lösung (kein Systemwechsel) bis zur Wilerstrasse weitergeführt werden. Entsprechend ist Landerwerb erforderlich<br>2. siehe 1. auch für eine Variante mit Velostreifen (2 x 1.5m) und Kernfahrbahn (mind. 4.50m - 6.00m) ist Landerwerb (7.50-9.00m) erforderlich. Die Strassenbreite beträgt heute ca. 6.30m.<br>3. Flüsterbelag ist bei 50 km/h wirksam, bei 30 km/h überwiegen die Motorgeräusche. Entscheid über Einsatz durch Gemeinde | X                 |    |      |

| Nr. | Bemerkungen der Mitwirkenden  | Anträge der Mitwirkungen  | Antwort Kanton St. Gallen und Gemeinde   | Weiterbearbeitung |    |      |
|-----|---|---|--|-------------------|----|------|
|     |   |   |  | teilweise         | Ja | Nein |
| 6   | 30er-Zone, mit Radweg, ohne Mittellinien Markierung, Flüsterbelag und Bäume, für Wilerstrasse Abschnitt Geissmattstrasse bis Ringstrasse und Jonschwilerstrasse Abschnitt Wilerstrasse bis Kreuzackerstrasse/Degenau und 30er-Zone für alle Quartierstrassen  | 1) Maximierung Attraktivität Strassenraum<br>2) Maximierung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer.<br>3) Eindämmung Verkehrsmenge, vor allem Durchgangsverkehr.<br>4) Erhöhung Lebensqualität für ganz Schwarzenbach. | 1. Auf Kantonsstrassen ist Tempo 30 derzeit nicht vorgesehen.<br>2. Flüsterbelag ist erst ab 50 km/h sinnvoll<br>3. Der Schwerverkehr aus dem Industrie- und Gewerbegebiet stellt einen Grossteil des vorhandenen Verkehrsaufkommens dar, nicht der Durchgangsverkehr.<br>4. Tempo 30 im Quartier ist Aufgabe der Gemeinde nicht des Kantons |                   |    | X    |
| 7   | Für die Realisierung des Kreisels benötigt der Kanton und die Gemeinde Land von Privaten oder öffentlichen Grundeigentümern.<br>Die Dorfkorporation Schwarzenbach besitzt eine Parzelle bei der Kreuzung Jonschwilerstrasse - Wilerstrasse. Auf der Parzelle steht ein öffentlicher Wasser - Brunnen. Dieser müsste bei Kreiselpjekt weichen. Der Verwaltungsrat beantragt den Brunnen in die Kreiselmittle zu verlegen und mittels Wasserspiel die Gestaltung des Kreisels zu verschönern.<br><br>Versorgungsinfrastruktur entlang der Wilerstrasse<br>Es stehen diverse Wasserhydranten und Stromverteilkästen (VK) relativ nahe am jetzigen Trottoir. Wir empfehlen ihnen die heutigen Standorte in das neue Konzept aufzunehmen um keine Bösen Überraschungen zu erleben. Die Standorte sind zum Teil gebunden an die bestehenden Rohr- und Kabelanlagen. | Landabtausch beim Brunnen<br>Vorsichtsmassnahmen bezüglich der bestehenden Infrastruktur für die Grundversorgung der Bevölkerung  | Standort für Brunnen wurde nordöstlich des Kreisels gemeinsam mit Gemeinde, Kanton und Landschaftsarchitekt definiert<br>Werkleitungen werden in der Stufe Studie nicht erhoben  | X                 |    |      |
| 8   | Geschäftshaus Wilerstrasse 33, (Zur Frohburg)<br><br>Annehmbarste Variante (Abbildung 58 Variante Radweg, ohne "Velofurt")  | Die Ein und Ausfahrt von Showroom Fahrzeugen muss gewährleistet bleiben. Bei Gewerbefläche im EG wird bei der Ostseite des Gebäudes (Glasschiebetüre) mit Showroom Fahrzeuge ein und ausgefahren. Dies sollte bei der Variante  | Für das Grundstück sind 2 Zufahrten (Tiefgarage und gemeinsame Zufahrt mit Nachbargrundstück vorgesehen. Baumstandorte auf dem privaten Grundstück müssen mit dem Eigentümer abgestimmt werden. Der Flächenbedarf resultiert   | X                 |    |      |

| Nr. | Bemerkungen der Mitwirkenden  | Anträge der Mitwirkungen  | Antwort Kanton St. Gallen und Gemeinde   | Weiterbearbeitung |    |      |
|-----|---|---|--|-------------------|----|------|
|     |   |   |  | teilweise         | Ja | Nein |
|     |   | <p>Radweg ohne "Velofurt" barrierefrei möglich sein. Von einer möglichen Bepflanzung durch Bäume oder Grünstreifen sollte daher in diesem Bereich abgesehen werden.</p> <p>Auch sollte eine notwendige Niveaueinpassung in der Planung mit einbezogen werden.</p> <p>Die Ein / Ausfahrt zwischen den Grundstücken Wilerstrasse 33 Garage Baumann AG / Wilerstrasse 35 Holenstein AG ( Bestehend Anwohner/ Mitarbeiter Ein/ Ausfahrt) muss bestehend bleiben</p> | aus der jeweils gewählten Lösung. Die Einfahrt zum Showroom auf der östlichen Gebäudeseite ist über das Trottoir möglich.                            |                   |    |      |
| 9   | <p>Die Bushaltestellen müssen von der Hauptstrasse weg. Bei der Raiffeisen wäre genügend Platz vorhanden für einen Ausstellplatz.</p> <p>Auf der gegenüberliegenden Strassenseite war früher die Haltestelle bei der damaligen Post auch diese sollte wieder von der Strasse weg. Somit müsste auch hierfür eine Lösung mit dem Eigentümer möglich sei. Unverständlich, dass dies bis heute noch nicht gemacht wurde.</p> | Gegenüber früher mit dem Stundentakt, ist heute ein Mehrfaches an Postautobetrieb, heute mit Halbstundentakt und zusätzlichem Kurs via Algetshausen nach Wil.   | Die Gestaltung mit Busbuchten erfordert weiteren Landerwerb. Die verkehrstechnische Leistungsfähigkeit ist auch mit Fahrbahnhaltestelle ausreichend. |                   |    | X    |
| 10  | Mit Begrünung und Bäume pflanzen an der Hauptstrasse sollte Zurückhaltung geboten sein.   | An verschiedenen Strassen in der Gemeinde wurden gepflanzte Bäume wieder entfernt. Zum Beispiel an der Jonschwilerstrasse in Schwarzenbach und an der Winkelstrasse in Jonschwil.   | Baumstandorte werden in den nächsten Projektierungsphasen überprüft  |                   | X  |      |
| 11  | Grundsätzlicher Verzicht auf kombinierte Rad-Gehwege innerorts.   | <p>Konflikte zwischen Velofahrerinnen und Fussgängern auf kombinierten Radgehwegen sind vorprogrammiert.</p> <p>Als Grund wird die Weiterführung des bestehenden Rad- Gehwegs genannt. Doch mit dieser Begründung käme eine Verbesserung der Situation nur bei einem Gesamtumbau der vollen Länge der Strasse in Betracht. Ein solcher wird jedoch bei Etappensanierungen nie stattfinden.</p>  | Aus Gründen der Homogenität der Anlage (kein Systemwechsel) wird die Fortsetzung des gem. Rad- und Gehweges in der Jonschwilerstrasse bevorzugt      |                   |    | X    |



| Nr. | Bemerkungen der Mitwirkenden   | Anträge der Mitwirkungen  | Antwort Kanton St. Gallen und Gemeinde   | Weiterbearbeitung |    |      |
|-----|--|---|--|-------------------|----|------|
|     |  |   |  | teilweise         | Ja | Nein |
|     |  | Die Zusammenfassung beider Fahrtrichtungen auf einer Seite der Strasse führt zwangsläufig zu Pflichtquerungen. Zusätzlich gestaltet das Abbiegen in Richtungen auf die jeweils andere Strassenseite schwieriger. Nicht für jede Verkehrsbeziehung können Furten angeboten werden.<br>Velofahrende erreichen auch ohne Strom 25 bis über 30 km/h, mit sowieso und noch mehr. Der Geschwindigkeitsunterschied vom Velo zum Auto ist somit geringer als vom Velo zum Fussverkehr.  |  |                   |    |      |
| 12  | Grundsätzlicher Verzicht auf kombinierte Rad-Gehwege innerorts.          | Die Darstellung in diesem Schnitt mit Fussgängerin und Velofahrer verdeutlicht das Problem: Der Platz ist eng, man stört und gefährdet sich gegenseitig. Zufussgehende werden gefährdet, Velofahrende gebremst, Autofahrende haben ungehindert freie Fahrt, was sicher nicht zu Temporeduktion einlädt.   | Aus Gründen der Homogenität der Anlage (kein Systemwechsel) wird die Fortsetzung des gem. Rad- und Gehweges in der Jonschwilerstrasse bevorzugt                  |                   |    | X    |
| 13  | Keine Benützungspflicht für kombinierte Radgehwege.                      | Auch ausserorts werden Radgehwege nicht von allen Velofahrenden geschätzt, vom Fussverkehr noch weniger. In der Gesamtabwägung können kombinierte Radgehwege ausserorts jedoch toleriert werden, wenn keine Benützungspflicht gilt. Doch eine solche wird alleine durch die Bereitstellung des Weges suggeriert, denn eine Benützung wird von Autofahrenden, die sich durch Velofahrende auf der MIV-Fahrbahn schikaniert fühlen, erwartet. Zudem ist in solchen Fällen die MIV-Fahrbahn oft wegen des zusätzlichen Wegs schmaler ausgebildet | Grundsätzlich ist eine Benützungspflicht vorgesehen, eine Abkehr von diesem Prinzip muss mit der Kantonspolizei geklärt werden, dies kann im Vorprojekt erfolgen | X                 |    |      |
| 14  | Kreisverkehr mit Radweg, wie in der vorliegenden Form, werden abgelehnt. | Die Durchfahrzeit des Knotens erhöht sich durch die Querungen der einzelnen MIV-Fahrbahnen markant. Zudem müssen etliche Bordsteine und Inseln passiert werden. Velofahrenden wird der Vortritt genommen, den sie im Mischverkehr hätten.   | Die verkehrliche Lösung wurde falsch verstanden. Der Velofahrer nutzt den Kreisel im Mischverkehr  |                   | X  |      |

| Nr. | Bemerkungen der Mitwirkenden     | Anträge der Mitwirkungen  | Antwort Kanton St. Gallen und Gemeinde  | Weiterbearbeitung |    |      |
|-----|----------------------------------|---|---|-------------------|----|------|
|     |                                  |   |   | teilweise         | Ja | Nein |
| 15  | Bevorzugung der Variante Radweg. | <p>Vorteile der klassischen, aufgemalten Radstreifen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maximale Höchstgeschwindigkeit möglich.</li> </ul> <p>Wo auch Autos fahren, wird Platz gemacht – verkehrt man als Velofahrender auf dieser Fläche, profitiert man mit.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherheit für Fussverkehr</li> <li>• Es kann fast überall abgebogen werden. Die Einspurmöglichkeit im fliessenden Verkehr erlaubt auch ein zeitsparendes, direktes Linksabbiegen. Ungeübten steht die indirekte Querung der Strasse grundsätzlich an jedem Fussgängerstreifen offen.</li> <li>• Baukosten niedrig, da gleichzeitig mit der Strasse erstellt.</li> <li>• keine Randsteine im Weg</li> <li>• Haltende Busse lassen sich überholen, ohne durch den Haltebereich der Passagiere fahren zu müssen.</li> </ul> | Die Variante Radweg wird aus Gründen der Verkehrssicherheit favorisiert (sichere Führung Veloverkehr bei hohem Schwerverkehr, schmälere Fahrbahn, 2 Grünstreifen) |                   |    | X    |
| 16  | Bevorzugung der Variante Radweg. | <p>Vorteile der klassischen, aufgemalten Radstreifen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maximale Höchstgeschwindigkeit möglich.</li> </ul> <p>Wo auch Autos fahren, wird Platz gemacht – verkehrt man als Velofahrender auf dieser Fläche, profitiert man mit.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherheit für Fussverkehr</li> <li>• Es kann fast überall abgebogen werden. Die Einspurmöglichkeit im fliessenden Verkehr erlaubt auch ein zeitsparendes, direktes Linksabbiegen. Ungeübten steht die indirekte Querung der Strasse grundsätzlich an jedem Fussgängerstreifen offen.</li> <li>• Baukosten niedrig, da gleichzeitig mit der Strasse erstellt.</li> <li>• keine Randsteine im Weg</li> <li>• Haltende Busse lassen sich überholen, ohne durch den Haltebereich der Passagiere fahren zu müssen.</li> </ul> | Die Variante Radweg wird aus Gründen der Verkehrssicherheit favorisiert (sichere Führung Veloverkehr bei hohem Schwerverkehr, schmälere Fahrbahn, 2 Grünstreifen) |                   |    | X    |

| Nr. | Bemerkungen der Mitwirkenden     | Anträge der Mitwirkungen  | Antwort Kanton St. Gallen und Gemeinde  | Weiterbearbeitung |    |      |
|-----|----------------------------------|---|---|-------------------|----|------|
|     |                                  |   |   | teilweise         | Ja | Nein |
| 17  | Bevorzugung der Variante Radweg. | <p>Vorteile der klassischen, aufgemalten Radstreifen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maximale Höchstgeschwindigkeit möglich.</li> </ul> <p>Wo auch Autos fahren, wird Platz gemacht – verkehrt man als Velofahrender auf dieser Fläche, profitiert man mit.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherheit für Fussverkehr</li> <li>• Es kann fast überall abgebogen werden. Die Einspurmöglichkeit im fliessenden Verkehr erlaubt auch ein zeitsparendes, direktes Linksabbiegen. Ungeübten steht die indirekte Querung der Strasse grundsätzlich an jedem Fussgängerstreifen offen.</li> <li>• Baukosten niedrig, da gleichzeitig mit der Strasse erstellt.</li> <li>• keine Randsteine im Weg</li> <li>• Haltende Busse lassen sich überholen, ohne durch den Haltebereich der Passagiere fahren zu müssen.</li> </ul> | Die Variante Radweg wird aus Gründen der Verkehrssicherheit favorisiert (sichere Führung Veloverkehr bei hohem Schwerverkehr, schmälere Fahrbahn, 2 Grünstreifen) |                   |    | X    |
| 18  | Bevorzugung der Variante Radweg. | <p>Vorteile der klassischen, aufgemalten Radstreifen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maximale Höchstgeschwindigkeit möglich.</li> </ul> <p>Wo auch Autos fahren, wird Platz gemacht – verkehrt man als Velofahrender auf dieser Fläche, profitiert man mit.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherheit für Fussverkehr</li> <li>• Es kann fast überall abgebogen werden. Die Einspurmöglichkeit im fliessenden Verkehr erlaubt auch ein zeitsparendes, direktes Linksabbiegen. Ungeübten steht die indirekte Querung der Strasse grundsätzlich an jedem Fussgängerstreifen offen.</li> <li>• Baukosten niedrig, da gleichzeitig mit der Strasse erstellt.</li> <li>• keine Randsteine im Weg</li> <li>• Haltende Busse lassen sich überholen, ohne durch den Haltebereich der Passagiere fahren zu müssen.</li> </ul> | Die Variante Radweg wird aus Gründen der Verkehrssicherheit favorisiert   |                   |    | X    |

| Nr. | Bemerkungen der Mitwirkenden   | Anträge der Mitwirkungen   | Antwort Kanton St. Gallen und Gemeinde  | Weiterbearbeitung |    |      |
|-----|--|--|---|-------------------|----|------|
|     |  |  |   | teilweise         | Ja | Nein |
| 19  | Pflichtseitenwechsel sind baulich so zu gestalten, dass für geübte Velofahrende die Strassenquerung durch Einspuren im fließenden Verkehr möglich ist. Die Distanz hier ist zu kurz. (Gilt für alle ähnlichen Situationen und für alle Varianten.) | Die Ausbildung der Querungshilfen und Furten bedingt in den meisten Fällen Vollbremsungen. Alltagsfahrende wünschen sich eine Seitenwechsellmöglichkeit mit einer gewissen Distanz, um Lücken im MIV zur Querung im Fliessverkehr nutzen zu können.  | Die Querungsstellen entsprechen kantonalen und Radwegnormen. Eine längere, schleifende Gestaltung führt zu weiterem Landverbrauch. In der Vorprojektphase können punktuell Verbesserungen geprüft werden.   | X                 |    |      |
| 20  | Hinweis zum Ausbaustandart   | -  | Die Hinweise (11 Seiten) wurden bei den jeweiligen konkreten Anmerkungen eingearbeitet und bearbeitet   |                   |    |      |
| 21  | Ablehnung der Variante Radweg.   | Vorteile der klassischen, aufgemalten Radstreifen <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maximale Höchstgeschwindigkeit möglich.</li> </ul> Wo auch Autos fahren, wird Platz gemacht – verkehrt man als Velofahrender auf dieser Fläche, profitiert man mit. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherheit für Fussverkehr</li> <li>• Es kann fast überall abgebogen werden. Die Einspurmöglichkeit im fließenden Verkehr erlaubt auch ein zeitsparendes, direktes Linksabbiegen. Ungeübten steht die indirekte Querung der Strasse grundsätzlich an jedem Fussgängerstreifen offen. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Baukosten niedrig, da gleichzeitig mit der Strasse erstellt.</li> <li>• keine Randsteine im Weg</li> <li>• Haltende Busse lassen sich überholen, ohne durch den Haltebereich der Passagiere fahren zu müssen.</li> </ul> </li> </ul> | Die Variante Radweg wird wegen der sicheren Führung des Radverkehrs bevorzugt. Es sind 2 Grünstreifen vorgesehen, die inkl. den Bäumen zu Biodiversität, Begrünung, und Vermeidung von Hitzeinseln beitragen. Auf der Wilerstrasse besteht ein hohes Schwerverkehrsaufkommen. |                   |    | X    |
| 22  | Ablehnung der Variante Radweg.   | Siehe vorangehender Abschnitt.   | Die Variante Radweg wird aus Gründen der Verkehrssicherheit favorisiert (sichere Führung Veloverkehr bei hohem Schwerverkehr, schmalere Fahrbahn, 2 Grünstreifen)   |                   |    | X    |

| Nr. | Bemerkungen der Mitwirkenden   | Anträge der Mitwirkungen   | Antwort Kanton St. Gallen und Gemeinde  | Weiterbearbeitung |    |      |
|-----|--------------------------------|--|---|-------------------|----|------|
|     |                                |  |   | teilweise         | Ja | Nein |
| 23  | Ablehnung der Variante Radweg. | Siehe vorangehender Abschnitt.   | Die Variante Radweg wird wegen der sicheren Führung des Radverkehrs bevorzugt. Es sind 2 Grünstreifen vorgesehen, die inkl. den Bäumen zu Biodiversität, Begrünung, und Vermeidung von Hitzeinseln beitragen. Auf der Wilerstrasse besteht ein hohes Schwerverkehrsaufkommen. |                   | X  |      |
| 24  | Ablehnung der Variante Radweg. | <p>Hier verkehren hauptsächlich Alltagsvelofahrende. Es handelt sich nicht um eine signalisierte Radwanderroute und es ist auch kein Schulweg für Kinder der Unterstufe.</p> <p>Nachteile baulich getrennter Radwege</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Höhere Baukosten</li> <li>• Mehr Platzverbrauch als aufgemalte Radstreifen auf der Strasse</li> <li>• Schwierige Schneeräumung</li> <li>• Keine schnelle, entspannte Fahrt möglich, oft enge Kurvenradien und viele Randsteinquerungen. Stetige Bremsbereitschaft nötig.</li> <li>• Abbiegen nicht überall möglich</li> <li>• Es ist mit Fussverkehr und Warenumsschlag zu rechnen.</li> <li>• An Lichtsignalen wartende Fussgängerinnen und Fussgänger beachten Velospuren wenig. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schwierige Knotengestaltung, separat geschaltete Lichtsignale für Radfahrende sind oft länger Rot als jene des Mischverkehrs. Wenn es eilt, fährt man besser auf der Strasse.</li> <li>• Durchfahrt durch Wartezonen von Bushaltestellen.</li> </ul> </li> </ul> | Die Variante Radweg wird wegen der sicheren Führung des Radverkehrs bevorzugt. Es sind 2 Grünstreifen vorgesehen, die inkl. den Bäumen zu Biodiversität, Begrünung, und Vermeidung von Hitzeinseln beitragen. Auf der Wilerstrasse besteht ein hohes Schwerverkehrsaufkommen. |                   | X  |      |
| 25  | Ablehnung der Variante Radweg. | Die Variante mit separaten Radwegen benötigt wesentlich mehr Fläche. Auch die Bodenversiegelung ist grösser. Dies ist mit den aktuellen Zielen von Entsiegelung und Schwammstadt, Steigerung der Biodiversität,  | Die Variante Radweg wird wegen der sicheren Führung des Radverkehrs bevorzugt. Auf der Wilerstrasse besteht ein hohes Schwerverkehrsaufkommen. Es sind 2 Grünstreifen vorgesehen.   |                   |    | X    |

| Nr. | Bemerkungen der Mitwirkenden  | Anträge der Mitwirkungen  | Antwort Kanton St. Gallen und Gemeinde  | Weiterbearbeitung |    |      |
|-----|---|---|---|-------------------|----|------|
|     |   |   |   | teilweise         | Ja | Nein |
|     |   | Begrünung und dem allgemein häuslicheren Umgang mit Boden, nicht vereinbar,   |   |                   |    |      |
| 26  | Grundsätzlicher Verzicht auf kombinierte Rad-Gehwege innerorts.   | siehe Jonschwilerstrasse.   | Aus Gründen der Homogenität der Anlage (kein Systemwechsel) wird die Fortsetzung des gem. Rad- und Gehweges in der Jonschwilerstrasse bevorzugt                       |                   |    | X    |
| 27  | Kreiselradius und Inseln so auslegen, dass LKW, landwirtschaftliche Fahrzeuge und Spezialtransporte gut passieren können.   | Der Kreisel wird sicher auch als Wendekreis für falsch gefahrene, grosse Fahrzeuge verwendet.   | Der Kreisel entspricht kantonalen Normen und ist somit für alle Fahrzeugtypen nutzbar, Es wurde ein für LW befahrbarer Innenring ergänzt, Schleppkurvenplan liegt vor |                   | X  |      |
| 28  | Hauptzufahrt 2:<br>-Verzicht auf die Trottoir Überfahrt.<br>-Vergrössern der Einfahrt Richtung Wil um 2 m.  | -Es ist nur eine Zufahrt.<br>-Damit die Zufahrt auf die 4 Warteplätze besser möglich ist  | Die durchgängige Gestaltung als Trottoirüberfahrt wird aus Gründen der Homogenität der Anlage bevorzugt, die Optimierung der Hauptzufahrt kann im Vorprojekt erfolgen | X                 |    |      |
| 29  | -Fussgängerinsel so platzieren, dass die Lastwagen problemlos von der Poststrasse in die Wilerstrasse Richtung Wil einspuren können.                              | Der gesamte Schwerverkehr des Industriegebiets Nord fährt über diese Einfahrt ein.  | Die Ausfahrt aus dem Industrie- und Gewerbegebiet wurde für die üblichen zugelassenen Fahrzeuge geprüft und ist möglich   |                   | X  |      |
| 30  | Ein- und Ausfahrt der Parzellen Holenstein Nr. 21 und Baumann Nr. 20 muss bestehen bleiben.   | Zu- und Wegfahrt der beiden Parzellen   | Ein- und Ausfahrt ist möglich   |                   | X  |      |
| 31  | Fuss-/Radweg auf Jonschwilerstrasse verlängern bis Fussgängerquerung West Wilerstrasse. Erstellung Velofurt Querung West (Wilerstrasse) und Nord (Apollostrasse). | Für nicht geübte Velofahrer: innen ist eine alternative Querung des Kreisels nötig. Aufgezeigte Lösung hat zu viele Querungen zur Folge. Mit der Verlängerung des Fuss-/Radwegs kann für diese Nutzergruppen auch ein sichereres Angebot mit Umgehung des Kreisels erstellt werden. | Der gem. Geh- und Radweg wurde bis zur Querungsstelle verlängert. Darüber hinaus nicht, um keine entgegengesetzte Veloführung am Kreisel zu provozieren.              |                   |    | X    |

| Nr. | Bemerkungen der Mitwirkenden   | Anträge der Mitwirkungen   | Antwort Kanton St. Gallen und Gemeinde   | Weiterbearbeitung |    |      |
|-----|--|--|--|-------------------|----|------|
|     |  |  |  | teilweise         | Ja | Nein |
| 32  | <a href="https://bikeable.ch/">https://bikeable.ch/</a> als Input für die Situationsanalyse verwenden?   | Auf der Plattform <a href="https://bikeable.ch/">https://bikeable.ch/</a> sind auch für Schwarzenbach einige Schwachstellen aus Velofahrer-Sicht erfasst. Im Rahmen der Analyse könnten diese aufgenommen und allenfalls auch gleich gelöst/entschärft werden. Erste Gemeinden nutzen diese Plattform bereits, um den Austausch mit den Velofahrenden zu führen. Jonschwil bzw. der Kt. SG könnten sich als erste aus der Ostschweiz als Partner zeigen. | Die gemeldeten Schwachstellen sind der Gemeinde Jonschwil bekannt. Diesen Sommer konnten bereits zwei Schwachstellen an der Schul- und an der Jonschwilerstrasse entschärft werden.  |                   | X  |      |
| 33  | Ergänzung Tabelle mit Abschätzung für MIV DTV, MSP/ASP für die vier Achsen Wilerstrasse West, Wilerstrasse Ost, Oberstetterstrasse und Jonschwilerstrasse. | Die Zahlenwerte wären hilfreich, um einen Vergleich zu Situationen an anderen Orten zu machen.   | Wird über pauschale Spitzenstundenanteile ergänzt  |                   | X  |      |
| 34  | Die Lösung an der Bushaltestelle funktioniert. Bitte frühzeitig mit der Kantonspolizei klären.   | Die Erfahrung an den Bushaltestellen Züberwangen, St. Gallerstrasse und Henau, Felsenegg mit dieser Anordnung (Velospur auf der Strassenseite, Wartebereich auf der Gebäudeseite) sind positiv. Im Falle eines sich nähernden Busses wird im gegenseitigen Respekt aufeinander Rücksicht genommen. Bei der Haltestelle Felsenegg wurde die Markierung von der KP umgekehrt angeordnet, was aber von den Buspassagieren nicht angenommen wurde.           | Die direkte Führung des Veloverkehrs am Strassenrand an der Haltestelle wird bezogen auf das Aussteigen kritisch gesehen. Im Vorprojekt kann eine solche Lösung untersucht und abgestimmt werden.  | X                 |    |      |
| 35  | Veloquerung Jonschwilerstrasse.  | Es ist unklar, wie Velofahrende von Jonschwil hier die Strasse queren sollen.  | Vorschlag zur Gestaltung der Querungsstelle kann in der folgenden Projektierungsphase überprüft werden. Er bedingt aber zusätzlichen Landerwerb.   | X                 |    |      |
| 36  | Veloquerung Jonschwilerstrasse.  | Es ist unklar, wie Velofahrende von Jonschwil hier die Strasse queren sollen.  | Der Velofahrer vom Kreisel kommen befährt die Querungsstelle im Mischverkehr und nutzt dann die Rampe um auf den gemeinsamen Fuss- und Radweg nach Jonschwil zu fahren. In der Gegenrichtung nutzt der Velofahrer die Querungshilfe. Der Randstein ist auf der |                   | X  |      |

| Nr. | Bemerkungen der Mitwirkenden  | Anträge der Mitwirkungen  | Antwort Kanton St. Gallen und Gemeinde  | Weiterbearbeitung |    |      |
|-----|---|---|---|-------------------|----|------|
|     |   |   |   | teilweise         | Ja | Nein |
|     |   |   | gesamten Länge abgesenkt.   |                   |    |      |
| 37  | Randsteine am Gehradweg anpassen, um von den Zufahrten auf den Gehradweg zu gelangen. Randstein ohne Anschlag verwenden (analog Trottoirüberfahrt). | Heute kann aus den Zufahrtswegen nicht auf den Gehradweg aufgefahen werden. Die Auffahrt sollte möglichst einfach sein, damit sich der Velofahrer auf die Verkehrssituation konzentrieren kann.   | Die konkrete bauliche Gestaltung erfolgt in den nächsten Projektierungsphasen. Der Hinweis wird aufgenommen   |                   | X  |      |
| 38  | Abschnitt 2: Kombination der beiden Varianten für die Querungsstelle (siehe beiliegende Skizze).  | Aufgrund der unterschiedlichen Bedürfnisse von Velofahrenden haben beide Varianten ihre Berechtigung. Aus Velosicht ideal wäre darum eine Kombination der beiden Varianten, welche beide Fahrwege zulässt und den Entscheid dem Velofahrenden überlässt.<br>Im beiliegenden Bild ist die Fahrspur für sichere Velofahrende in grün skizziert: Bereits auf dem Radweg kann per Blick zurück eine Lücke im Verkehr gesucht werden, um sich dann einzufädeln und vor der Insel zu stoppen, falls die Gegenfahrbahn nicht frei ist. Wichtig wäre, dass genügend Distanz zum Einfädeln zur Verfügung steht.<br>Rennvelofahrer und schnelle Velopendler bevorzugen diese Verkehrsführung. Weniger sicheren Velofahrenden steht die Variante über die Querungshilfe zur Verfügung.<br>Als teilweise vergleichbares Beispiel beiliegend auch ein Printscreen der Fürstenlandstrasse in Wil mit eingezeichneter Veloführung, um auf den Radweg Richtung Zuzwil zu kommen. Das ist eine sehr gute Lösung. | Vorschlag zur Gestaltung der Querungsstelle kann in der folgenden Projektierungsphase überprüft werden  | X                 |    |      |
| 39  | Signalisation 'Velo gestattet' vornehmen.   | Für schnelle Velofahrende (Rennvelo, E-Bike) aus Richtung Jonschwil ist die Fahrt auf diesem Zweirichtungs-Radgehweg als gefährlich zu betrachten. Aufgrund des Schwungs aus der  | Aus Gründen der Homogenität der Anlage wird eine Fortführung des bestehenden Fuss- und Radwegs bis zur Wilerstrasse favorisiert. Bei Wegfall der Benutzungspflicht "Velo gestattet" |                   |    | X    |



| Nr. | Bemerkungen der Mitwirkenden   | Anträge der Mitwirkungen  | Antwort Kanton St. Gallen und Gemeinde   | Weiterbearbeitung |    |      |
|-----|--|---|--|-------------------|----|------|
|     |  |   |  | teilweise         | Ja | Nein |
|     |  | Abfahrt, Fussgängern und vieler Grundstücksausfahrten sollte hier dem sicheren Velofahrer gestattet sein, auf die Autofahrbahn auszuweichen.<br>Bitte dazu auch den (unabhängigen) Post unter <a href="https://bikeable.ch/entries/JGSr4sXWtecJHAiAR">https://bikeable.ch/entries/JGSr4sXWtecJHAiAR</a> beachten.   | muss eine sichere Quermöglichkeit geschaffen werden.   |                   |    |      |
| 40  | Signalisation im Kreisbereich mit 'Fussweg/Velo gestattet' ausführen.<br>Querungen (Fussgängerstreifen) nach Möglichkeit mit Velofurt kombinieren. | Die vorgeschlagene Variante ergibt für weniger geübte Velofahrende eine Lücke im ansonsten durchgängigen Velonetz. Um diesen einen sicheren Weg im Kreisbereich zu erlauben, schlagen wir als Kompromiss die Signalisation der Trottoirs als 'Fussweg/Velo gestattet' vor. Als Orientierung kann das Projekt am Scheidwegkreisel in Flawil beigezogen werden. Allenfalls macht es Sinn das Trottoir im Bereich des Kreisels zusätzlich zu verbreitern und bei den Fussgängerstreifen nach Möglichkeit mit einer Velofurt zu ergänzen.   | Der Velofahrer soll bewusst nicht bis zum Kreisel geführt werden, um ein falsches Queren der Strasse zu vermeiden. Eine Führung Fussweg / Velo gestattet kann im Vorprojekt geprüft werden | X                 |    |      |
| 41  | Variante Velofurt wird bevorzugt.<br>Anordnung allenfalls anpassen.  | Die Velofurt bzw. ein Querungshilfe macht an dieser Stelle (analog zur Situation an der Geissmattstrasse) Sinn. Diese erlaubt Schülern auch den Kreisel zu umfahren, indem die Ringstrasse für den Weg zu Schule genutzt wird. Als Anpassung scheint uns die Anordnung Velofurt im Westen und Fussgängerübergang im Osten schlüssiger. Damit kann die Velofurt auch besser für sichere Velofahrer genutzt werden, um auf den gegenüberliegenden Radweg zu gelangen (siehe beiliegende Skizze).<br>Das Feedback zur Querung an der Geissmattstrasse ist auch für diese Querung zu berücksichtigen. | Die Gestaltung der Querungsstelle mit 2 Quermöglichkeiten für Velo führt zu einem zusätzlichen Landverbrauch. Eine solche Lösung kann im Vorprojekt geprüft werden.                        | X                 |    |      |

| Nr. | Bemerkungen der Mitwirkenden   | Anträge der Mitwirkungen  | Antwort Kanton St. Gallen und Gemeinde  | Weiterbearbeitung |    |      |
|-----|--|---|---|-------------------|----|------|
|     |  |   |   | teilweise         | Ja | Nein |
| 42  | Richtplantext: Verweis korrigieren im 2. Abschnitt: M21 statt M11                            | Die Priorisierung öV/FVV ist im Richtplantext Stand Februar 2023 im Kapitel M21 auf Seite 3 erwähnt.  | wird im Bericht korrigiert  |                   | X  |      |
| 43  | Mit diesem Bauvorhaben bin ich u.a. aus nachfolgenden Gründen nicht einverstanden.           | <p>Sehr geehrte Damen und Herren</p> <p>Mit diesem Bauvorhaben bin ich u.a. aus folgenden Gründen nicht einverstanden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Durch das Bauvorhaben bei der Wilerstrasse 30 verliere ich sechs meiner Parkplätze, welche ich dringend für mich, meine Mieter und mein Geschäft benötige.</li> <li>- Die Anfahrt mit dem Lastwagen für die An- und Auslieferung meiner Sanitärprodukte von und zur Wilerstrasse 30 ist nicht mehr möglich.</li> <li>- Die sichere Garagenein- und Ausfahrt ist nicht mehr gewährleistet.</li> <li>- Meine gut positionierte Werbetafel müsste entfernt werden.</li> </ul> <p>Ich bitte Sie um Kenntnisnahme.</p> <p>Mit freundlichen Grüssen</p> | Grundstück wird durch Veloinfrastruktur und Querungsstelle erheblich beeinträchtigt. Detailausarbeitung erfolgt im nachfolgenden Planungsschritt.   | X                 |    |      |
| 44  | Allgemeine Rückmeldung gemäss Beilage: Schwachstellenverbesserung, Vorschlag Radstreifen     |   | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wird zu Kenntnis genommen</li> <li>2. Es wurde ein Variantenstudium durchgeführt</li> <li>3. Es wurden Varianten mit Radstreifen und Radweg geprüft</li> <li>4. und 5. Die Variante Radweg wird aus Gründen der Verkehrssicherheit favorisiert</li> </ol> |                   |    | X    |
| 45  | Analog zu den vorangehenden Kapiteln einen Kartenausschnitt im technischen Bericht ergänzen. | Visualisierung mit Strassenlärmbelastungskataster Kt. SG (Geoportal).   | Es wurde auf die Darstellung im Bericht verzichtet.   |                   |    | X    |

| Nr. | Bemerkungen der Mitwirkenden   | Anträge der Mitwirkungen   | Antwort Kanton St. Gallen und Gemeinde  | Weiterbearbeitung |    |      |
|-----|--|--|---|-------------------|----|------|
|     |  |  |   | teilweise         | Ja | Nein |
| 46  | Es war eine totale Fehlplanung, abgeseget vom Gemeinderat (mit Gemeindeammann) dieses Logistikzentrum ins Dorf, zu bewilligen. Dazu haben wir das Gebiet Salen wo ALDI, Camion-Transport und diverse Industrie angesiedelt wurden. Langfristig muss Holenstein wieder ausgelagert werden. Dann wird eine Entlastung im Schwerverkehr erreicht.   | Wir haben Salen, ein Gebiet für Logistikzentren und Gewerbe. Somit muss nicht mitten ins Dorf ein Logistikzentrum platziert werden.  | Die Grundstücke an der Wilerstrasse in Schwarzenbach sind im Eigentum der Holenstein AG. Gleichzeitig sind die Grundstücke in der Gewerbe- und Industriezone. Aus diesem Grund kann nachvollzogen werden, dass Holenstein AG die Neubauten und die Weiterentwicklung ihres Betriebs auf diesen Grundstücken plant und realisiert. Aus den vorgenannten Gründen und aufgrund des Mangels an ähnlichen Grundstücken im Gebiet Salen sowie des eben realisierten Neubaus ist eine Umsiedlung derzeit kein Thema. |                   |    | X    |
| 47  | Finanzierungsanteil Bund aus Aggloprogramm und zeitliche Abhängigkeiten ergänzen.  | Im Sinne der Transparenz erscheint es hilfreich festzuhalten, welche Bundesbeiträge in die Region fließen und welche Bedingungen dafür bestehen.   | Die Agglomassnahmen und Finanzierung sowie Finanzierungszeitpunkte werden mit der Regio Wil, der Gemeinde und dem Kanton im weiteren Projektverlauf entsprechend angegangen.  | X                 |    |      |
| 48  | Meiner Meinung nach gehört in das Konzept Knoten Kreisel, auch die Entwicklung und Analyse der Apollo- und Pfattstrasse. inklusive Pläne. Diese beiden Strassen sind nur Gemeindestrasse und trotzdem sind sie ein wichtiger Teil der gesamten Entwicklung.  | Wir sind ein Gewerbebetrieb an der Pfattstrasse. Diese Neugestaltung der Pfattstrasse trifft uns essenziell und sind daher interessiert was sich am Verkehrsfluss ändert. Die Änderung wird unsere Logistik stark tangieren. | Die Umsetzung des BGK Wilerstrasse hat keinen Einfluss auf die Liegenschaft Pfattstrasse. Es sind keine baulichen Massnahmen in diesem Bereich nötig. Der am 7. Mai 2009 genehmigte Teilstrassenplan wurde bereits umgesetzt.   |                   |    | X    |
| 49  | Wilerstrasse Projekt wird scheitern!<br><br>Es ist im Name des Allmächtigen zum Scheitern verurteilt!<br>Wir werden keine Bäume und keine Bauminsel vor unserem Gebäude und Liegenschaft genehmigen. Die Parkplätze sind unter Wohnheits-Recht werden wir nicht hergeben. Keinen Radweg über unser Grundstück.<br>Wir werden keinen Meter Land dafür hergeben. Das ist viel zu gefährlich bei unserem Eingang E- |  | Die Phase der Mitwirkung ist für die Einholung von Rückmeldungen vorgesehen. Dadurch sollen das Vorhaben verbessert und die Anliegen der Bevölkerung aufgenommen werden. Im Rahmen des Projektverlaufs sind auch persönliche Gespräche mit den Anstössern geplant. Derzeit ist keine Umfahrungsstrasse für das Dorf Schwarzenbach geplant.  |                   |    | X    |

| Nr. | Bemerkungen der Mitwirkenden  | Anträge der Mitwirkungen   | Antwort Kanton St. Gallen und Gemeinde  | Weiterbearbeitung |    |      |
|-----|---|--|---|-------------------|----|------|
|     |   |  |   | teilweise         | Ja | Nein |
|     | <p>Radfahrer mit 40 Km/h an unserer Haustüre vorbei.</p> <p>Das ganze Strassenprojekt ist für den Papierkorb! Es wird scheitern! Die Allmächtige Regierung und Heerscharen wird euch alles verhindern! Wenn ihr die Umfahrung nicht angeht wird alles scheitern!</p>  |  |   |                   |    |      |
| 50  | <p>Besten Dank für die Möglichkeit sich im Rahmen der Mitwirkung einzubringen. Aus unserer Sicht wurde das Projekt sehr sauber konzipiert und aufgearbeitet. Die Folgerungen sind schlüssig und nachvollziehbar.</p> <p>Wir unterstützen grundsätzlich die favorisierte Variante mit getrennten Radwegen im Dorfkern. Mit diesem Ansatz werden die Grundlagen geschaffen, um zukünftiges Verkehrswachstum vermehrt auf nachhaltigem Weg abzuwickeln. Zudem werden damit die unterschiedlichen Bedürfnisse der Velofahrenden berücksichtigt. Wo dies noch weiter optimiert werden kann, haben wir Anmerkungen in Bericht und Plänen ergänzt. Wir wünschen viel Erfolg mit dem Projekt.</p> |  | <p>Der Gemeinde Jonschwil ist ein gutes Miteinander sämtlicher Verkehrsteilnehmenden und Verkehrsmitteln wichtig. Das möchten wir durch die Umsetzung dieses Vorhabens auch erreichen.</p>  |                   | X  |      |
| 51  | <p>Für weitere Mitwirkungen ist es wünschenswert auch die Pläne als downloadbare pdf's zur Verfügung zu haben. Das Navigieren über die Web-Applikation ist eher umständlich.</p>  |  | <p>Die Gemeinde Jonschwil setzt für Mitwirkungen auf das Produkt E-Mitwirkung von Konova. Wir werden die Rückmeldung bei Konova für eine allfällige Weiterentwicklung weiterreichen.</p>  |                   |    | X    |
| 52  | <p>1) kleine Bäume ok wenn kein Schattenwurf auf geplante Solaranlage auf Gebäude 836.<br/>2) Pflege durch Gemeinde gewährleistet.</p>  | <p>1) Solaranlage relevant für zukünftige Wärmepumpe<br/>2) Pflege der Bäume nicht tragbar für Grundstückseigentümer</p> | <p>Die Grösse und die Standorte der Bäume wird mit dem Bauprojekt definiert. Die Höhe kann sicher berücksichtigt werden, damit kein Schattenwurf auf die geplante PV-Anlage erfolgt. Ebenfalls wird zu diesem Zeitpunkt auch die Pflege definiert. Bilder aus dem Jahr 2013 zeigen bereits eine ähnliche Situation in diesem Bereich.</p> |                   | X  |      |

**Tabelle 2:** Detaillierte Auswertung der Eingaben