



Projekt Nr. 058.5.003

15. November 2024

Gestaltungskonzept Strassenräume in Kerngebieten

Walenstadt – Berschis - Tscherlach

Bericht



Ingress

Plandarstellungen sind grundsätzlich nach Norden ausgerichtet.

ERR Raumplaner AG
Teufener Strasse 19
9001 St.Gallen

www.err.ch
info@err.ch
Telefon +41 (0)71 227 62 62

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	5
1.1	Planungsanlass	5
1.2	Ortsteile	5
1.3	Planungsziele	7
1.4	Projektteam	7
2	Grundlagen	8
2.1	Kantonaler Richtplan	8
2.2	Gesamtverkehrsstrategie St. Gallen	8
2.3	Merkblatt Abstimmung Siedlungsentwicklung und Verkehr	9
2.4	Kommunale Richtplanung / Raumkonzept	9
2.5	Zonenplan	11
2.6	Schutzverordnung	12
2.7	Öffentliches Verkehrsnetz	13
2.8	Strassenklassierung	14
2.9	Parkraumkonzept und Signalisierung	15
2.10	Fuss- und Veloverkehrsnetz	16
2.11	Schwachstellenanalyse Radwegnetz	17
2.12	Unfallgeschehen	18
2.13	Schulwege	18
3	Analyse Siedlung	20
3.1	Historische Siedlungsentwicklung	20
3.2	Ortsbild	22
3.3	Prägende Struktur- und Gestaltungselemente	24
4	Werkzeugkasten Gestaltungskonzept Walenstadt	27
4.1	Einführung	27
4.2	Hierarchie und Materialisierung Oberfläche	28
4.3	Entwässerung / Prinzip der «Schwammstadt»	32
4.4	Bepflanzung	32
4.5	Beleuchtung	34
4.6	Möblierung	35
4.7	Öffentliche Nutzungen	36
4.8	Verkehrssicherheit	37
4.9	Tempo-30-Zonen	41
4.10	Begegnungszone (Tempo 20)	43

4.11	Behindertengerechtigkeit.....	44
5	Gestaltungskonzept	45
5.1	Ortsteil Walenstadt.....	46
	Postplatz.....	47
	Waisenhausplatz	49
	Knoten Linden-/ Burgstrasse	51
	Lindenplatz	53
	Rathausplatz	56
	Löwenplatz	58
	Weitere Potenzialflächen.....	61
5.2	Ortsteil Tscherlach	63
	Schneckenplatz	64
	Dorfplatz	67
5.3	Berschis	69
	Lindenplatz	70
	Knoten Unterdorfstrasse / Schulhausstrasse	73
6	Verfahren.....	75
6.1	Erarbeitung Konzept	75
6.2	Mitwirkung	75
6.3	Erlass	75
7	Ablauf Realisierung.....	76
7.1	Ablauf Planung.....	76
7.2	Beizug Fachexperten	76
7.3	Verfahren	77
7.4	Rechtslage	77
8	Anhang.....	78

1 Ausgangslage

1.1 Planungsanlass

Die Gemeinde Walenstadt hat im Rahmen des Projekts Sanierung Bergstrasse erkannt, dass Handlungsbedarf für ein Gestaltungskonzept für die Kerngebiete der Ortsteile Walenstadt, Tscherlach und Berschis besteht. Mit einem einheitlichen Konzept sollen diese Gebiete unter Berücksichtigung der Eigenheiten jedes Ortsteils attraktiver und siedlungsverträglicher gestaltet werden.

1.2 Ortsteile

Der Perimeter umfasst den gesamten Strassenraum von Fassade zu Fassade sowie die Einlenkerbereiche der einmündenden Quartiersstrassen.

Walenstadt

Der Bearbeitungsperimeter umfasst das gesamte Ortsbilschutzgebiet sowie eine Erweiterung nach Süden und Norden.



Orthofoto mit
Perimeterab-
grenzung
Quelle: Geoportal
Zugriff: 2023

- Potenzialflächen
- 1 Postplatz
- 2 Waisenhausplatz
- 3 Linden-/ Burgstrasse
- 4 Lindenplatz
- 5 Rathausplatz
- 6 Löwenplatz
- 7 See- / Rempartstrasse

Tscherlach

Der Bearbeitungsperimeter erstreckt sich entlang der Oberdorf- und Schulhausgasse, dem Feldweg und der Dorfstrasse.



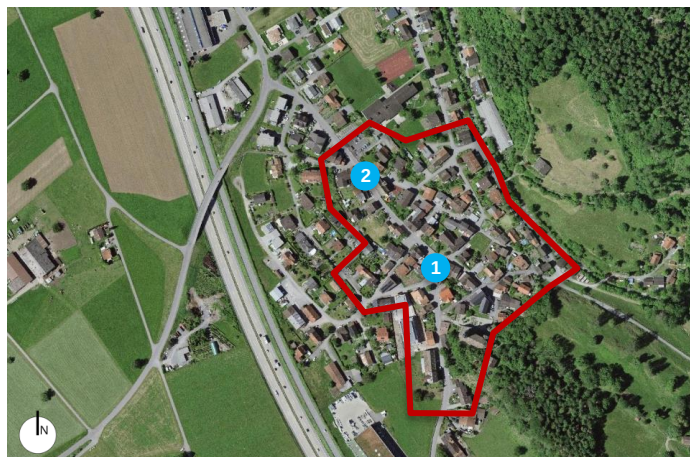
Orthofoto mit
Perimeterab-
grenzung

Quelle: Geoportal
Zugriff: 2023

- Potenzialflächen
- 1 Schneckenplatz
- 2 Dorfplatz

Berschis

Der Bearbeitungsperimeter erstreckt sich hauptsächlich entlang der Unter- / Vorderdorfstrasse, der Oberdorfstrasse und der Schulhausstrasse sowie mehreren kleineren Querstrassen.



Orthofoto mit
Perimeterab-
grenzung

Quelle: Geoportal
Zugriff: 2023

- Potenzialflächen
- 1 Lindenplatz
- 2 Unterdorfstrasse / Schulhausstrasse

1.3 Planungsziele

Mit der Erarbeitung des Gestaltungskonzepts soll ein Instrument geschaffen werden, das für künftige Projekte im Strassenraum von Kerngebieten als Leitfaden dient. Damit soll eine gewisse Einheitlichkeit und Qualitätssicherung erreicht werden, mit dem Ziel, die Strassenräume ganzheitlich zu betrachten und siedlungsverträglich(er) zu gestalten sowie die Attraktivität des Strassenraums in den Dorfkernen zu erhöhen, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr.

In Kerngebieten handelt es sich meist um Strassen im Mischverkehr, wo sich alle Verkehrsrarten (Fuss- und Veloverkehr, ÖV und MIV) gleichermassen bewegen und aufeinander Rücksicht nehmen sollen.

Der Verkehrssicherheit wird dabei ein hohes Gewicht beigemessen. Die gängigen Normen werden berücksichtigt im Bewusstsein, dass diese Empfehlungen sind, keine Gesetze. Die «Lesbarkeit» und «Erkennbarkeit» des Strassenraums wird ebenfalls hoch gewichtet.

Für das Gestaltungskonzept spielt die Praxistauglichkeit eine grosse Rolle. Die Massnahmen sollen unterhaltsarm und dauerhaft sein und vorhandene Qualitäten der intakten Struktur von Kerngebieten mit einer ansprechenden Gestaltung aufwerten.

1.4 Projektteam

Planerteam

Das Projektteam ist interdisziplinär zusammengestellt und besteht aus folgenden Planenden:

- ERR Raumplaner AG
Karin Bétrisey, dipl. Kulturing. ETH SIA SVI, Raumplanerin FSU, Gutachterin SIA,
pat. Ingenieur-Geometerin
Judith Senn, Dipl.-Ing. Architektin
Xenia Schmid, Raumplanerin BSc FHO
Fabian Kalbermatten, MSc ETH Raumentwicklung und Infrastruktursysteme
- BROBAG Bauingenieure, Mols
Roger Broder, dip. Bauing. FHO

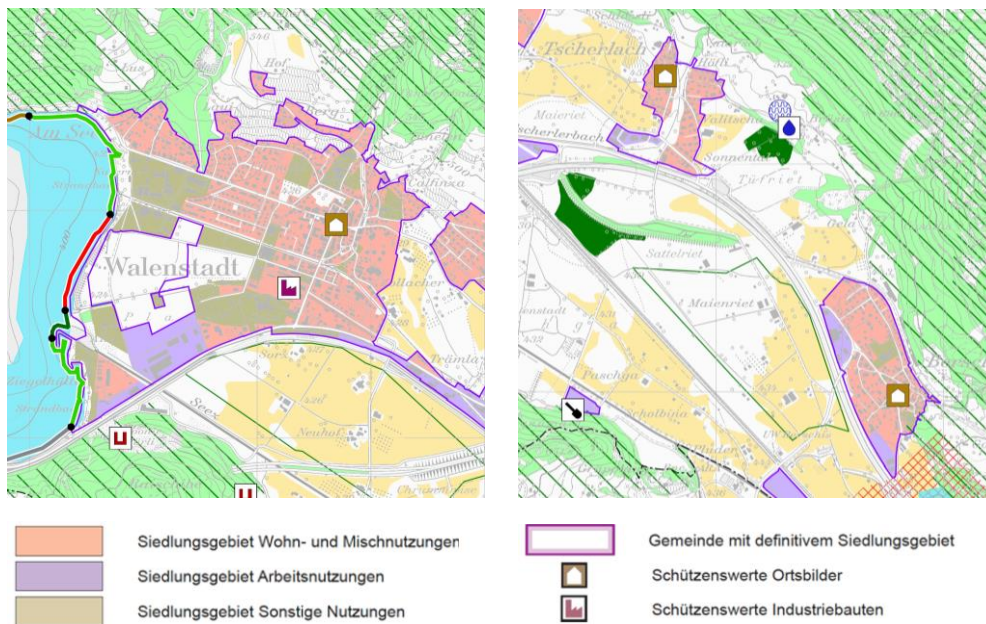
Vertreter Gemeinde Walenstadt

- Daniel Giger, Gemeinderat, Ressort Tiefbau und Verkehr
- Bruno Rothmund, Leiter Tiefbau / Leiter Bau und Umwelt

2 Grundlagen

2.1 Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan St. Gallen zeigt für den Ortsteil Walenstadt ein schützenswertes Ortsbild von nationaler Bedeutung und für die Ortsteile Tscherlach und Berschis ein schützenswertes Ortsbild von kantonaler Bedeutung.



Ausschnitt kantonalen Richtplan

Quelle: Geoportal
Stand: September 2023

2.2 Gesamtverkehrsstrategie St. Gallen

Die Gesamtverkehrsstrategie (GVS SG) stammt aus dem Jahr 2017 und legt die Stossrichtung für ein kantonales nachhaltiges Verkehrssystem fest. Sie orientiert sich an den vier zentralen Zielen «erreichbar», «ökologisch», «solidarisch und sicher» sowie «finanzierbar und wirtschaftlich». Darüber hinaus wird die kantonale Strategie in die Strategien für die einzelnen Regionen aufgefächert. Mit der GVS SG werden nicht zuletzt auch die sektoralen Programme, insbesondere das ÖV-Programm (öffentlicher Verkehr) und das Strassenbauprogramm, aufeinander abgestimmt. Walenstadt gehört zur Region Sarganserland-Werdenberg. Als Herausforderungen werden folgende Aspekte genannt:

- Geringe öV-Nachfrage in Randzeiten und Randräumen
- Bahnhofstellen teilweise mit beachtlicher Entfernung von Siedlungszentren
- Geringere Konkurrenzfähigkeit des ÖV gegenüber MIV (motorisierter Individualverkehr) aufgrund der Fahrzeiten
- Bedeutende nicht ausgeschöpfte Potenziale für FVV (Fuss- und Veloverkehr)

Folgende strategischen Stossrichtungen werden aufgeführt:

- Optimierung und Ausbau der Infrastrukturen für den kombinierten Verkehr, v. a. an den Bahnhöfen
- Verbesserung des Images von öV und FVV und Schaffung einer höheren Akzeptanz
- Gegenseitige Abstimmung von Infrastrukturentwicklung sowie Landschafts- / Naturschutz- und Siedlungsentwicklung
- Schutz der Zentren vor Transitverkehr

2.3 Merkblatt Abstimmung Siedlungsentwicklung und Verkehr

Das Merkblatt aus dem Jahr 2020 ist im Rahmen eines kantonalen Abstimmungsprozesses unter Einbezug der verschiedenen Ämter Tiefbauamt (TBA), Amt für Raumentwicklung und Geoinformation (AREG), Amt für öffentlichen Verkehr (AöV), Amt für Umwelt (AFU) und Rechtsabteilung des Baudepartementes erarbeitet worden. Es fokussiert sich auf die Themenbereiche Verkehr und Lärm.

Es liefert Informationen und Anweisungen an die Planungsakteure, wie mit Mehrverkehr und Lärmfragen umzugehen ist und soll dazu beitragen, dass Gemeinden und Bauherrschaften

- Informationen haben, um die aktuelle und zukünftige Verkehrssituation einschätzen zu können;
- wissen, wie der Kanton Vorhaben in verkehrlicher Hinsicht beurteilt und welche Anforderungen er stellt;
- wissen, welche Optimierungsmöglichkeiten bestehen.

2.4 Kommunale Richtplanung / Raumkonzept

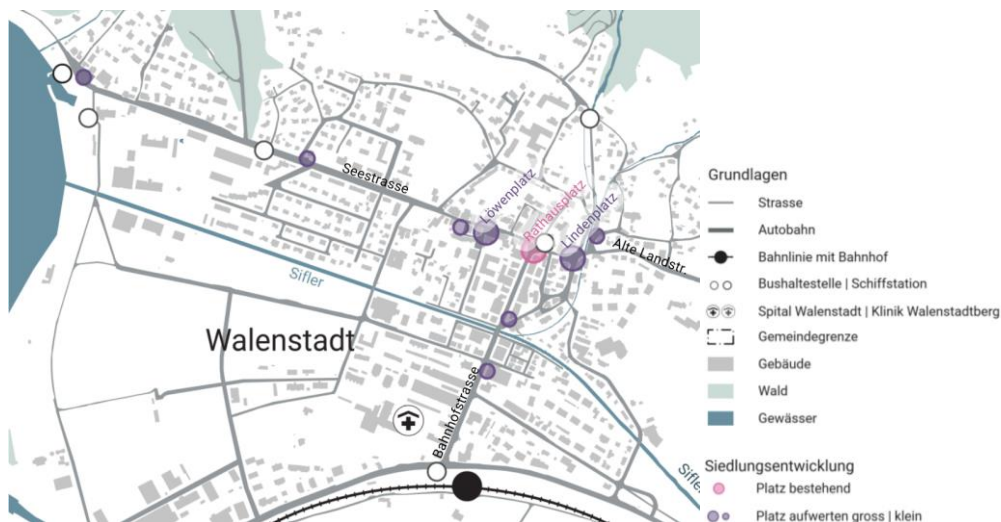
Der kommunale Richtplan wird aktuell überarbeitet. Das Raumkonzept (Stand Vorprüfung und Mitwirkung, 20.03.2023) legt folgende relevanten Aussagen für das Planungsgebiet in verkehrlicher Hinsicht fest.

Plätze aufwerten

«Entlang der Bahnhofstrasse und der Seestrasse / Alte Landstrasse befinden sich einige kleine und grössere Plätze. Diese verfügen über grosses Potenzial als Treff- und Aufenthaltspunkte sowie für die Aufwertung des Zentrums von Walenstadt. Im Zuge der Umgestaltung der Bahnhofstrasse wurde der Rathausplatz bereits aufgewertet. Bei den weiteren Platzsituationen wurde das Potenzial noch nicht vollständig ausgeschöpft. Diese sind vielfach mit Parkplätzen belegt oder werden kaum als Aufenthaltsorte wahrgenommen. [...]

Leitsätze: Die wichtigen Verbindungen vom Bahnhof ins Ortszentrum sowie vom Zentrum an den See sollen mit einer Abfolge attraktiver Plätze ausgestaltet und Gastronomienutzungen darauf zugelassen werden. Die Aufenthaltsqualität auf dem Rathausplatz soll weiter gefördert werden. Bei dem Linden- und dem Löwenplatz soll ebenfalls eine deutliche Steigerung der Qualität als Aufenthaltsort erfolgen. Eine Begrünung dieser Plätze sowie eine Reduktion der

oberirdischen Parkierungsflächen soll geprüft werden. Bei den kleineren Plätzen sollen Nischen mit einer attraktiven Möblierung und Bepflanzung ausgestaltet werden.»



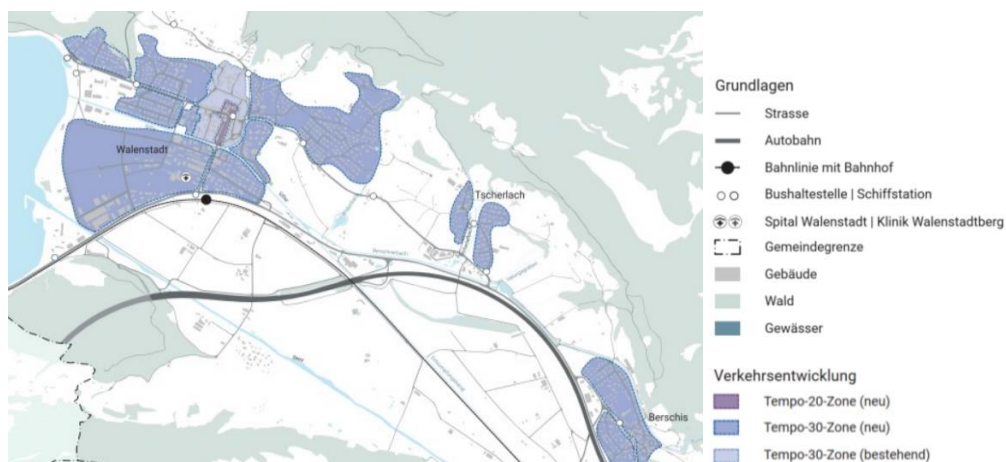
Raumkonzept
Teil Siedlung
(Plätze im Zentrum von Walenstadt)

Quelle: R+K Büro
für Raumplanung
20. März 2023

Niedrigtempogebiete

«Im Zentrum von Walenstadt, nördlich vom Sifler, gilt heute eine Maximalgeschwindigkeit von 30 km/h. Auf dem nördlichen Abschnitt der Bahnhofstrasse gilt Tempo 20. Langfristig soll dieses Temporegime nach Osten und Westen erweitert werden. [...] Davon ausgenommen sind in der Regel Kantonsstrassen und Gemeindestrassen erster Klasse. [...]

Leitsätze: Auf dafür geeigneten Strassen werden Temporeduktionen und eine sichere Koexistenz verschiedener Verkehrsteilnehmenden gefördert.»



Raumkonzept
Teil Verkehr
(Niedrigtempogebiete)

Quelle: R+K Büro
für Raumplanung
20. März 2023

2.5 Zonenplan

Gemäss rechtskräftigem Zonenplan vom 30. April 2014 liegt das Bearbeitungsgebiet überwiegend in der Dorfkerzone und der Kernzone sowie der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen.

Die Zonenzuweisung bildet den zentralen Charakter des Strassenumfelds ab. Für die dort angesiedelten Nutzungen bildet der Lindeplatz den öffentlichen Vorbereich und trägt damit massgeblich zum Erscheinungsbild bei und eröffnet die Möglichkeit eines Begegnungsorts im Strassenraum.



Ausschnitt Zonenplan

30. April 2014



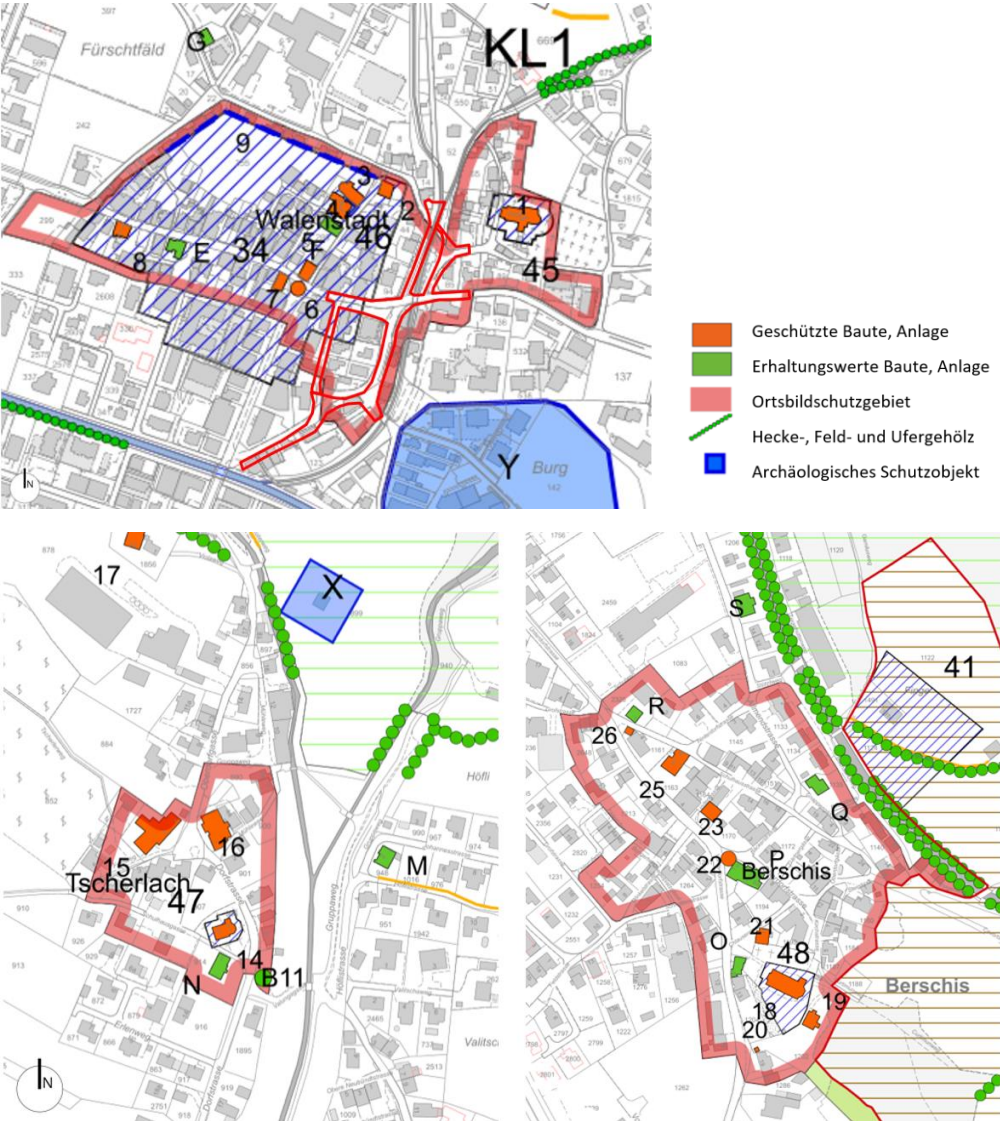
Ausschnitt Zonenplan

Links: Tscherlach
Rechts: Berschis

30. April 2014

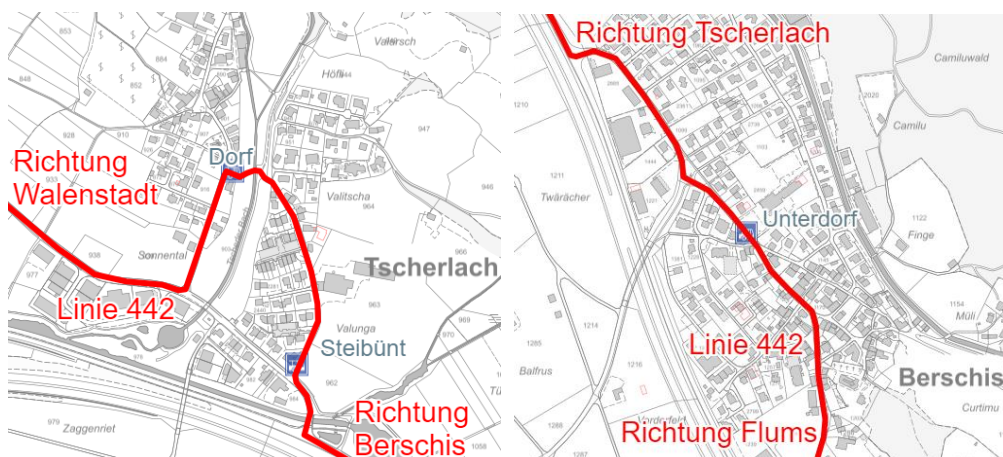
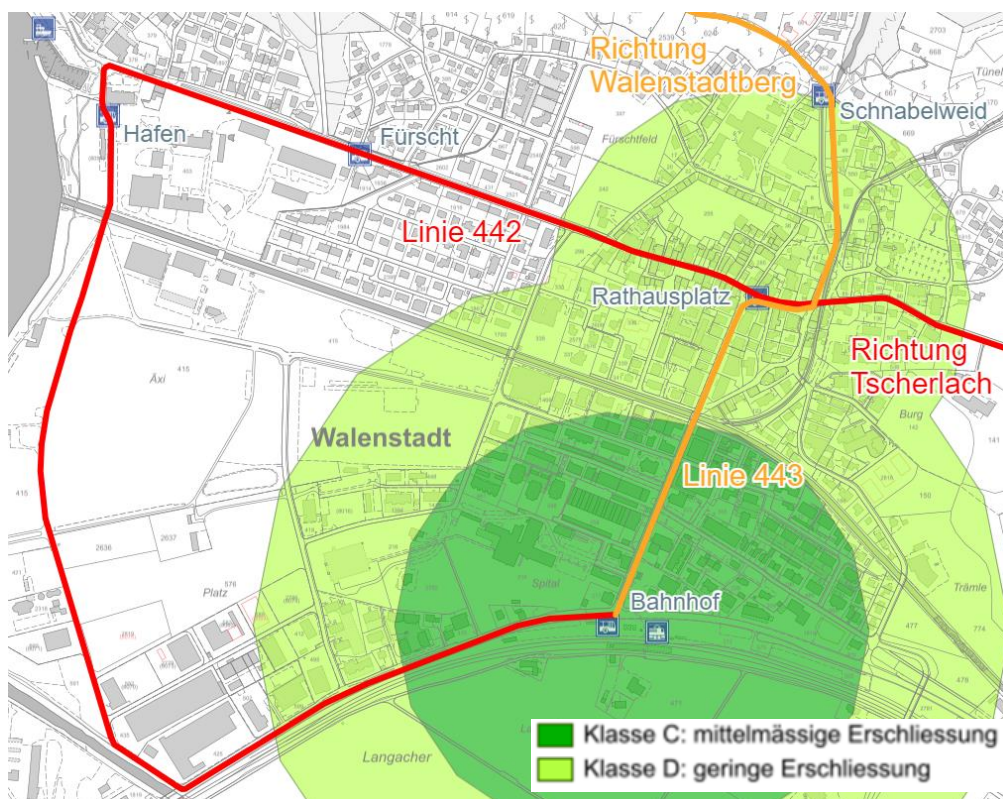
2.6 Schutzverordnung

Gemäss der kommunalen Schutzverordnung vom 9. Februar 2004 liegen die Bearbeitungsgebiete in den jeweiligen Ortsbildschutzgebieten der drei Ortsteile. Einige wichtige Kulturobjekte liegen in unmittelbarer Nähe und werden durch diese Strassen direkt erschlossen.



2.7 Öffentliches Verkehrsnetz

Das Zentrum ist über die Haltestelle «Walenstadt, Rathausplatz» mit den Linien 442 und 443 (Bahnhof Walenstadt Richtung Flums bzw. Walenstadtberg) erschlossen. Das Zentrum ist mit der ÖV-Güteklasse D gering erschlossen. Die Haltestelle wird pro Richtung und Buslinie im Stundentakt bedient und ist aktuell nicht behindertengerecht ausgestaltet. Die Ortsteile Tscherlach und Berschis sind über die Buslinie 442 erschlossen. Die Haltestellen sind aktuell nicht behindertengerecht ausgestaltet.



2.8 Strassenklassierung

Mit der Klassierung von Strassen wird deren Zweck definiert. Für Gemeindestrassen existieren Strassen 1. Klasse, 2. Klasse und 3. Klasse:

- Gemeindestrassen 1. Klasse dienen dem örtlichen und dem überörtlichen Verkehr. Sie stehen dem allgemeinen Motorfahrzeugverkehr offen.
- Gemeindestrassen 2. Klasse dienen der Groberschliessung des Baugebietes und der Erschliessung grösserer Siedlungsgebiete ausserhalb des Baugebietes. Sie stehen in der Regel dem allgemeinen Motorfahrzeugverkehr offen.
- Gemeindestrassen 3. Klasse dienen der übrigen Erschliessung sowie der Land- und Forstwirtschaft. Sie stehen dem allgemeinen Motorfahrzeugverkehr nicht offen.

Bei der Erstellung von Strassenprojekten ist jeweils zu berücksichtigen, welche hierarchische Bedeutung die Strasse im Gemeindenetz hat. Weiter ist zu berücksichtigen, ob eine Buslinie auf dem Strassenzug verkehrt und ob wichtige Schulwege auf diesem geführt werden oder ob sich wichtige Quell- und Zielpunkte (Schulen, öffentliche Gebäude, touristische Attraktionen, Läden etc.) in diesem Strassenzug befinden.

In sämtlichen Betrachtungsperimetern verläuft eine Gemeindestrasse 1. Klasse, welche jeweils das Rückgrat der Erschliessung sowie des öffentlichen Freiraums darstellt. In diese Hauptverkehrsachsen münden diverse untergeordnete Gemeindestrassen 2. und 3. Klasse. Im Ortsteil Walenstadt ist die Bahnhofstrasse südlicher der «Sifler» eine Kantonsstrasse.



Ausschnitt Strassenplan

Walenstadt (links),
Tscherlach (rechts
oben), Berschis
(rechts unten)

Quelle: Geoportal
Zugriff: September
2023

2.9 Parkraumkonzept und Signalisierung

Die Gemeinde verfügt über ein Parkierungskonzept, welches das Parkieren von Motorfahrzeugen sowie Elektro- und Solarmobilen auf öffentlichem Grund regelt, wobei eine Einteilung in unterschiedliche Sektoren (A-D) vorgenommen wurde. Für die einzelnen Sektoren gelten jeweils unterschiedliche Parkierungsgebühren, die auf den Zweck und die Standortqualitäten der Sektoren abgestimmt sind. Die Einteilung ist im Geoportal ersichtlich.

Das Zentrum von Walenstadt wurde im Jahr 2017 als Tempo-30-Zone signalisiert und die Bahnhofstrasse grundlegend und hochwertig umgestaltet. Die Bahnhofstrasse und der Rathausplatz wurden aufgrund von Problemen bei der Verkehrsführung im Jahr 2022 in eine Tempo-20-Begegnungszone umgebaut.



Temporegime Zentrum

Quelle: Ingenieur Bieli Verkehrstechnik und Verkehrsplanung, 30. September 2021

2.10 Fuss- und Veloverkehrsnetz

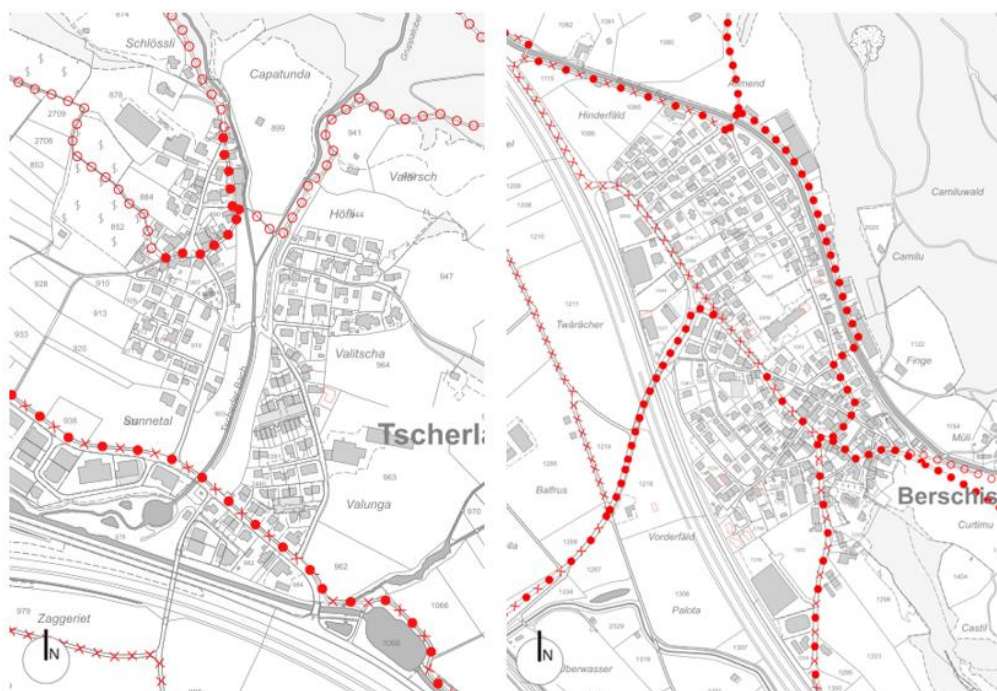
Das Fuss- und Velowegnetz kann den nachstehenden Kartenausschnitt entnommen werden. Auf der Bahnhofstrasse und der Alten Landstrasse verläuft ein Fuss- und Veloweg und auf der See- und Bergstrasse ein Fussweg.



Fuss- und Velo-
verkehrsnetz

Quelle: Geoportal
Zugriff: August
2022

Im Ortsteil Tscherlach führt ein kurzes Stück eines Fusswegs über den Feldweg und den Mühleweg. Im Ortsteil Berschis sind auf der Unter- / Vorderdorfstrasse, der Oberdorfstrasse und dem Ziegelhüttenweg / der Hanfländerstrasse Fuss- respektive Radwege vorhanden.



Fuss- und Velo-
verkehrsnetz

Links: Tscher-
lach
Rechts: Ber-
schis

Quelle: Geoportal
Zugriff: August
2022

2.11 Schwachstellenanalyse Radwegnetz

Die Bahnhofstrasse wird in der Schwachstellenanalyse als lineare Schwachstelle bezeichnet, da es durch die parkierenden Fahrzeuge an Verkehrssicherheit mangelt. Die punktuellen Schwachstellen an den Kreuzungen weisen hauptsächlich Mängel hinsichtlich Verkehrssicherheit auf (vgl. Objektblätter im Anhang dieses Berichtes). Diese Analyse ist nicht mehr aktuell, da mit der Errichtung einer Begegnungszone auf der Bahnhofstrasse das Vortrittsregime zugunsten der zu Fuss Gehenden angepasst wurde und sich damit die Verkehrssicherheit sowohl für Fussgänger als auch Velofahrer markant verbessert hat.

In den Ortsteilen Tscherschach und Berschis sind Schwachstellen nur ausserhalb des Bearbeitungsperimeters vorhanden.



- Alternativrouten: Regionale Route
- Lineare Schwachstellen
- Punktueller Schwachstellen

2.12 Unfallgeschehen

Innerhalb des Projektperimeters wurden seit 2011 nur Unfälle mit Leichtverletzten registriert. Im Ortsteil Tscherlach eignete sich ein Unfall mit Personenschaden. Der Strassenraum im Perimeter ist aus objektiver Sicht nicht als gefährlich einzustufen und die verzeichneten Fussgängerunfälle im Zentrum dürften sich aufgrund des neuen Temporegimes reduzieren, da mit der gesenkten Geschwindigkeit und der Vortrittsregelung (Begegnungszone) zugunsten der Fussgänger eine erhöhte Aufmerksamkeit einhergeht.

2.13 Schulwege

Für die drei Ortsteile Walenstadt, Tscherlach und Berschis liegen keine von der Gemeinde erhobenen Schulwege vor. Nachfolgend werden die Standorte von Schulen und Kindergärten sowie mögliche Schulwege erläutert. In Tscherlach befindet sich kein Schulstandort.

Schulbus

Für Schulkinder und Kindergartenkinder besteht neben dem regulären Linienbus auch ein Schulbus, der zwischen Walenstadt, Berschis und Tscherlach verkehrt. Der Schulbus verkehrt jeweils am Morgen und Mittag und ist abgestimmt auf den Stundenplan. Die Haltestellen des Schulbusses sind in den nachfolgenden Abbildungen ebenfalls dargestellt.

Walenstadt

Im Ortsteil Walenstadt befinden sich Kindergarten, Primarschule und Oberstufenschule direkt nebeneinander entlang der Schulhausgasse und der Obstadtstrasse. Kindergartenkinder werden im Rempartschulhaus und im Obstadt Kindergarten unterrichtet. Primarschüler/innen gehen im Linth-Escher Schulhaus und im Obstadt Schulhaus zur Schule. Im Obstadt Schulhauses findet auch der Unterricht der Oberstufenschüler/innen statt.



Standorte von Schulen, Kindergärten und Bushaltestellen in Walenstadt

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage geoportal.ch

Berschis

In Berschis befinden sich ein Kindergarten im alten Schulhaus an der Ecke Unterdorfstrasse/Schulhausstrasse sowie eine Primarschule im Schulhaus Camilun.



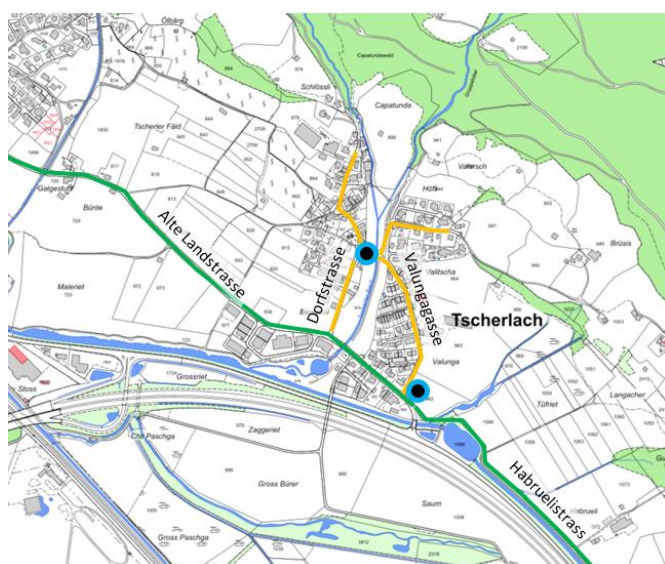
Standorte von Schulen, Kindergärten und Bushaltestellen in Berschis

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage geoportal.ch

- Standort Schulhaus / Kindergarten
- Standort Bushaltestelle (Schulbus)
- Schulweg (zu Fuss)
- Schulweg (Velo)

Tscherlach

Schulkinder aus Tscherlach gehen an den Standorten in Walenstadt und Berschis zur Schule oder in den Kindergarten. Der Transport erfolgt per Schulbus oder Velo.



Standorte von Schulen, Kindergärten und Bushaltestellen in Tscherlach

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage geoportal.ch

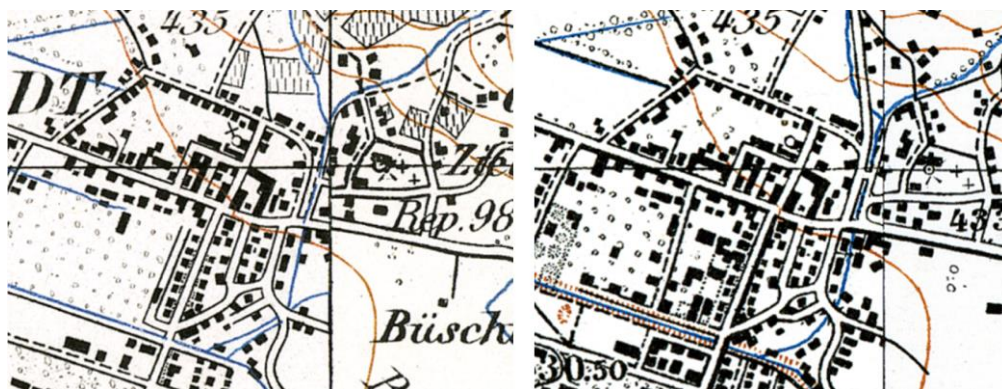
- Standort Bushaltestelle (Schulbus)
- Schulweg (zu Fuss)
- Schulweg (Velo)

3 Analyse Siedlung

3.1 Historische Siedlungsentwicklung

Walenstadt

Bereits um 1900 ist der Dorfkern mit der Strassenführung markant ausgebildet. Die Bergstrasse in Richtung Walenstadtberg entwickelte sich Anfang 1944.



Ausschnitt aus historischen Karten

Links: 1904
Rechts: 1944

Quelle:
map.geo.admin.ch
Zugriff: August 2022

Die Strassenräume geben der Siedlung seit langer Zeit eine Struktur, die bis heute Bestand hat und stetig ausgebaut wurde. Am Hang sind Rebberge weitgehend zurückgedrängt worden, zugunsten der Siedlungsentwicklung. Die Bachläufe prägen das Siedlungsbild und säumen die Bergstrasse, teilweise mit Bepflanzung.

Der Lindenplatz bildet einen wichtigen Orientierungspunkt als östlichen Abschluss des engeren Siedlungskerns und als Bindeglied zwischen Rathaus und Kirche. Bis heute ist dieser Platz mit der prächtigen Linde erhalten, allerdings sind die Platzverhältnisse um die Linde durch den Strassenausbau markant verkleinert worden.

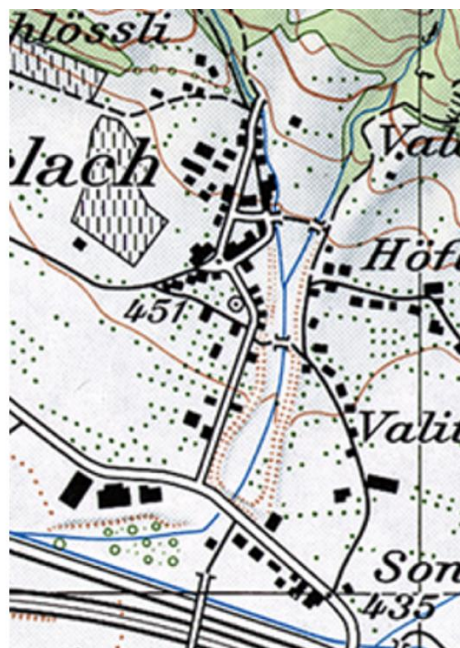


Luftbild 1944, Lindenplatz

Quelle: swisstopo

Tscherlach

Die heutige Strassenführung ist bereits seit 1900 ersichtlich. Durch eine Überschwemmung 1907 musste jedoch der Tscherler Bach stark verbreitert werden, was zu Anpassungen am Strassennetz führte. Eine starke Bautätigkeit ab 1985 führte zur heutigen Situation.



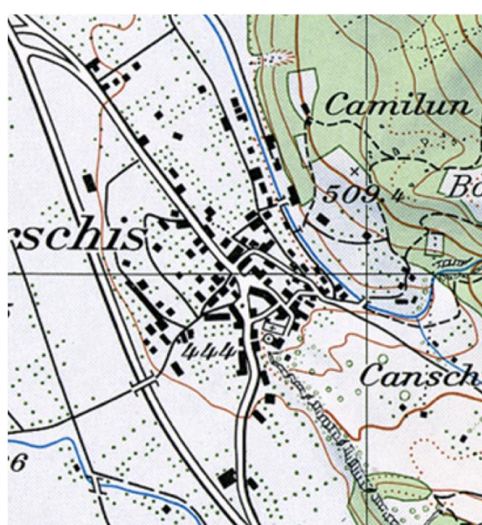
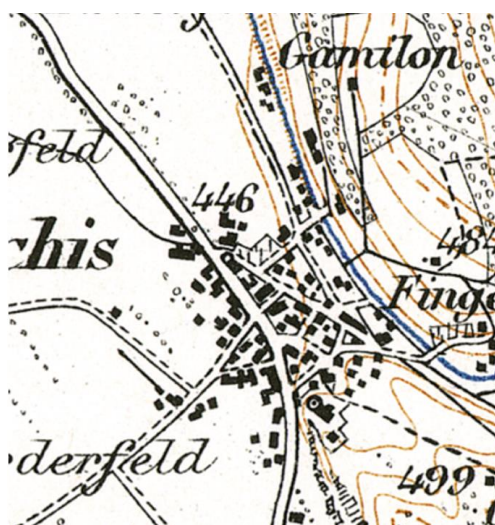
Ausschnitte aus
historischen
Karten

Links: 1900
Rechts: 1985

Quelle:
map.geo.ad-
min.ch
Zugriff: März
2023

Berschis

Im Bereich der Kreuzung Schmittenstrasse-Vorderdorfstrasse-Oberdorfstrasse ist das Zentrum mit zwei kleinen Plätzen angedeutet.



Ausschnitte aus
historischen
Karten

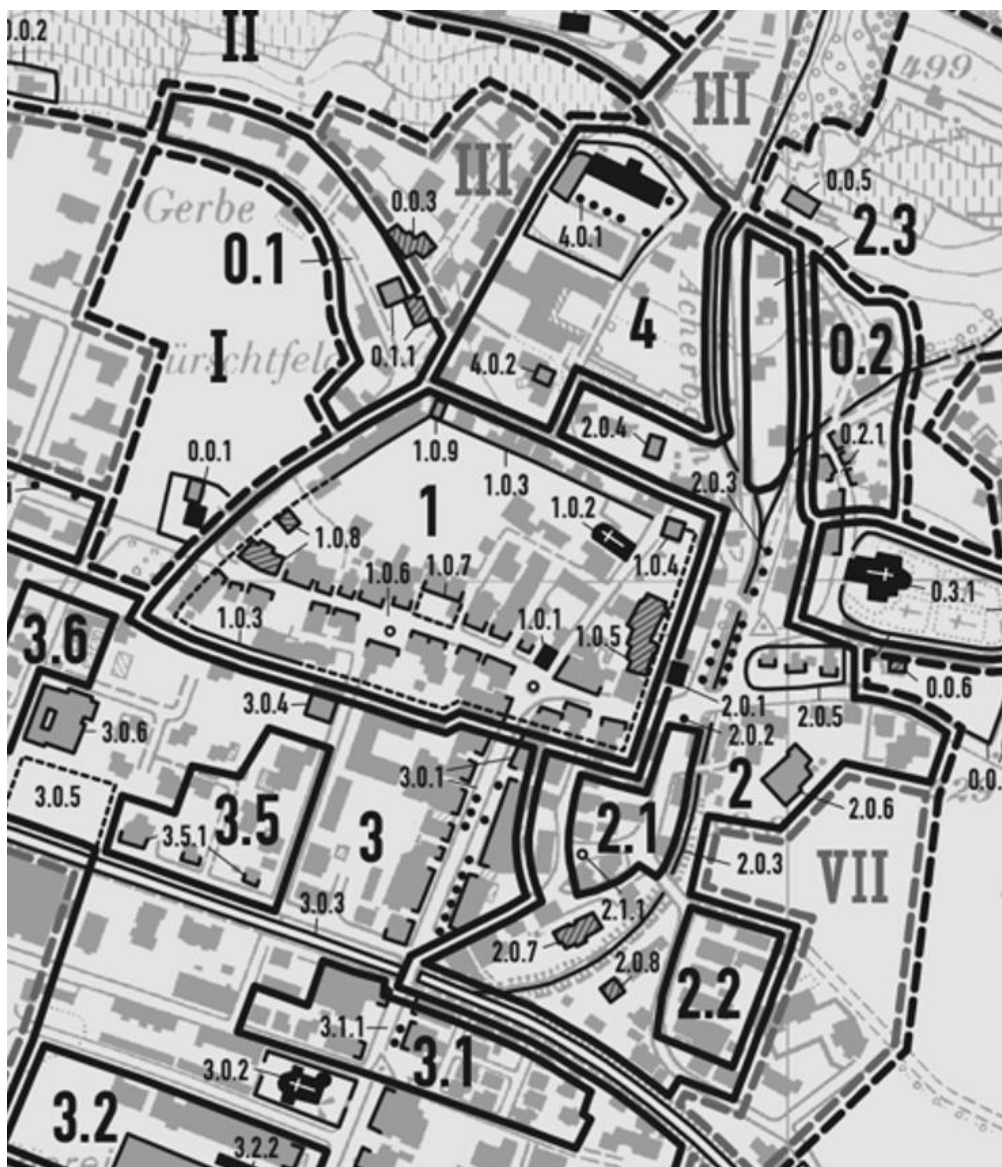
Links: 1900
Rechts: 1965

Quelle:
map.geo.ad-
min.ch
Zugriff: März
2023

3.2 Ortsbild

3.2.1 Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz ISOS

Die Gemeinde Walenstadt ist im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) aufgeführt und verfügt über ein Ortsbild von nationaler Bedeutung. Das Planungsgebiet liegt innerhalb der Gebiete 1, 2 und 3 mit Erhaltungsziel A und B, wobei der Erhalt der Substanz bzw. der Struktur angestrebt werden soll. Bezüglich des Strassenraums ist insbesondere der Lindenplatz mit der mächtigen Linde von grosser Bedeutung (Erhaltungsziel A).



Ausschnitt ISOS
Walenstadt

Quelle: ISOS Wa-
lenstadt

Hinweis: Das ISOS ist kein grundeigentümerverbindliches Inventar, sondern eine Planungsgrundlage, die im Rahmen der raumplanerischen Interessenabwägung neben anderen Grundlagen beigezogen werden muss.



Fotoaufnahmen
Lindenplatz 1999

Links: Von Rathausplatz Richtung Lindenplatz

Rechts: Von Lindenplatz Richtung Rathausplatz

Quelle: ISOS Walenstadt

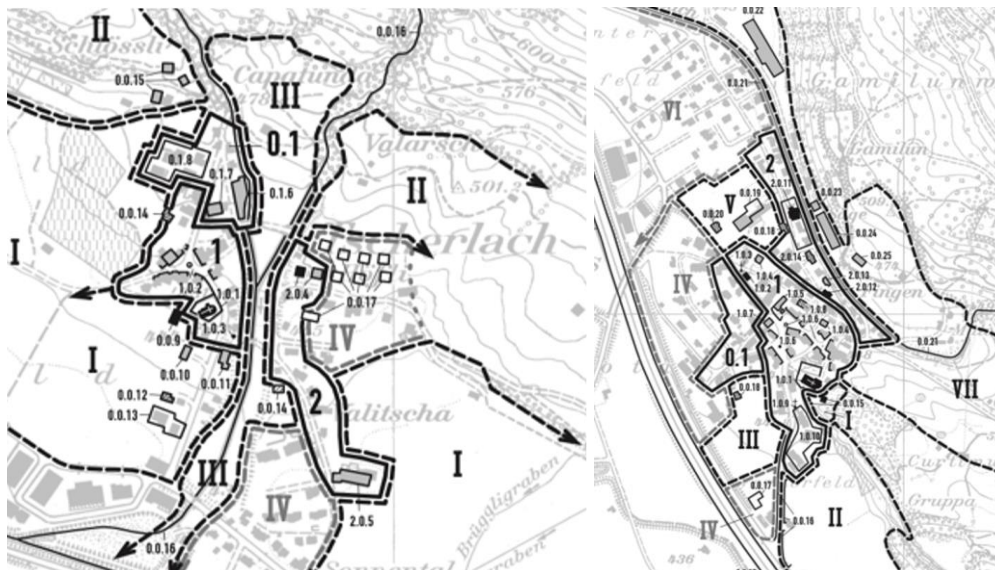


Fotoaufnahme
1999 von Lindenplatz Richtung Bergstrasse

Quelle: ISOS Walenstadt

3.2.2 Inventar kantonale Ortsbilder

Die Ortsteile Tscherlach und Berschis sind im Kantonsinventar der schützenswerten Ortsbilder aufgeführt und verfügen über ein Ortsbild von kantonaler Bedeutung. Der Bearbeitungsperimeter in Tscherlach liegt zu einem grossen Teil im Gebiet 1 mit dem Erhaltungsziel A, in Berschis zu einem grossen Teil im Gebiet 1 und teilweise im Gebiet 2 mit dem Erhaltungsziel A respektive B.



Ausschnitte
Kantonsinventar
St.Gallen

Links:
Tscherlach

Rechts:
Berschis

Hinweis: Das Kantonsinventar ist kein grundeigentümerverbindliches Instrument, sondern eine Planungsgrundlage, die im Rahmen der raumplanerischen Interessenabwägung neben anderen Grundlagen beigezogen werden muss und in der Gesamtabwägung einzubeziehen ist.

3.3 Prägende Struktur- und Gestaltungselemente

3.3.1 Grünelemente

Im Bearbeitungsperimeter Walenstadt bestehen markante Baumgruppen und Einzelbäume entlang der Bergstrasse und auf dem Lindenplatz. Aufgrund der ökologischen Qualität sind diese weiterhin zu erhalten, insbesondere die markante Linde auf dem Lindenplatz. Die Lindenstrasse weist keine Grünelemente auf.

Der Ortsteil Tscherlach wird durch den Tscherler Bach in zwei Teile halbiert. Diese Trennung ist sehr ausgeprägt, da der Bach aufgrund des Hochwasserschutzes sehr viel Platz zur Verfügung hat. Auf beiden Seiten sind die Grünelemente hauptsächlich auf die privaten Gärten beschränkt, mit der Ausnahme der beiden Linden auf dem Platz an der Kreuzung Schulhausgasse-Dorfstrasse-Valitschaweg. Jedoch sind auch in den privaten Gärten an vielen Orten grössere Einzelbäume entlang der Strassen vorhanden.

In Berschis hat es nur vereinzelt grössere Einzelbäume. Die Grünelemente, hauptsächlich Hecken, beschränken sich auf die privaten Gärten.

3.3.2 Historische Wasserrinnen

Aufgrund der Topografie ist die Entwässerung ein wichtiges Thema. Im Zentrum von Walenstadt und im Ortsteil Tscherlach sind vielerorts bruchstückweise noch intakte, gepflasterte Wasserrinnen vorhanden, die ein wichtiges und schönes Gestaltungselement bilden, das in Zukunft wieder vermehrt instand gestellt und gefördert werden soll. Nachfolgend sind einige Fotos von unterschiedlichen Entwässerungsrinnen abgebildet.



Diverse Fotos
Siedlungskern
Walenstadt mit
alten Wasserrin-
nen

Eigene Aufnahme

3.3.3 Historische Mauern

In den historischen Ortszentren der Gemeinde Walenstadt gibt es zahlreiche historische Mauern, die sich in der Regel durch ihren vertikal zusammenlaufenden Abschluss auszeichnen. Diese Strukturen prägen den angrenzenden Strassenraum und stellen ein Wiedererkennungsmerkmal der Gemeinde dar.



Historische Mauern in Walenstadt

Links: Eigene Aufnahme
Rechts: Google Street View

4 Werkzeugkasten Gestaltungskonzept Walenstadt

4.1 Einführung

In diesem Kapitel wird aufgezeigt, welche grundlegenden Themen relevant sind bei einer Sanierung beziehungsweise Neugestaltung von Strassen, Plätzen, Kreuzungen, Parkplätzen und Vorplätzen. Dabei werden den Projektplanenden Möglichkeiten zur Umsetzung der jeweiligen Themen in ihren Projekten aufgezeigt und illustriert. Zukünftige Strassenbauprojekte innerhalb der verschiedenen Bearbeitungsperimeter sollen das Gestaltungskonzept berücksichtigen. So wird mit den Jahren eine Einheitlichkeit in der Strassenraumgestaltung erreicht, was einerseits einen Wiedererkennungswert für Walenstadt schafft und andererseits die Lesbarkeit der Verkehrsführung sowie die Verkehrssicherheit verbessert.

Die Gestaltungsidee beinhaltet folgende Eckpfeiler:

- Konsequenter Einsatz von Belägen, welche eine eindeutige Hierarchie der Flächen erzeugt und die Funktionen des Strassenraums klar erkennbar machen (Strasse, Trottoir/Gehbereich, Ruhefläche)
- Sorgfältige Ausgestaltung der Übergänge dieser Flächen. Beispielsweise durch den Einsatz von Bundsteinreihen entlang von Grenzmauern und Gebäudesockeln (einheitlicher und technisch korrekter Abschluss asphaltierter Flächen)
- Einsetzen von Wasserrinnen, historisch in Walenstadt in Fragmenten vorhanden, möglichst durchgehend als prioritäres Gestaltungselement
- Reduktion der Fahrbahn zugunsten von zu Fuss Gehenden / Entsiegelung von asphaltierten Oberflächen bei Seitenbereichen und Plätzen
- Wiederherstellen oder Aufwerten von bestehenden Platzsituationen / öffentlichen Räumen
- Bewusster Einsatz von Bäumen, kraftvolle und räumlich präzise Setzung. Einräumung hoher Priorität bei Platzverteilung.
- Infragestellen von vorhandenen Verkehrsbeziehungen, Übererschliessungen reduzieren
- Reduktion von Flächen bei Verkehrsknoten: Beschränkung auf Begegnungsfall PW-PW (asphaltiert), Schleppkurven für Lastwagen als überfahrbare Seitenbereiche, die anders materialisiert sind (Pflasterung, Chaussierung)
- Trottoir-/ Gehwegbreite von 2.0 m anstreben, bei engen Platzverhältnissen mind. 1.50 m

Der Ablauf der Strassenraumplanung wird in Kapitel 9 aufgezeigt.

4.2 Hierarchie und Materialisierung Oberfläche

Die privaten Bereiche zwischen Trottoir und Gebäude weisen verschiedene Materialisierungen auf. Zusätzlich prägen Ausstattungen, wie z.B. Veloständer und Abschränkungen oder niedrige Mauern das Bild. Durch das Nebeneinander der unterschiedlich gestalteten Vorzonen entsteht ein heterogener, zeitweise unruhiger Eindruck des Strassenraums, der schlecht «lesbar» ist. Für Fussgänger ist stellenweise unklar, wo sie sich bewegen sollen.

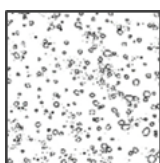
Das neue Belagskonzept nimmt das Bild dieses «Flickwerks» auf, mit dem Ziel, die Vielfalt zu erhalten, diese aber auch in eine gewisse Ordnung zu überführen. Der Strassenraum soll sich gliedern in Fahrbahn mit Hartbelag (Asphalt), Nebenbereiche wie Vorplätze oder Wasserrinnen in Pflasterung und Seitenbereiche bzw. Ruhebereiche, die gekiest oder chaussiert sind.

4.2.1 Übergänge öffentlicher Raum

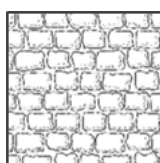
Nachfolgend werden Elemente im Themenbereich «Übergänge öffentlicher Raum» aufgezeigt, welche heute bereits in Walenstadt angewendet werden. Diese Elemente sind für neue Strassenbauten zu berücksichtigen.

Gestaltungshinweis Lando Rossmair, 2022: «Wir gehen von der asphaltierten Strasse aus, über eine tieferliegende Wasserrinne (oder Bund- und Wassersteine) zum feinen Natursteinpflaster des Trottoirs. Der Fussweg umfasst die aufgebrochenen, sickerrfähigen, kleinteiligen bis wild gepflasterten Flächen. Wir denken an Wildpflaster, Wackelpflaster oder Kieselplaster. [...] Schön wäre ein lokaler Stein. Denkbar sind bei untergeordneten weniger öffentlichen Flächen auch Chaussierungen.»

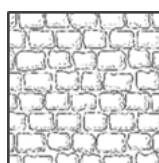
Dabei ist auf eine behindertengerechte Ausführung zu achten (z.B. Verwendung geschliffene Pflastersteine).



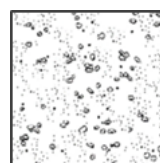
Asphalt
Standard Fahrbahn



Pflasterung (verfugt)
Standard Seitenbereich 1



Pflasterung (offen)
Standard Seitenbereich 2



Chaussierung
Alternative Seitenbereich 2

Elemente «Übergänge öffentlicher Raum»

Quelle: Elementekatalog zur Strassenraumgestaltung, Baudirektion Kanton Zürich



Beispielbilder aus Walenstadt

Quelle: Fotos ERR Raumplaner / BROBAG Bauingenieure

Gestaltungshinweis Lando Rossmaier, 2022: «An den Grenzmauern und Sockeln der Häuser gibt es wieder eine Linie aus Bundsteinen. Alle Übergänge sind stets handwerklich anständig auszuführen, damit die Flächen nicht unvermittelt aufeinanderprallen.»

**Visualisierung**

Lando Rossmaier
Februar 2022

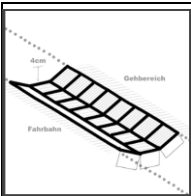
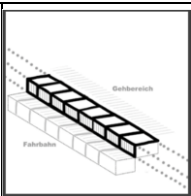
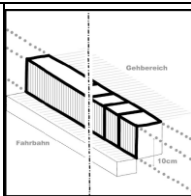
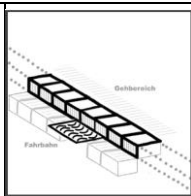
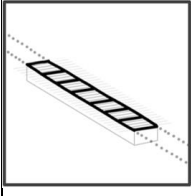
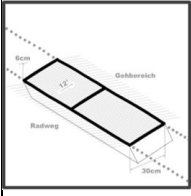
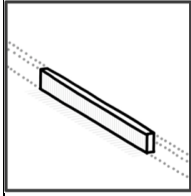
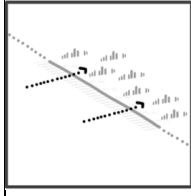
**Beispielbilder
aus Walenstadt**

ERR Raumplaner
AG, Google
Street View

Das Bild oben zeigt, wie mit einer Bundsteinlinie ein sauberer und dauerhafter Abschluss hergestellt werden kann. Während diese Ausführung (Bild rechts) bei neuen Strassenbauprojekten anzustreben ist, ist auch zu beachten, dass historische Strukturen zum Teil von der «Unperfektheit» leben, wie im Bild oben links.

4.2.2 Abschlüsse und Entwässerung

Nachfolgend werden Elemente im Themenbereich «Abschluss und Entwässerung» aufgezeigt, welche heute bereits in Walenstadt angewendet werden. Diese Elemente sind für neue Strassenbauten zu berücksichtigen.

			
Pflasterungsrinne Standard	Bord- und Wasserstein Standard	Bord- und Wasserstein Standard	Gussrost Standard
			
Bundsteinreihe Standard	Breiter und schräger Velo- Abschluss Alternative	Stellplatte Alternative	Belagsrand- Versi- cherung über Schulter Alternative

Elemente «Ab-
schlüsse und
Entwässerung»

Quelle: Elemente-
katalog zur Stras-
senraumgestal-
tung, Baudirektion
Kanton Zürich

Grundsätzlich sind die Standardelemente anzuwenden, im urbanen Kontext können jedoch auch die Alternativelemente mit breitem Randstein vorgesehen werden. Auch spezielle Rand-
steine sind möglich, die im Zusammenhang mit Velomassnahmen angewendet werden kön-
nen. Nachfolgend sind einige Referenzbilder aus Walenstadt abgebildet:

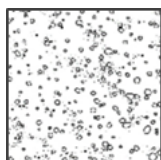


Beispielbilder
aus Walenstadt

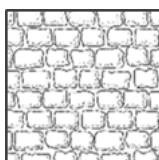
Quelle: ERR
Raumplaner AG

4.2.3 Parkierung im Strassenraum – Oberflächen

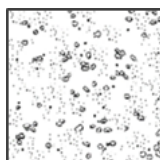
Nachfolgend werden Elemente im Themenbereich «Parkierung im Strassenraum - Oberflächen» aufgezeigt, welche heute teilweise bereits in Walenstadt angewendet werden. Diese Elemente sind für neue Strassenbauten zu berücksichtigen.



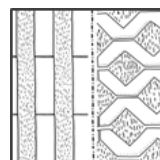
Asphalt
Standard



Pflasterung
Standard



Chaussierung
Alternative



Rasengitter
Alternative

Elemente «Parkierung im Strassenraum - Oberfläche»

Quelle: Elementekatalog zur Strassenraumgestaltung, Baudirektion Kanton Zürich

Bei Parkplätzen für den MIV ist darauf zu achten, dass die Oberflächen der Parkfelder nach Möglichkeit nicht in Asphalt auszuführen sind. Hier sollen andere Materialisierungen und Oberflächen bevorzugt werden. Zum einen, um die versiegelten Flächen möglichst gering zu halten, zum anderen, um eine Platzsituation zu schaffen, wenn die Parkplätze nicht belegt sind. Mit einer anderen Materialisierung wird die Fahrbahn nicht optisch verbreitert. Gerade sickerfähige Oberflächen können einen Beitrag zu einer hitzemindernden Strassenraumgestaltung leisten.



Beispielbilder CREABETON

oben links: GRI-SON
oben rechts: QUADRO
unten links: BUG-NATO
unten rechts: Pflastersteine



Rasengittersteine sollen einheitlich gemäss obenstehenden Beispielbildern realisiert werden. Als hochwertige Alternative können auch Pflastersteine aus einheimischem Stein eingesetzt werden, die sich besonders gut in das Ortsbild integrieren.

4.3 Entwässerung / Prinzip der «Schwammstadt»

Die Schwammstadt ist ein Konzept der Stadtplanung, bei dem anfallendes Regenwasser lokal aufgenommen und gespeichert wird, anstatt es lediglich zu kanalisieren und abzuleiten. Dadurch sollen Überflutungen bei Starkregenereignissen vermieden, das Stadtklima verbessert und die Gesundheit von Stadtbäumen und weiteren Grünflächen gefördert werden.

Um das Prinzip umzusetzen, sind möglichst viele unversiegelte Flächen mit genügendem Volumen zu schaffen oder zu erhalten. Damit kann anfallendes Regenwasser lokal vor Ort versickert werden. Im Boden wird das Wasser einerseits zurückgehalten und gespeichert (Retention) und andererseits allmählich versickert (wenn Retentionsvolumen gesättigt ist). Im Sommer steht das im Boden gespeicherte Wasser den umliegenden Bäumen und Pflanzen zur Verfügung, die durch ihre Verdunstung über die Pflanzenoberflächen einen beträchtlichen Kühlungseffekt generieren (Transpiration). Siehe hierzu auch die «Schwammstadtgerechte» ausgebildete Baumgrube, Kapitel 4.4 Bepflanzung. Auch spärlich oder nicht bepflanzte Flächen wie unversiegelte Kiesflächen führen durch Bodenverdunstung (Evaporation) zu einer wahrnehmbaren Kühlung.

Bei Starkregenfällen, die mit dem Klimawandel ebenfalls zunehmen, können mit dem Prinzip der Schwammstadt die Risiken durch Oberflächenabflüsse und Hochwasser eingedämmt werden. Schwerwiegende Schäden als Folge eines extremen Wetterereignisses können damit deutlich verringert werden.

4.4 Bepflanzung

4.4.1 Bäume

Bäume spielen für die Biodiversität im Siedlungsraum eine entscheidende Rolle, als Rückzugsort, Lebensraum und Nahrungslieferanten für die Fauna und Flora der Städte. Bäume sind zudem ein wichtiger Teil der ökologischen Infrastruktur im Siedlungsraum. Bäume geraten jedoch in der heutigen Siedlungsentwicklung aufgrund der baulichen Verdichtung stark unter Druck. Bei der Wahl der Baumart stehen zudem meist die Belastbarkeit der Baumart und ihre Ökosystemleistungen bezüglich eines verbesserten Lokalklimas und nicht die Biodiversität im Vordergrund.

Grün Stadt Zürich¹ hat deshalb sechs Empfehlungen für die Artenwahl von Stadtbäumen zur Biodiversitätsförderung ausgearbeitet:

- Bäume mit hohem Biodiversitätswert wählen;
- Alte Bäume erhalten, Ersatzpflanzungen planen und umsetzen;
- Nach Möglichkeit Wildformen wählen;
- Keine invasiven Neophyten pflanzen;
- Baumartenvielfalt auf Arealen und in Alleen fördern, keine Monokulturen pflanzen;
- Baumscheiben und die Umgebung der Bäume vielfältig und naturnahe bepflanzen und pflegen.

¹ http://www.swild.ch/pdf/BE_StadtbaumBiodivIndex_SWILD_GSZ_20211209def.pdf

Bei der Bepflanzung von Strassenräumen ist zwingend darauf zu achten, dass die Entwässerung der umliegenden Flächen so konzipiert ist, dass oberflächlich abfließendes Wasser in die Bepflanzungsflächen geleitet wird (Prinzip «Schwammstadt»). Damit verbessert sich die Verfügbarkeit von Wasser für Bäume, Sträucher und weitere Pflanzen besonders in den heissen Sommermonaten erheblich. Auf eine künstliche Bewässerung kann dadurch verzichtet werden.

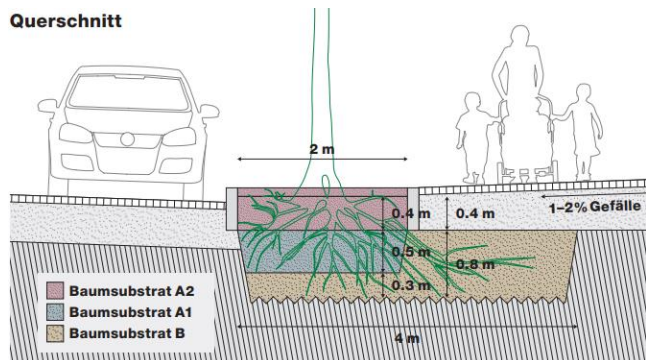
Gestaltungshinweis Lando Rossmair: «Bäume sind nicht locker zu verteilen, sondern kraftvoll und räumlich präzise zu setzen. Mit ihnen lassen sich Enge und Weite gestalten. Sie spannen Räume mit den Bauten auf oder geben Räume frei. Beispiele für kraftvolle Setzungen:

- Reihe (vgl. Gestaltungsvorschlag Lindenplatz)
- Hain (vgl. Gestaltungsvorschlag Löwenplatz)
- Allee (Seestrasse in Richtung See)
- Tor (Bspw. an Ortseingängen)»

4.4.2 Gestaltung von Baumgruben

Gesunde und damit langlebige Bäume benötigen ausreichend Platz für ihr Wurzelwerk. Dies ist durch eine fachgerecht ausgebildete Baumgrube zu gewährleisten. Hierfür sind Baumgruben ausreichend durchwurzelbarem Baumsupstrat und mit einer aufgelockerten Sohle bzw. einer Drainageschicht auszugestalten. Für die korrekte Umsetzung bestehen diverse Merkblätter und Planungshilfen, welche beigezogen werden können.

Querschnitt



**Querschnitt
Baumgrube**

Grün Stadt Zürich

Standardsituation Baumgrube

Baumsupstrat A2 – feine Anteile, nährstoffreich, belebt

Volumen: 2,5 m³

Baumsupstrat A1 – mineralisch, hohes Porenvolumen

Volumen: 3 m³

Baumsupstrat B – Drainschicht Schotter

Volumen: 29 m³

Volumen total: 34,5 m³

Dabei können Baumgruben in Abstimmung mit der angestrebten städtebaulichen Wirkung mit einer versickerungsfähigen, aber überbefahrbaren Baumscheibe oder mit einer für die Biodiversität wertvollen Bepflanzung gestaltet werden.



Baumscheiben

Links: Baumgrube mit Baumschutzgitterrost, Foto Roger Broder

Rechts: Bepflanzte Baumgrube an der Teufener Strasse, Foto ERR Raumplaner AG

4.4.3 Biodiversität

Neben den Baumpflanzungen und den teilweise üppig bepflanzteten Baumgruben können insbesondere entsprechend gestaltete Restflächen im Strassenraum einen wertvollen Beitrag zur Biodiversität leisten. Hierfür eignen sich insbesondere Ruderalflächen oder Kiesflächen mit Spontanvegetation, die nicht im Widerspruch zum historischen Erscheinungsbild des «Städtli» stehen.

4.5 Beleuchtung

Die Beleuchtung von Strassenräumen hat mehrere Gründe. Sie dient einerseits der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden (Strassenverkehr und Fussgänger) und andererseits kann die Beleuchtung auch als Gestaltungselement eingesetzt werden. Der Bund² hat für die Beleuchtung im Strassenraum Grundsätze ausgearbeitet. Das Ziel dabei ist, die Lichtverschmutzung auf ein notwendiges Minimum zu beschränken. Dies kann unter anderem mit folgenden Grundsätzen umgesetzt werden:

- Beleuchtung nur dort und dann, wenn wirklich notwendig (örtliche und zeitliche Begrenzungen)
- Zielgerichtetes Licht: Ausrichtung immer von oben nach unten, keine Lichtabstrahlung seitwärts oder in den Himmel; Abschirmung von sensiblen Räumen; Vermeiden von reflektierendem Licht ab Boden und Wänden
- Beleuchtung dem Zweck und der Lichtstärke des Umfeldes anpassen
- Bevorzugung von gelbem Licht, Anteil an kurzwelligem (blauem) Licht möglichst geringhalten (Vermeidung von «Insektenfallen»)

Um mit der Beleuchtung zu einer guten Gestaltung des öffentlichen Raumes beizutragen, bedarf es eines Gesamtkonzeptes. Mit der Gestaltung des Rathausplatzes wurde dafür im Zentrum der Gemeinde bereits ein erster Grundstein gelegt. Bei zukünftigen Umgestaltungen kann auf diesem Konzept aufgebaut werden und so eine einheitliche Beleuchtung des öffentlichen

² <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/elektrosmog/fachinformationen/lichtemissionen--lichtverschmutzung--vollzugshilfe.html>

Raumes erreicht werden. Die eingesetzten Leuchten können in diesem Prozess bei Bedarf und unter Einbeziehung von Fachleuten weiterentwickelt und verfeinert werden.



«LED-Ring» Walenstadt

Fotos Roger Broder

4.6 Möblierung

Die Möblierung des Strassenraums respektive der Seitenflächen von Fahrbahnen nimmt in gestalteten Strassenräumen einen wichtigen Stellenwert ein und soll sukzessive vereinheitlicht werden. Der Gemeinderat hat sich auf folgende Typen von Ausstattungselementen geeinigt, die in Zukunft eingesetzt werden sollen. Bei der Möblierung des Strassenraums sind potenzielle Unfallgefahren zu vermeiden. Insbesondere sind die Bedürfnisse von sehbehinderten Menschen und von Personen im Rollstuhl zu berücksichtigen (Gehbereiche ausreichend freihalten).

Sitzgelegenheiten (Bänkli)



Sitzgelegenheiten für Walenstadt

Quelle: Eigene Aufnahmen

Mülleimer

Abfallhai

**Abfallhai**Quelle: <https://abfallhai.com>**4.7 Öffentliche Nutzungen**

Bei Platzaufwertungen sollen auch immer die Potenziale für private und öffentliche Nutzungen evaluiert werden. Aus solchen Nutzungen können verschiedenste Synergien hervorgehen. Im Fokus steht die Stärkung von bereits vorhandenen Nutzungen.

- Möglichkeiten generieren für neue Aussenplätze bei Gastrobetrieben
- Durchgängige kleine Rundwege für Fussgänger (ältere Bevölkerung) mit Sitzgelegenheiten
- Marktstände
- Ausstellungsfläche für Detailhandel
- Künstlerische Darbietungen
- Politische Diskussionsräume
- Spiel- und Grünräume
- Brunnenanlagen
- Begegnungsplätze für spontanen Austausch

4.8 Verkehrssicherheit

4.8.1 Begegnungsfälle

Die gefahrenen Geschwindigkeiten haben einen grossen Einfluss auf Begegnungsfälle und die damit verbundene Dimensionierung der Fahrbahn- und Lichtraumbreiten. Entlang der Bahnhofstrasse befindet sich bereits eine Begegnungszone mit einer maximalen Geschwindigkeit von 20 km/h. Die angrenzenden Strassen rund um das Zentrum sind grösstenteils als Tempo-30-Zonen ausgestaltet. Für Begegnungsfälle zwischen allen Arten von Fahrzeugen wird im und um das Zentrum von Walenstadt von einer gefahrenen Geschwindigkeit von 20 km/h ausgegangen.

Der Begegnungsfall Personenwagen/Personenwagen (PW/PW) ist der Regelfall für den Ortskern von Walenstadt. Dafür ist eine minimale Fahrbahnbreite von 4.00 m erforderlich. Die Lichtraumbreite sichert beidseitigen Spielraum und sollte freigehalten werden.

Für Begegnungsfälle Personenwagen/Lastwagen (PW/LW) ist eine minimale Fahrbahnbreite von 4.80 m erforderlich. Um im Zentrum keine überdimensionierten Strassen für eher seltene Begegnungsfälle zu schaffen, sollen Seitenbereiche wie Wasserrinnen, Kiesflächen, gepflasterte Bereiche oder überfahrbare Plätze und Trottoirs mitbeansprucht werden können.

Begegnungsfälle PW/LW können auf gezielt platzierte Ausweichstellen beschränkt werden.

	Personenwagen			Personenwagen	
Grundabmessung	1.80			1.80	
Bewegungsspielraum	0.00	0.00		0.00	0.00
Sicherheitszuschlag	0.20		0.20	0.20	0.20
Gegenverkehrszuschlag			0.00		

Fahrbahn	4.00
Lichtraum	4.40

	Personenwagen			Lastwagen	
Grundabmessung	1.80			2.50	
Bewegungsspielraum	0.00	0.00		0.00	0.00
Sicherheitszuschlag	0.20		0.20	0.30	0.30
Gegenverkehrszuschlag			0.00		

Fahrbahn	4.80
Lichtraum	5.30

Theoretischer Ausbaustandard Fahrbahn- und Lichtraumbreite PW/PW bei 20 km/h

Quelle: eigene Darstellung

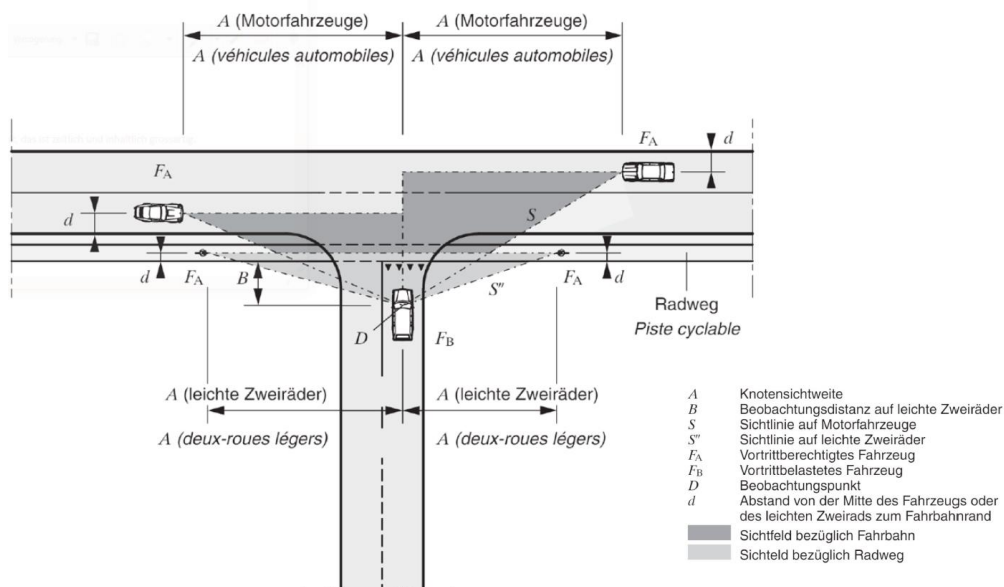
Theoretischer Ausbaustandard Fahrbahn- und Lichtraumbreite PW/LW bei 20 km/h

Quelle: eigene Darstellung

4.8.2 Sichtfelder

Das Sicherstellen von Sichtfeldern dient der Beurteilung der Sichtverhältnisse bei Knoten. Eine Einhaltung der erforderlichen Sichtweiten in Knoten ist für die Gewährleistung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden unerlässlich. Nachfolgende Begriffe gemäss der VSS-Norm 40 273a Sichtverhältnisse in Knoten sind in untenstehender Abbildung veranschaulicht:

- **Knotensichtweite:** Als Knotensichtweite A wird der Abstand zwischen der Fahrstreifenachse des vortrittsbelasteten Fahrzeugs FB und den vortrittsberechtigten Fahrzeugen FA bezeichnet. Sie ist abhängig von der massgebenden Zufahrtsgeschwindigkeit
- **Beobachtungsdistanz:** Als Beobachtungsdistanz B wird der Abstand zwischen dem Beobachtungspunkt D und dem nächstliegenden Rand des vortrittsberechtigten Fahrstreifens beziehungsweise dem vorderen Rand der Halte- oder Wartelinie bezeichnet. Innerorts beträgt B im Normalfall 3.00 m, kann aber auf min. 2.50 m verkleinert werden.
- **Fahrbahnabstand:** Der Abstand von der Mitte des Fahrzeuges zum Fahrbahnrand d beträgt im Normalfall 1.50 m.
- **Sichtlinien:** Die Sichtlinien S sind Geraden, welche den Beobachtungspunkt D mit den Fahrzeugen FA verbinden. Die Sichtlinie S' ist anwendbar, wenn das Überholen im Knotenbereich nicht verboten ist. S'' ist die Sichtlinie für leichte Zweiräder.
- **Sichtfeld:** Das Sichtfeld ist die Fläche zwischen den Sichtlinien und den Achsen der vortrittsberechtigten Fahrstreifen.
- **Sichtbedingungen:** In der Regel genügt es, wenn das Sichtfeld in einem Höhenbereich zwischen 0.60 m und 3.00 m über der Fahrbahn hindernisfrei ist.



Sichtverhältnisse in Knoten

VSS-Norm
40 273a, März
2019

Die Sichtfelder gemäss der VSS-Norm 40 273a stellen Richtlinien dar und sind keine Rechtssätze. Deren Anwendung muss dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit standhalten, wobei in begründeten Fällen von der Norm abgewichen werden kann.

Die Bemessung der Sichtfelder ist von der Zufahrtsgeschwindigkeit (Signalisierte Höchstgeschwindigkeit, Projektierungsgeschwindigkeit, Tatsächliche Fahrgeschwindigkeit (auf Basis von Messungen)) sowie von der Längsneigung abhängig (vgl. untenstehende Abbildungen).

Zufahrtsgeschwindigkeit <i>Vitesse d'approche</i> [km · h ⁻¹]	20	30	40	50	60	70	80
Knotensichtweite <i>Distance de visibilité A aux carrefours</i> [m]	10...20	20...35	35...50	50...70	70...90	90...110	110...140

Knotensichtweite nach Zufahrtsgeschwindigkeit der vortrittsberechtigten Fahrzeuge

VSS-Norm
40 273a, März
2019

Längsneigung <i>Déclivité</i> [%]	≥ -8	-6	-4	-2	0	+2	≥ +4
Knotensichtweite <i>Distance de visibilité A aux carrefours</i> [m]	≥ 60	55	45	35	25	15	≤ 10

Knotensichtweite nach Längsneigung der vortrittsberechtigten Strasse mit leichtem Zweiradverkehr

VSS-Norm
40 273a, März
2019

Die Bemessung der Sichtfelder innerhalb des Perimeters des Gestaltungskonzeptes basiert auf Geschwindigkeiten von 20 km/h beziehungsweise 30 km/h. Die Sichtweiten betragen gemäss VSS-Norm 40 273a 10 m bis 35 m. Innerhalb der Ortskerne ist das Minimum der erforderlichen Knotensichtweite ausreichend.

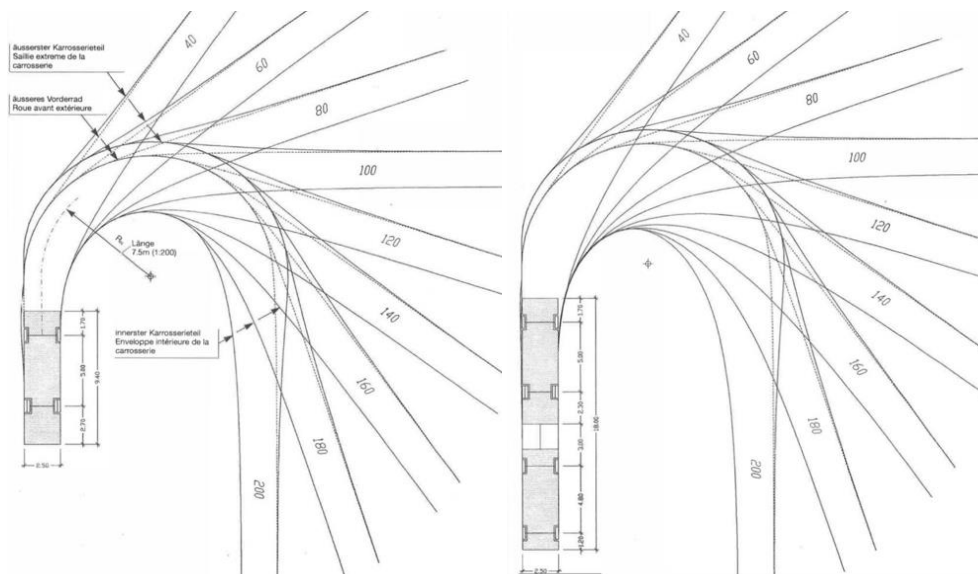
4.8.3 Schleppkurven

Die Befahrbarkeit von Kurven- und Einlenkbereichen von Seitenstrassen ist mittels Schleppkurven für Lastwagen zu überprüfen. Damit wird die Befahrbarkeit von Verkehrsanlagen mit schweren Lastfahrzeugen kontrolliert.

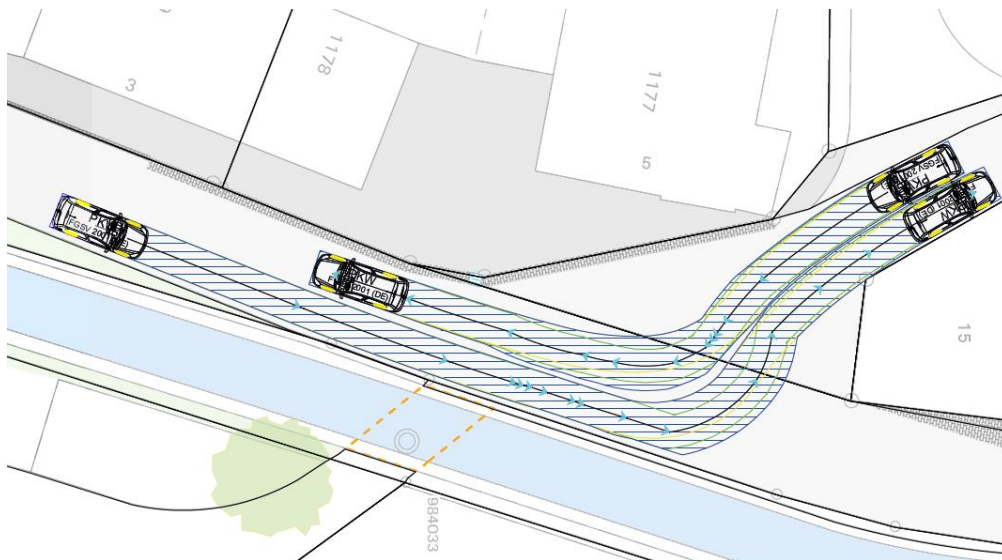
Gemäss VSS-Norm 40 271a Kontrolle der Befahrbarkeit werden die Fahrzeugtypen A und B festgelegt. Die bei einem Abbiege- oder Wendevorgang beanspruchte Fläche des Fahrzeugtypes A genügt für rund 85 % aller in der Schweiz verkehrenden schweren Lastfahrzeuge. Der Fahrzeugtyp B berücksichtigt die Flächenbeanspruchung durch schwere Lastfahrzeuge mit Höchstmassen innerhalb der gesetzlichen Vorschriften.

Um im Zentrum keine überdimensionierten Strassen zu realisieren, welche auf die Schleppkurven von Lastwagen ausgelegt sind, sollen Seitenbereiche wie Wasserrinnen, Kiesflächen, gepflasterte Bereiche oder überfahrbare Plätze und Trottoirs von Lastwagen mitbeansprucht werden können, wie dies bereits in Kapitel 3.2.1 (Begegnungsfälle) erläutert wurde. Die Zulässigkeit und Zweckmässigkeit sind dabei im Einzelfall zu prüfen. Die Lichtraumbreite, welche gemäss den Schleppkurven notwendig ist, sollte aber sichergestellt werden.

Nachfolgend sind die Schleppkurven für Lastwagen des Fahrzeugtypes A mit und ohne Anhänger dargestellt. Für die Ortskerne von Walenstadt, Tscherlach und Berschis soll mindestens die Befahrbarkeit für Lastwagen des Fahrzeugtypes A nachgewiesen werden.



Die nachfolgenden Abbildungen zeigen beispielhaft Schleppkurvenüberprüfungen auf. Für das Einbiegen von Lastwagen darf die gesamte Fahrbahn beansprucht werden, da ein geeigneter Moment für dieses Manöver abgewartet werden kann. Zudem können überfahrbare Randbereiche eingesetzt werden.



4.8.4 VSS-Normen im Ortskern

VSS-Normen sind Empfehlungen, keine Gesetze. In Kerngebieten wird das absolute Minimum umgesetzt zugunsten einer besseren Siedlungsverträglichkeit und Rücksichtnahme auf die ortsbauliche Situation. Unterschreitungen der Normen sind zulässig und im Einzelfall zu

prüfen. Die Fahrbahnbreite soll minimal gehalten werden und die Begegnungsfälle sind an geschickt platzierten Ausweichstellen sicherzustellen, die jeweils in Sichtverbindung zueinanderstehen.

Sind die Platzgestaltungen baulich umgesetzt, kann mit einer sehr niedrigen Fahrgeschwindigkeit gerechnet werden sowie einer hohen gegenseitigen Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer.

4.9 Tempo-30-Zonen

4.9.1 Gesetzliche Vorgaben und Randbedingungen

Inkrafttreten von Neuerungen ab dem 1. Januar 2023

Der Bundesrat hat im August 2022 beschlossen, dass die Behörden ab 1. Januar 2023 kein Gutachten mehr erstellen müssen, um auf nicht verkehrsorientierten Strassen Tempo-30-Zonen anzuordnen. Damit werden bürokratische Hürden abgebaut und die Schaffung von Tempo-30-Zonen vereinfacht. Zudem räumt der Bundesrat den Behörden mehr Ermessensspielraum ein. So können Tempo-30-Zonen neu auch zur Erhöhung der Lebensqualität eingeführt werden. Die Behörden müssen die Anordnung einer Tempo-30-Zone nach wie vor verfügen und veröffentlichen.

Die Anpassungen der Signalisationsverordnung (SSV) sowie der Verordnung des UVEK über Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen sind am 1. Januar 2023 in Kraft getreten.

Ziele

Mit der Einführung von Tempo-30-Zonen sollen namentlich folgende Ziele erreicht werden:

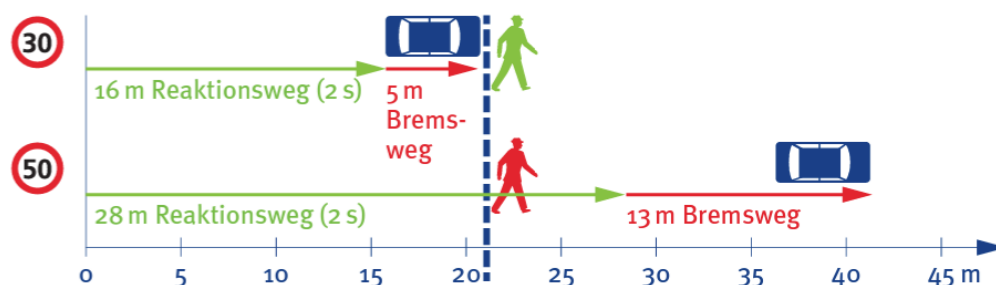
- Verbesserung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit
- Erhöhung der Aufenthalts- und Wohnqualität
- Entlastung von quartierfremdem Durchgangsverkehr
- Verringerung der Schadstoff- und Lärmbelastung
- Reduktion des Flächenbedarfs für den motorisierten Individualverkehr

Mit Tempo-30-Zonen wird die Wahrnehmung des Strassenraums markant verbessert und allfällige Gefahren- oder Konfliktpotenziale können frühzeitig erkannt werden. Die Reaktionszeiten sowie die daraus resultierenden verkürzten Anhaltewege führen zu insgesamt weniger Unfällen, insbesondere aber zu weniger schweren Unfällen.



Bessere Wahrnehmung bei Tempo 30

Quelle: VCS



Anhalteweg bei Tempo 30 und Tempo 50 im Vergleich

Quelle: Beratungsstelle für Unfallverhütung, 2014

4.9.2 Massnahmen

Um Tempo-30-Zonen zu realisieren, sind verschiedene Massnahmen möglich. Diese werden nachfolgend kurz erläutert.

Strassenklassierung

Eine Klassierung der Gemeindestrasse ist in erster Linie bei neuen Anlagen erforderlich. Sollte eine Gemeindestrasse nicht mehr ihrem Zweck entsprechen (vgl. Zweck der Klassierungen in Kapitel 2.2.7), kann diese auch herunterklassiert werden.

Verkehrsrechtliche Massnahmen und Gestaltung

Tempo-30-Zonen müssen entsprechend signalisiert sein, damit diese von den Verkehrsteilnehmenden wahrgenommen werden. Gemäss Art. 2a SSV sind Tempo-30-Zonen auf Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter zulässig. Gemäss Art. 22a SSV kennzeichnet das Signal «Tempo-30-Zone» Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss.

Verkehrsrechtliche Massnahmen

Eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung durch Signale ist nur zulässig, wenn die Verkehrssicherheit dies erfordert oder die Strasse, welcher der Vortritt eingeräumt werden soll, Teil eines festgelegten Wegnetzes für den Fahrradverkehr ist. Die Anordnung von

Fussgängerstreifen ist unzulässig. In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.

Gestaltung des Strassenraums

Die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Tempo-30-Zone oder Begegnungszone müssen deutlich erkennbar sein. Die Ein- und Ausfahrten der Zone sind durch eine kontrastreiche Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht. Der Zonencharakter kann mit besonderen Markierungen gemäss den einschlägigen technischen Normen verdeutlicht werden. Zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit sind nötigenfalls weitere Massnahmen zu ergreifen, wie das Anbringen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselementen. Für weitere Gestaltungs- und Verkehrsberuhigungselemente wird auf die nachfolgenden Kapitel dieses Gestaltungskonzeptes verwiesen.

Für die Gestaltung sowie Verkehrsberuhigung sind folgende Normen zu berücksichtigen:

- VSS-Norm 40 210 Entwurf des Strassenraums (Vorgehen Entwicklung BGK)
- VSS-Norm 40 212 Gestaltungselemente
- VSS-Norm 40 213 Verkehrsberuhigungselemente
- VSS-Norm 40 214 Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen (FGSO)
- VSS-Norm 40 215 Mehrzweckstreifen
- VSS-Norm 40 303 Strassenprojektierung – Entwurf von Hauptverkehrsstrassen innerorts

Bei der Erarbeitung von Gestaltungskonzepten kann ausserdem die VSS-Norm 40 210 «Vorgehen für die Entwicklung von Gestaltungs- und Betriebskonzepten» hilfreich sein.

Die farbliche Gestaltung Strassenoberfläche (FGSO), welche keine Markierung nach eidgenössischem Strassenverkehrsrecht darstellt, ist in Walenstadt in einem blauen Farbton (RAL-Nr. 5000 – 5025) zu realisieren. Jedoch sollen mit diesen farblichen Gestaltungselementen keine Fahrbeziehungen hervorgehoben werden. Es sind ausschliesslich folgende Anwendungsmöglichkeiten erlaubt:

- Breite Bänder am Fahrbahnrand
- Mehrzweckstreifen
- Flächige Gestaltung

Für das Gestaltungskonzept ist insbesondere die flächige Gestaltung von Bedeutung. Diese Art von FGSO kann zur Aufwertung des Ortsbildes beitragen. Zu beachten gilt, dass FGSO in Tempo-30-Zonen keine geeignete Lösung zur Geschwindigkeitsreduktion darstellen und in der Regel andere Gestaltungsmassnahmen nicht ersetzen.

4.10 Begegnungszone (Tempo 20)

Für die Realisierung von Begegnungszonen wird auf das vorangehende Kapitel 3.3 verwiesen. Die dortigen Erläuterungen treffen auch für Begegnungszonen zu. Begegnungszonen

stellen besonders hohe Anforderungen an die Gestaltung. Hervorzuheben sind hier vor allem die Eingangstore, welche von den Verkehrsteilnehmenden wahrgenommen werden müssen.

Innerhalb der Begegnungszone sollte die Fahrbahn nicht mehr klar abgegrenzt, sondern als Mischfläche erkennbar sein. Aufgrund des Vortrittsrechts der Fussgänger muss sich der motorisierte Verkehr unterordnen und sollte in eher unbequemer Linienführung durch Begegnungszonen geführt werden, damit möglichst viele unnötige Fahrten vermieden werden können.

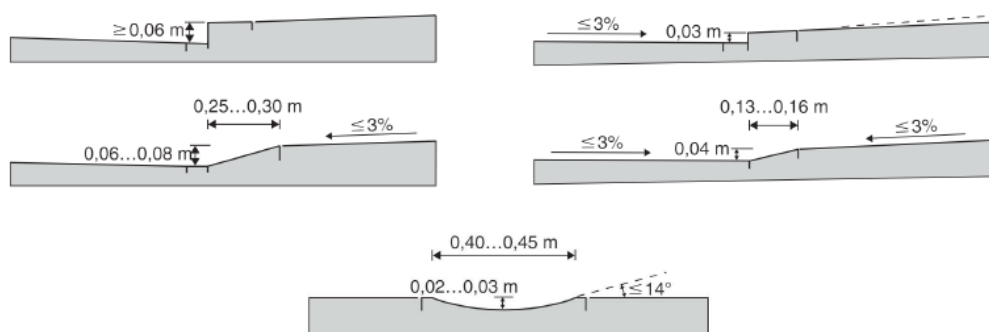
4.11 Behindertengerechtigkeit

Die Behindertengerechtigkeit wird mit der VSS-Norm 40 075 «Fussgängerverkehr; Hindernisfreier Verkehrsraum» sichergestellt. Die Norm regelt, welche Grundsätze und Anforderungen bei der Planung, dem Bau und dem Unterhalt von hindernisfreien Verkehrsanlagen einzuhalten sind.

Grundsätzlich ist jede Person zumindest zeitweise in ihrer Mobilität eingeschränkt, z. B. als Kind, durch das Mitführen von Kinderwagen oder Gepäckstücken oder durch Verletzungen. Am stärksten betroffen sind aber Menschen mit dauerhaften Einschränkungen (z.B. Gehbehinderung, Sehbehinderung, Hörbehinderung, kognitive, geistige oder psychische Einschränkungen). Dazu zählt auch die Gruppe der älteren Menschen.

Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, sind auf Flächen angewiesen, auf denen sie sich stressfrei fortbewegen und aufhalten können. Bei der Beurteilung, ob es im Strassenraum abgegrenzter Fussgängerbereiche bedarf, sind verschiedene Faktoren abzuwägen: Lage und Charakter einer Strasse, das Verkehrsaufkommen, die Zusammensetzung des Verkehrs, die Sichtverhältnisse und die Fahrgeschwindigkeiten sind dabei von Bedeutung. Tritt ein steter Fluss des Fahrverkehrs permanent oder zeitweise (Spitzenstunden) auf, sind als Abgrenzung zur Fahrbahn Trennelemente erforderlich. Zur Wegführung und Orientierung können auch Führungselemente wie Wasserrinnen eingesetzt werden.

Um eine behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Raumes zu gewährleisten, ist insbesondere bei der Einführung von Pflasterbelägen auf die geeignete Oberflächengestaltung zu achten (z.B. Teilbereiche Fusswegen mit geschliffenen Steinen).



Oben:
Trennelemente:
ertastbare Rand-
abschlüsse.
Rechts niedrige
Randabschlüsse
bei Querungen
für den Fussver-
kehr

Unten:
Wasserschale
als Führungsele-
ment

Quelle: VSS-
Norm 40 075

5 Gestaltungskonzept

Die Gemeinde Walenstadt weist in ihren drei betrachteten Ortsteilen Walenstadt, Tscherlach und Berschis diverse öffentliche Freiräume auf, die heute in ihrer Funktion und Gestaltung stark verkehrsorientiert sind. Diese Freiräume weisen in Abhängigkeit der räumlichen Gegebenheiten sowie ihrer primären Funktion grosses Aufwertungspotenzial zu einer der nachfolgend aufgelisteten Freiraumtypen auf:

Siedlungsorientierter Platz

Die Fahrspuren werden auf die minimal benötigte Fläche und Fahrbeziehungen reduziert, und es werden verkehrsfreie Teilflächen geschaffen. Eine zweite Möglichkeit besteht darin, den Verkehr ohne klare Führung über einen gestalteten Platz zu führen, aber in untergeordneter Nutzung.

Vorplatzflächen

Überdimensionierte Verkehrsflächen in Kreuzungsbereichen werden zugunsten von Vorplatzflächen reduziert (Freispielen von nicht benötigten Nebenflächen).

Ortseingänge

Der Ortseingang soll mittels Gestaltung klar markiert werden, damit das Bewusstsein des Mischverkehrs präsent wird und die Geschwindigkeit selbstverständlich der Umgebung angepasst und reduziert wird. Der «Auftakt» in den Ortskern kann niederschwellig gestaltet werden mit gezielter Beleuchtung, Pflanzung von Bäumen, Betonung einer Engstelle oder andersartiger Materialisierung der Fahrbahn.

Sämtliche Umgestaltungen helfen den Verkehrsteilnehmenden, den Strassenraum besser zu lesen und verdeutlichen den Übergang in neue Freiraum- bzw. Siedlungsstrukturen. Dadurch wird die Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenker gesteigert, die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht und generell eine siedlungsverträglichere Abwicklung des Verkehrs erreicht.

Die in diesem Kapitel aufgeführten Platzsituationen sind nicht abschliessend, sondern als Aufzählung von Räumen mit besonderem Potenzial zu verstehen. Bei zukünftigen Strassenbauprojekten wird das Potenzial für eine gestalterische Aufwertung im Sinne des Gestaltungskonzeptes stets geprüft.

Hinweis: In diesem Kapitel werden verschiedene Gestaltungskonzepte anhand von Skizzen und Visualisierungen verdeutlicht. Die nachfolgende Legende dient der besseren Lesbarkeit:

	Rasengittersteine		befestigter Randabschluss, teilweise überfahrbar
	Chaussierung, offener / sickerfähiger Belag		historische Mauern
	Platzbelag		Brunnen
	mögliche Farbgestaltung		Bäume

5.1 Ortsteil Walenstadt

Im Ortskern von Walenstadt gibt es acht Potenzialgebiete für eine Umgestaltung. Auf den nachfolgenden Seiten werden die Plätze sowie die Kreuzungsbereiche und ihr Potenzial beschrieben.



Orthofoto mit
Perimeterabgrenzung

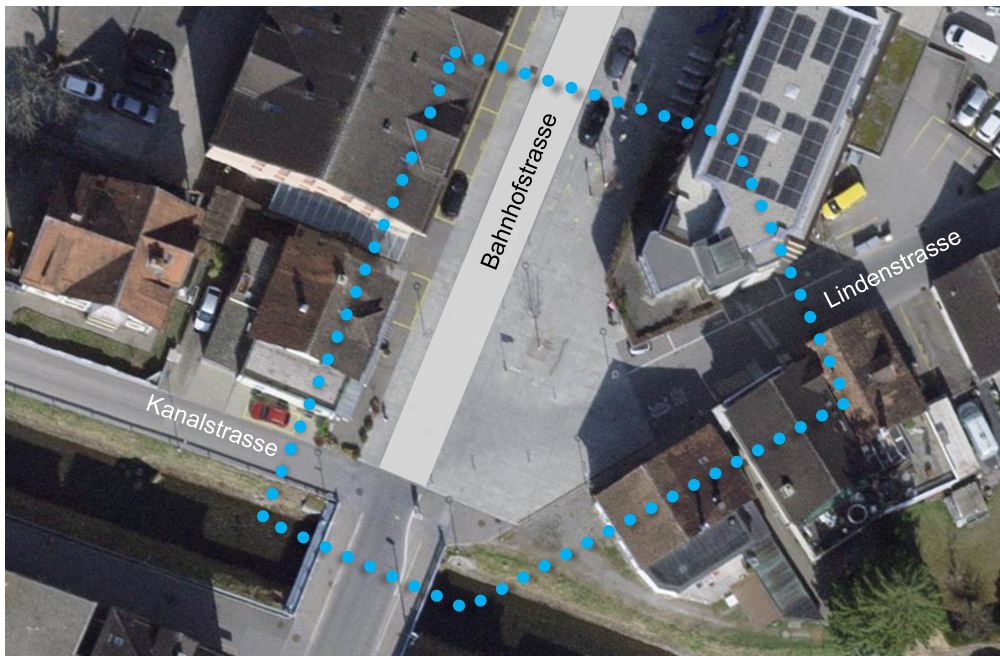
Quelle: Geoportal
Zugriff: 2023

- Potenzialflächen
- 1 Postplatz
- 2 Waisenhausplatz
- 3 Linden-/ Burgstrasse
- 4 Lindenplatz
- 5 Rathausplatz
- 6 Löwenplatz
- 7 See- / Rempartstrasse
- 8 Obststadt- / Rempartstrasse
- 9 Obststadtstrasse / Schulhausgasse
- 10 Kirchenplatz

Postplatz

Ausgangslage

Der Postplatz befindet sich auf der Bahnhofstrasse – eine wichtige Einfallachse ins Zentrum der Gemeinde Walenstadt. Er markiert den Beginn der Begegnungszone, welche den nachfolgenden Abschnitt der Bahnhofstrasse bis und mit Rathausplatz umfasst. Auf der Bahnhofstrasse verkehrt ausserdem eine Buslinie. An den Postplatz grenzen verschiedene publikumsorientierte Nutzungen (Läden). Der Platz ist mit einem überfahrbaren Plattenbelag ausgestaltet, die Fahrbahn der Bahnhofstrasse wurde in einem befestigten Belag ausgeführt. Der Platz wird durch einen einzelnen Baum und durch verschiedene Möblierungen (Poller, Blumentröge) gestaltet.



Postplatz vor Einführung Begegnungszone

Quelle: Geoportal



Postplatz aus Richtung Lindenstrasse

Quelle: Eigene Aufnahme, September 2023

Defizite

- Trotz Begegnungszone (Umgestaltung 2022) besteht eine klare Trennung zwischen der Fahrbahn und der seitlichen Gehbereichen, was grundsätzlich der Gestaltung von Begegnungszonen widerspricht
- Schwierige Einlenkersituation von der Kanalstrasse her (fehlender Radius)
- Platzierung Signalisation Begegnungszone (Einschränkung Sicht)
- Teilweise Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit

Potenzial / Verbesserungsvorschläge

- Klärung der Einlenkersituation an der Kanalstrasse (Überprüfen Schleppkurven, Einbahnsystem prüfen)
- Optimierung der Platzierung der Signalisation für die Begegnungszone
- Gestaltung des Platzes durch bessere Anwendung der Möblierung aufwerten (Reduktion Einsatz von Pollern, Optimierung Platzierung Pflanztröge)
- Markierung der Höchstgeschwindigkeit «20» auf der Fahrbahn
- Digitale Geschwindigkeitsanzeigen mit Smiley



St.Gallen:
Beispiel Markierung «20» in Begegnungszonen

Foto ERR Raumplaner

Waisenhausplatz

Ausgangslage

Der Waisenhausplatz ist heute als grossflächiger Knotenbereich ausgebildet, obwohl dieser aus betrieblicher Sicht von untergeordneter Bedeutung ist und innerhalb der Tempo-30-Zone liegt. Der Raum wird von den angrenzenden Bauten städtebaulich schön gefasst. Auf der Westseite befindet sich ein Velohandel, welcher den Aussenraum als Ausstellungsfläche nutzt. Der Waisenhausplatz wird lediglich durch den in der Mitte platzierten Brunnen bespielt. Im Süden verläuft eine historische Wasserrinne am Fahrbahnrand in Richtung des im Osten anschliessenden Knotenbereichs (vgl. Knoten Linden-/ Burgstrasse).



Waisenhausplatz

Quelle: Geoportal



Waisenhausplatz aus Richtung Süden Lindenstrasse

Quelle: Eigene Aufnahme, September 2023

Defizite

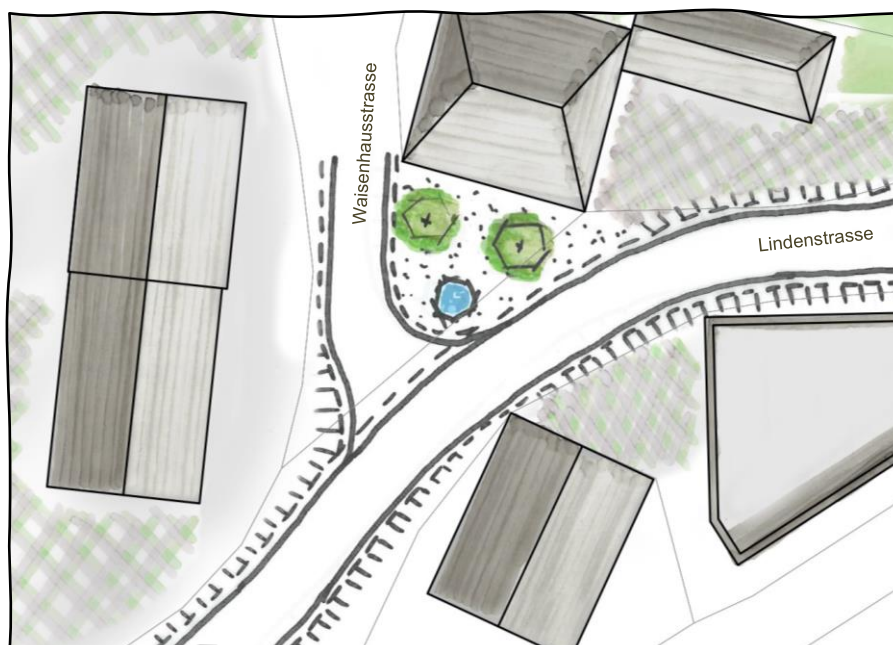
- Überdimensionierte Verkehrsfläche
- Fehlende Vorzonen der angrenzenden Gebäude
- Brunnen ist schlecht zugänglich / vollständig von Verkehrsflächen umgeben
- Schlechte Führung der zu Fuss Gehenden
- Überangebot an möglichen Verkehrsbeziehungen

Potenzial / Verbesserungsvorschläge

- Einführung Einbahnregime auf den ersten 30 m der Waisenhausstrasse ab Lindenplatz (vgl. Abschnitt in Skizze rechts) für den motorisierten Verkehr. Die Zufahrt zur Tiefgarage auf Parzelle Nr. 360 (markiert mit Pfeil) wird dadurch weiterhin im Gegenverkehr ermöglicht. Eine Wendemöglichkeit besteht durch Senkrechtparkfelder sowie auf Vorplätzen.
- Platzgestaltung mit Einbezug des Brunnens, Sitzmöglichkeiten und Baumpflanzung
- Reduktion der Verkehrsfläche, Einfahrten auf Platzbedarf PW reduzieren, überfahrbare Seitenbereiche für LKWs
- Entsiegelung der rückwärtigen / an Strassenraum angrenzende Parkierungsflächen



Abschnitt Einbahnregime Waisenhausstrasse
geoportal.ch

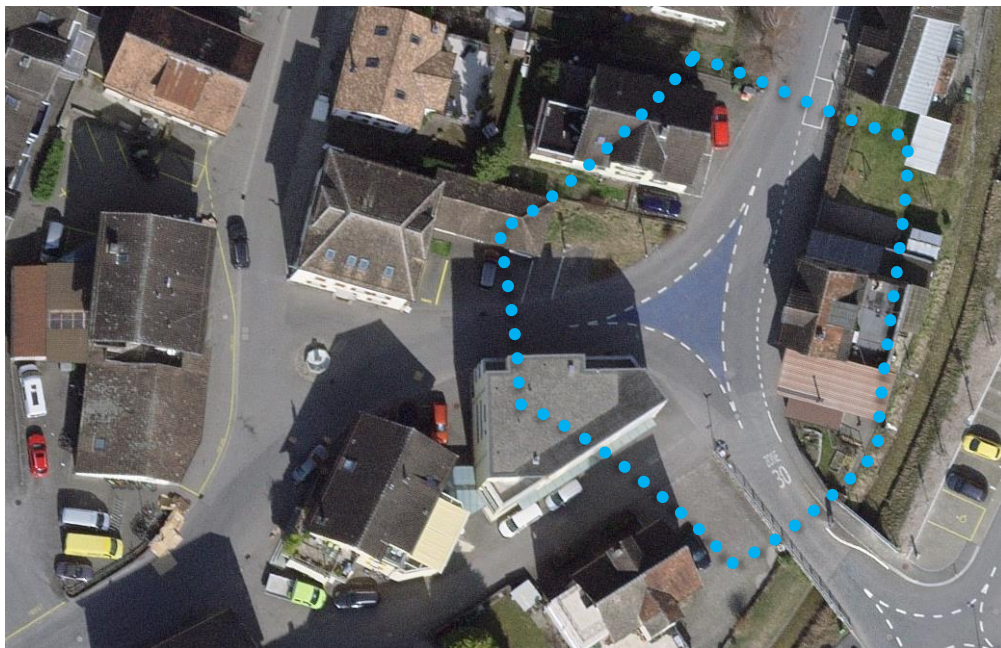


Gestaltungsvorschlag Waisenhausplatz
ERR Raumplaner AG

Knoten Linden-/ Burgstrasse

Ausgangslage

Der Knotenbereich markiert den Beginn der Tempo-30-Zone, welche sich über weite Teile des Zentrums erstreckt. Die an den Knoten angrenzenden Gebäude sind dem Strassenraum mehrheitlich abgewandt. Die Markierung zur Verdeutlichung des Rechtsvortritts ist blau eingefärbt. Ausserhalb des Knotenbereichs verläuft am Fahrbahnrand der Lindenstrasse eine historische Wasserrinne.



Knoten Linden-/
Burgstrasse

Quelle: Geoportal



Knoten Linden-/
Burgstrasse aus
Richtung Süden
Lindenstrasse

Quelle: Eigene
Aufnahme, Sep-
tember 2023

Defizite

- Überdimensionierte Verkehrsfläche
- Fehlende Vorzonen an den angrenzenden Gebäuden
- Verkehrsführung für den MIV schlecht lesbar, für zu Fuss Gehende nicht vorhanden
- Tafel Eingang Tempo-30-Zone an Engstelle + Kuppe platziert (Einschränkung Sicht)
- Nicht normgerechte Verwendung von FGSO (farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen)
- Historische Wasserrinnen im Knotenbereich unterbrochen (Gestaltungselement zerstört, Entwässerungsfunktion teilweise nicht mehr vorhanden)

Potenzial / Verbesserungsvorschläge

- Gestaltung mit gut lesbaren Farbelementen (FGSO-konform)
- Reduktion der Verkehrsfläche, Einfahrten auf Platzbedarf PW reduzieren, überfahrbare Seitenbereiche für LKWs
- Entsiegelung Vorzonen, Baumpflanzung
- Wiederherstellung der historischen Wasserrinne
- Schaffung eines Vorplatzes vor dem Gebäude mit Ausrichtung zu Strasse, inkl. Baumpflanzung



Gestaltungs-
vorschlag
Knoten Linden-/
Burgstrasse
ERR Raumplaner
AG

Lindenplatz

Ausgangslage

Der Knoten Lindenplatz liegt an einer der Hauptverkehrsachsen der Gemeinde. Es gilt das Temporegime der Tempo-30-Zone. Aufgrund der zentralen Lage stellt der Lindenplatz neben seiner Funktion als Verkehrsknotenpunkt auch ein bedeutender öffentlicher Freiraum dar. Im südlichen Bereich sind mehrere Erdgeschosse mit publikumsorientierten Nutzungen dem Strassenraum zugewandt. Vor diesen Erdgeschossen bestehen schmale Vorbereiche für den Fussverkehr sowie eine Vielzahl an Parkfeldern. Der Belag ist über den gesamten Lindenplatz durchgehend asphaltiert. Die verschiedenen Zonen werden im Ansatz mit Strassenmarkierungen bezeichnet. Im nördlichen Bereich ist von der Bergstrasse herkommend eine Fussgängerführung angedacht. Diese endet an einer Engstelle in Richtung Rathausplatz. Die blau eingefärbte Knotenmarkierung besteht heute nur noch teilweise.



Lindenplatz

Quelle: Geoportal
(altes Orthophoto)



Lindenplatz

Quelle: Eigene
Aufnahme vom
07.09.2023

Defizite

- Verkehrsorientierte Gestaltung, stumpfe Einfahrtswinkel
- Schlechte Lesbarkeit der Verkehrsführung und Funktion der verschiedenen Platzflächen
- Schlechte Führung Fussverkehr
- Schlechte Sichtverhältnisse
- Nicht normgerecht eingesetzte FGSO
- Zu viele Poller erzeugen Verwirrung
- Linde wird durch Verkehrsflächen bedrängt (Fahrbahnrand, Parkierungsfläche), darunterliegende Sitzgelegenheit ist wenig attraktiv

Potenzial / Verbesserungsvorschläge

- Gliederung der Platzbereiche durch differenzierte Materialisierung der Oberflächen
- Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung und Verbesserung der Fussgängerführung durch gepflasterte Seitenbereiche, Entsiegelung der Parkierungsflächen und Ergänzung des Baumbestands
- Schaffung von Sitzgelegenheiten
- Reduktion der Verkehrsfläche, Reduzierung der Einfahrten auf den Platzbedarf von PW, sowie überfahrbare Seitenbereiche für LKWs
- Lücke in den Wasserrinnen schliessen
- Prüfen: Ausweitung Begegnungszone Rathausplatz auf den Lindenplatz



Gestaltungsvorschlag Lindenplatz

ERR Raumplaner AG

Die Bestrebungen zur Aufwertung des Strassenraums bedeuten zuweilen, dass ein Zustand in Anlehnung an die historischen Verhältnisse herbeigeführt wird. Die untenstehende Visualisierung zeigt das Prinzip auf.



Foto Lindenplatz

Links: Zustand heute (Jahr unbekannt)
Rechts: Visualisierung

Aufwertung:
Lando Rossmäier

Rathausplatz

Beschreibung Ausgangslage

Der Knoten Rathausplatz wurde mit der Einführung der Begegnungszone im Jahr 2022 zu einem flächigen Platz mit Plattenbelag umgestaltet. Über diesen Platz verlaufen mit der Bahnhofstrasse und der Seestrasse die beiden Hauptverkehrsachsen der Gemeinde (Gemeindestrasse 1. Klasse). Der Rathausplatz wird räumlich gut von den umliegenden Gebäuden gefasst, welche ausserdem den Platz mit diversen publikumsorientierten und -intensiven Nutzungen bespielen.



Rathausplatz

Quelle: Geoportal



Foto Rathausplatz

Quelle: Eigene Aufnahme

Defizite

- Gefährliche Situation für querende zu Fuss gehende Schülerinnen und Schüler, die von der Herrengasse her ungebremst auf den Platz rennen
- Verkehrsknoten in der Begegnungszone, bei dem die Verkehrsführung teilweise unklar ist (Kreislauf um Brunnen? Vortrittsregelung «Durchfahrtsachse»?)
- Platten werden aufgrund der Scherkräfte (manövrierende Fahrzeuge) regelmässig beschädigt, grosser Unterhaltsaufwand

Potenzial / Verbesserungsvorschläge

- Weiche Massnahmen zur besseren gegenseitigen Beachtung der Verkehrsteilnehmer
- Ergänzung von «Füsschen»-Markierung vor Austritt aus der Herrengasse auf den Platzbereich
- Ergänzung eines «Achtung Kinder» Schilds für querende Fahrzeuge vom Lindenplatz herkommend, kurz vor Einmündung Herrengasse in Rathausplatz
- Hier: die notwendigen Poller belassen, welche die gemäss Norm empfohlene Freihaltung des Annäherungsbereich für Fussgänger aus der Herrengasse auf den Platzbereich gewährleisten (Sichtweite auf herannahende Fussgänger)
- Markierung der Höchstgeschwindigkeit «20» auf der Fahrbahn (Ausserhalb Belang mit Steinplatten, allenfalls erst mit Erweiterung der Begegnungszone)
- Digitale Geschwindigkeitsanzeigen mit Smiley



«Füsschen-Markierung»
www.bfu.ch



St.Gallen:
Beispiel Markierung «20» in Begegnungszone

Foto ERR Raumplaner

Löwenplatz

Ausgangslage

Der Löwenplatz tritt wie eine einzige grosse Verkehrsfläche in Erscheinung und ist teilweise belegt mit Parkplätzen. Aufgrund der ortsbaulichen Setzung ist klar, dass hier schon immer ein Platz bestanden hat, dieser aber dem Verkehr weichen musste und fast gänzlich aufgehoben wurde. Der Löwenplatz ist von mehreren Gastwirtschaftsbetrieben und weiteren Geschäften umgeben. Die Abgrenzungen zwischen privaten Vorplätzen und Aussenbereichen von Gebäuden zur Fahrbahn sind nicht klar erkennbar. Der bestehende Brunnen ist allseits mit Pollern geschützt. Auf der Strasse verkehrt eine Buslinie, die Entwässerung fehlt weitgehend.



Löwenplatz

Quelle: Geoportal



Löwenplatz

Quelle: Eigene Aufnahme

Defizite

- Verlust der historischen Platzfunktion des Löwenplatzes, heute verkehrsorientiert
- Überdimensionierte Fahrbahnbreiten der Seestrasse
- Fehlende oder knapp dimensionierte Vorzonen
- Isolierte Wirkung des Brunnens mit abgrenzenden Pollern
- Fehlende Aufenthaltsqualität, keine Sitzgelegenheiten

Potenzial / Verbesserungsvorschläge

- Platzgestaltung mit Kiesbelag und Baumhain, frei bespielbar (flexible Nutzung)
- Verzicht auf verkehrsorientierte Radien, klare Abschlüsse
- Flächen für Aussenbestuhlung Gartenwirtschaft anbieten
- Schaffung von frei zugänglichen Sitzgelegenheiten (ohne Konsumzwang)
- Befestigte Fahrbahn zur Erschliessung der rückwärtigen Liegenschaften und Parkplätze, Abschluss Fahrbahn durch Bundsteine (Trennung Kiesfläche, einfacherer Unterhalt)
- Fahrbahnbreite der Seestrasse nordseitig reduzieren, gepflasterte Vorzonen schaffen mit Potential zur Bespielung durch Gastrobetriebe / Verbesserung der Fussgängerführung
- Trennung Fahrbahn und Fussgängerbereich durch Pflasterungsrinnen (Überfahrbar für punktuelle Kreuzungsmöglichkeit LW-LW)
- Rückwärtige Parkplätze mit Chaussierten Flächen oder Rasengittersteinen



Gestaltungsvorschlag
Löwenplatz

ERR Raumplaner
AG



Weitere Potenzialflächen

Knoten Seestrasse / Rempartstrasse



Beschreibung Ausgangslage

Verkehrsknoten auf die Hauptverkehrsachse Seestrasse am Rande des historischen Ortskerns, Beginn der Tempo-30-Zone. Im Knotenbereich befindet sich ein an den Rand gedrückter Brunnenplatz und Sitzgelegenheit, fehlende Randabschlüsse werden mit störenden Pollern kompensiert.

Potenzial / Verbesserungsvorschläge

- Vorplatz von Brunnen bis zur gegenüberliegenden Fassade vergrössern / Trottoirüberfahrt / Strassenhierarchie verdeutlichen
- Markierung Eintritt Zentrumsbereich
- Poller entfernen, Randabschlüsse anpassen

Knoten Obststadtstrasse / Rempartstrasse



Beschreibung Ausgangslage

Die Kreuzung liegt in einem Wohnquartier innerhalb einer Tempo-30-Zone. Angrenzend an den Kreuzungsbereich befindet sich das Schulareal. Beim Trottoir fehlt im Knotenbereich ein hoher Randabschluss, kompensiert mit störenden Pollern. Fragliche Funktion des anschliessen Trottoirs entlang Fürschweg (kurzer Abschnitt). Aufgrund angrenzender Parkfelder ist der Strassenraum grossflächig versiegelt und wirkt sehr verkehrsorientiert.

Potenzial / Verbesserungsvorschläge

- Entsiegelung bei Parkplätzen, Leitplanke entfernen
- Poller entfernen, als Ersatz im Kurvenbereich Randsteine am Fahrbahnrand
- Prüfen: Aufhebung Trottoirabschnitt Fürschweg

Knoten Obststadtstrasse / Schulhausgasse



Beschreibung Ausgangslage

Verkehrsknoten von Quartierstrassen innerhalb einer Tempo-30-Zone. Die Einmündung weist einen stumpfen Winkel auf, was zu schnelleren Fahrgeschwindigkeiten verleitet, die Vorzone eines schlecht sichtbaren Brunnens wird beansprucht. Vor dem Kindergarten fehlen bauliche Trennelemente zur Fahrbahn der Schulhausgasse, kompensiert mit Poller. Irreführende Trottoirnase ohne Querungsmöglichkeit.



Potenzial / Verbesserungsvorschläge

- Reduktion der Verkehrsfläche / Radien
- Erstellung Vorplatz bei Brunnen mit erhöhtem Randabschluss, Sichtbarkeit durch räumliche Präsenz verbessern
- Trottoirnase entfernen, Trottoir beim Kindergarten mit hohem Bordstein um Kurve verlängern, Poller entfernen
- Evtl. Vergrösserung Spielplatz

Kirchenplatz



Beschreibung Ausgangslage

Der Kirchenplatz besteht aus der Klostergasse, angrenzenden Parkierungsflächen und einem kleinen Brunnenplatz. Die stumpfwinklige Einmündung der Klostergasse in den Kirchenplatz verleitet zu schnelleren Fahrgeschwindigkeiten. Die Parkierungsflächen sind bereits entsiegelt, liegen jedoch sehr nahe am Gewässer und sind mit Pollern versehen.

Potenzial / Verbesserungsvorschläge

- Verengung der Fahrbahn, überfahrbare gepflasterte Randbereiche)
- Brunnenplatz vergrössern über ganzen Knotenbereich oder alternativ: Anstelle des Brunnenplatzes Zugang mit Stein-treppen zum Kanal Acherbach schaffen
- Attraktive Sitzgelegenheiten

5.2 Ortsteil Tscherlach

Im Ortsteil Tscherlach gibt es vier Potenzialgebiete für eine Umgestaltung. Auf den nachfolgenden Seiten werden die Plätze sowie die Kreuzungsbereiche und ihr Potenzial beschrieben.



Orthofoto mit
Perimeter-
abgrenzung

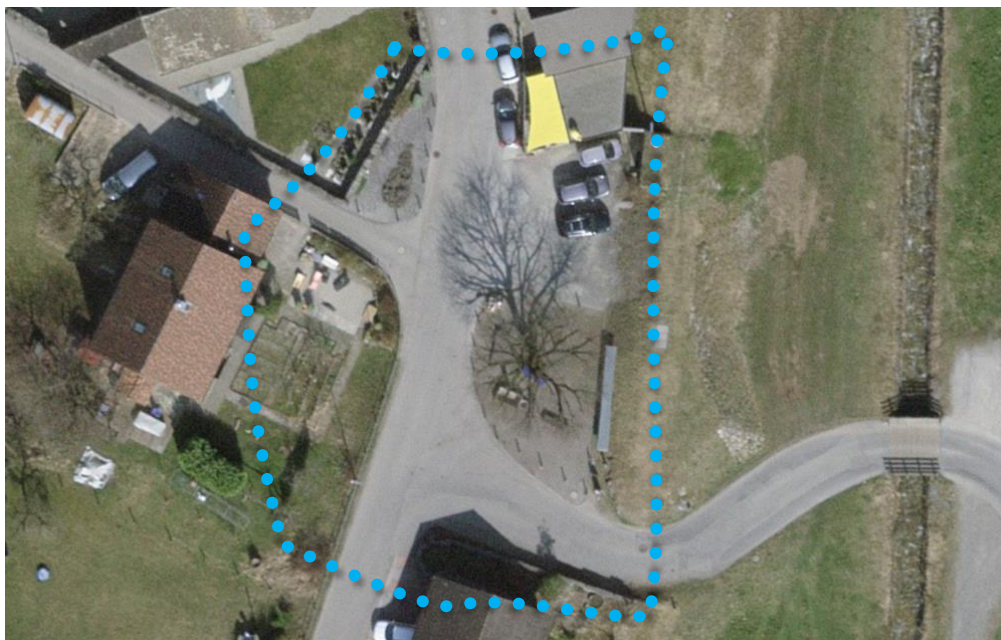
Quelle: Geoportal
Zugriff: 2023

- Potenzialflächen
- 1 Schneckenplatz
- 2 Dorfplatz

Schneckenplatz

Beschreibung Ausgangslage

Der Schneckenplatz liegt an der Dorfstrasse, die primäre Erschliessungsstrasse für den Ortsteil Tscherlach. Über den Kreuzungsbereich verkehrt eine Buslinie in Richtung Osten. Im Westen mündet eine einspurige Nebenstrasse in den Schneckenplatz. Auf der östlichen Strassenseite schliesst ein Freiraum, bestehend aus einem mit Pollern abgetrennten Brunnenplatz mit einer grosskronigen Linde und Sitzgelegenheiten an. Im Nordwesten befindet sich die örtliche Kirche. Der Zugang befindet sich jedoch an einer etwas zurückgesetzten Lage. Im Norden des Schneckenplatzes befindet sich ein kürzlich saniertes Restaurant mit einem chaussierten Parkplatz.



Schneckenplatz

Quelle: Geoportal



Schneckenplatz
Richtung Südosten

Quelle: Eigene
Aufnahme

Defizite

- Störende Poller um den Brunnenplatz
- Keine behindertengerechte Haltekante
- Fehlende Vorzonen für die Aussenbestuhlung des Restaurants

Potenzial / Verbesserungsvorschläge

- Flächige Platzgestaltung zur Markierung des Ortskerns und besseren Einbindung der Kirche
- Verlegung der Parkfelder an den Fahrbahnrand (Freihaltung des vorderen Platzbereichs mit der Linde), Rückwärtige Fläche für eine Aussenbestuhlung des Gastrobetriebs nutzen
- Aussenbereich des Restaurants und Bereich unter der grossen Linde chaussiert ausgestalten (Biergarten-Atmosphäre)
- Schaffung von frei zugänglichen Sitzgelegenheiten (ohne Konsumzwang)
- Setzung Bundstein zur Abgrenzung des Platzbereichs (im Kurvenbereich hoher Abschluss zur besseren Abtrennung, im geradlinigen Bereich abgeschliffen zur besseren Zugänglichkeit)
- Erstellung einer hohen Bushaltekante (behindertengerecht)
- Prüfen: Einführung einer Tempo-30-Zone auf der Gemeindestrasse 1. Klasse (angrenzendes Gebiet im Raumkonzept zur Geschwindigkeitsreduktion vorgesehen)



Gestaltungsvorschlag
Schneckenplatz
ERR Raumplaner
AG



Dorfplatz

Beschreibung Ausgangslage

Der Dorfplatz bildet sich aus dem Knotenbereich der Dorf- und Oberdorfasse sowie dem untergeordneten Feldweg. Gemäss Raumkonzept ist die Einführung einer Tempo-30-Zone vorgesehen. Der Platz wird durch die ortsbauliche Situation räumlich gut gefasst, was die Platzwirkung weiter unterstützt. Auf dem Dorfplatz befindet sich ein Brunnen, der auf einem gepflasterten Sockel steht und sich damit vom ansonsten durchgehend asphaltierten Platz absetzt. Die bestehenden Vorbereiche der im Osten und Westen angrenzenden Gebäuden sind gepflastert.



Dorfplatz

Quelle: Geoportal



Dorfplatz

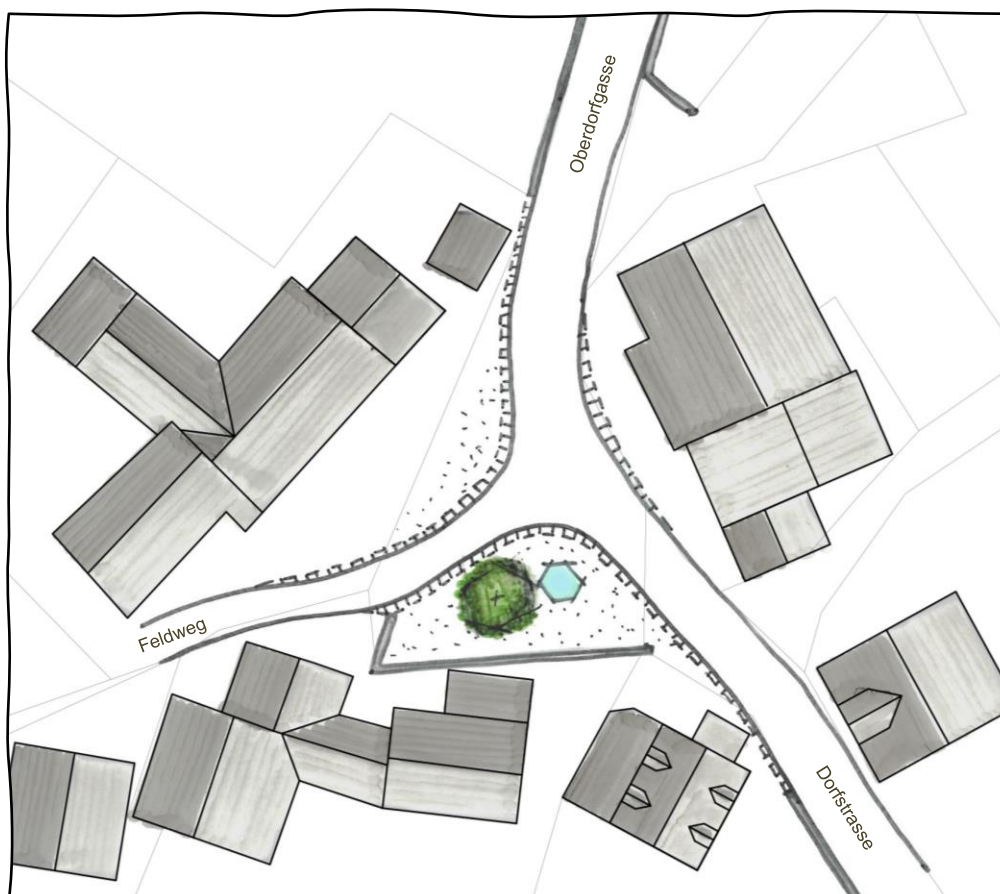
Quelle: Eigene Aufnahme

Defizite

- Stark verkehrsorientiert mit grossen Verkehrsflächen und hohem Versiegelungsgrad
- Fehlende Aufenthaltsqualität und -möglichkeiten
- Fehlender räumlicher Bezug zum Ort, Brunnen durch Vertikalversatz nicht in Platzgestaltung miteingebunden

Potenzial / Verbesserungsvorschläge

- Wiederherstellung der Dorfplatzfunktionen (Bespielbarkeit, Aufenthaltsqualität) durch Umgestaltung
- Chaussierung des Platzbereichs, Aufhebung Vertikalversatz zum Brunnen
- Reduktion der Verkehrsflächen, Bundsteine / Wasserinne mit minimalem Höhenversatz im Übergangsbereich der Fahrbahn zum Platzbereich
- Aufwertung Aufenthaltsqualität beim Brunnen durch Ergänzung eines grosskronigen Baums und Sitzgelegenheiten
- Bei Bedarf Ermöglichung der Parkierung an der heutigen Stelle

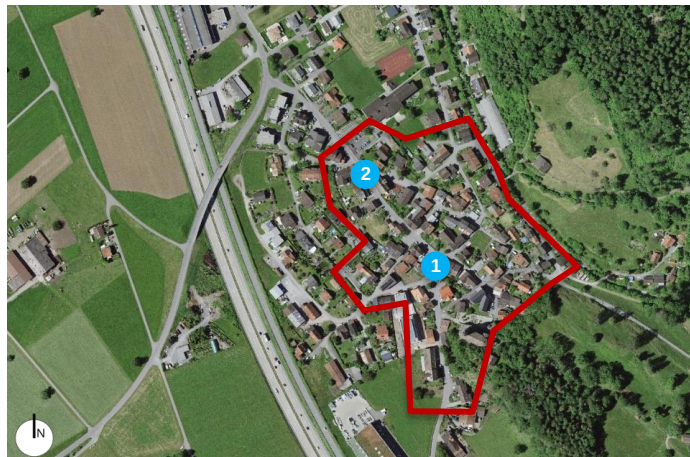


Gestaltungs-
vorschlag Dorf-
platz

Quelle: ERR
Raumplaner AG

5.3 Berschis

Im Ortsteil Berschis gibt es fünf Potenzialgebiete für Plätze, von denen vier in Strassenkreuzungen liegen.



Orthofoto mit
Perimeter-
abgrenzung

Quelle: Geoportal
Zugriff: 2023

- Potenzialflächen
- 1 Lindenplatz
- 2 Unterdorfstrasse / Schulhausstrasse

Lindenplatz

Ausgangslage

Der Lindenplatz umfasst den im Zentrum von Berschis gelegenen Strassenabschnitt der Unter- bzw. Vorderdorfstrasse, der die HAUPTerschliessungsstrassen des Ortsteils darstellen. Gemäss Raumkonzept der Gemeinde soll in Berschis zukünftig mit Ausnahme der Gemeindestrassen 1. Klasse die Tempo-30-Zone gelten. Mit dem Dorfladen Berschis und dem Landgasthof Linde befinden sich zwei wichtige, zentrumrelevante Nutzungen angrenzend an den betrachteten Strassenraum. Zudem verläuft ein Wanderweg entlang der Unter- bzw. Vorderdorfstrasse. An den Strassenraum grenzen teilweise historische Mauern, die den Übergang zu angrenzenden Gärten bilden.



Lindenplatz

Quelle: Geoportal



Lindenplatz
Blick Richtung
Schmittenstrasse

Quelle: Eigene
Aufnahme

Defizite

- Verkehrsorientierte Gestaltung Strassenraum, beschleunigende Mittelliniemarkierung
- Einmündungen auf Vorderdorfstrasse mit stumpfem Winkel ausgestaltet
- Parkplatz ostseitig auf dem Brunnenplatz ungünstig gelegen, Ausgestaltung mit Vertikalversatz
- An Rand gedrückte Aussenbestuhlung des Restaurants
- Hoher Versiegelungsgrad

Potenzial / Verbesserungsvorschläge

- Demarkierung der Mittellinie, Pflasterung der Randbereiche zur Entschleunigung und besseren Führung des Fussverkehrs
- Sperrung der Lindengasse für den MIV im Bereich des Restaurants / Nutzung als Vorbereich für die Aussenbestuhlung. Neue Materialisierung (Pflasterung oder Plattenbelag)
- Schaffung von frei zugänglichen Sitzgelegenheiten (ohne Konsumzwang)
- Neugestaltung des Lindenplatzes von Fassade bis Fassade (Pflasterung oder Plattenbelag der Randbereiche / Asphaltierte Fahrbahn), Aufhebung Parkplatz neben dem Brunnen, mögliche Verlagerung auf neuen Kiesplatz (Höhe Einmündung Schmittenstrasse)
- Reduktion der befestigten Fläche auf die für die Einmündung Schmittenstrasse benötigte Verkehrsfläche. Restliche Fläche chaussierter Platz mit Baum.
- Prüfen: Einführung Tempo-30-Zone auf der Gemeindestrasse 1. Klasse



Gestaltungsvorschlag
Lindenplatz

Quelle: ERR
Raumplaner AG

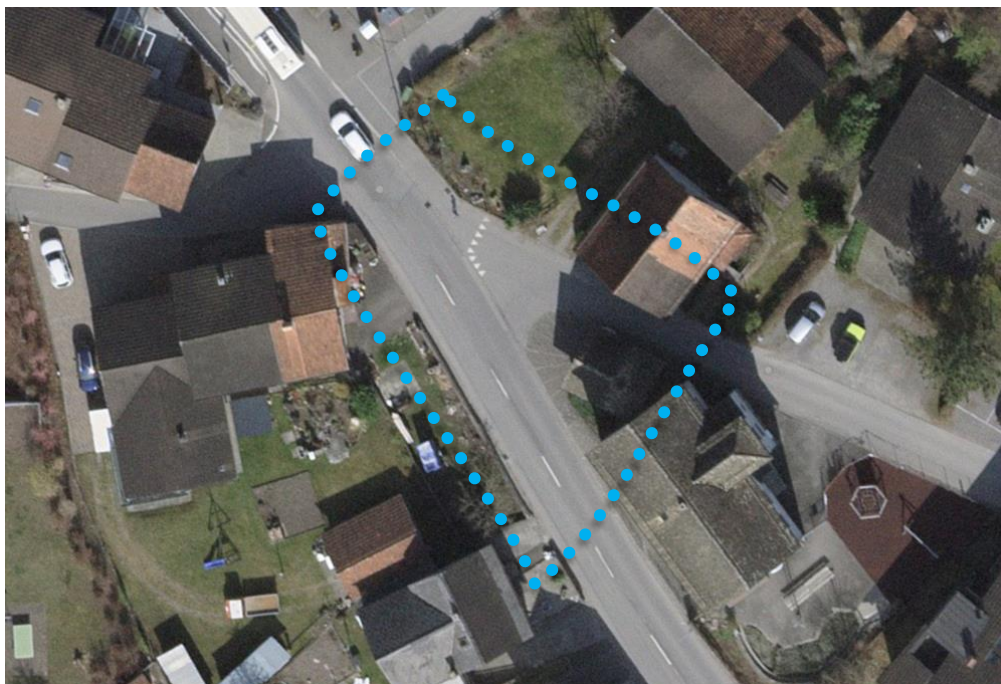


Knoten Unterdorfstrasse / Schulhausstrasse

Ausgangslage

Der betrachtete Knotenbereich liegt an der Einmündung der Schulstrasse in die Hauptverkehrsstrasse Unterdorfstrasse. Auch hier soll zukünftig die Tempo-30-Zone gelten. Nordwestlich des Knotens wird der Fussverkehr über ein Trottoir geführt, welches im Knoten endet.

Unmittelbar im Norden befindet sich das Schulhaus von Berschis, im Knotenbereich liegt ausserdem das alte Schulhaus. An den Strassenraum grenzen teilweise historische Mauern, die den Übergang zu angrenzenden Gärten bilden.



Knoten Unter-
dorfstrasse /
Schulhaus-
strasse

Quelle: Geoportal



Knoten Unter-
dorfstrasse /
Schulhaus-
strasse

Quelle: Eigene
Aufnahme

Defizit

- Schlecht platzierte Haifischzähne, stumpfer Winkel der Einmündung, keine klare Trennung zum Trottoir
- Unklare Führung des Fussverkehrs
- Verkehrsorientierte Gestaltung des Strassenraums, beschleunigende Mittelliniemarkierung

Potenzial / Verbesserungsvorschläge

- Einmündung rechtwinklig an übergeordnete Strasse führen, Trottoir besser abgrenzen (evtl. Grünrabatte)
- Demarkierung der Mittellinie, Pflasterung der Randbereiche zur Entschleunigung und besseren Führung des Fussverkehrs
- Prüfen: Einführung Tempo-30-Zone auf Gemeindestrasse 1. Klasse (angrenzendes Gebiet im Raumkonzept zur Geschwindigkeitsreduktion vorgesehen)



Gestaltungs-
vorschlag
Knoten Unter-
dorfstrasse /
Schulhaus-
strasse

Quelle: ERR
Raumplaner AG

6 Verfahren

6.1 Erarbeitung Konzept

Das vorliegende Konzept wurde in Zusammenarbeit mit BROBAG Bauingenieure AG erstellt, insbesondere mit Hinweisen zum Praxisbezug und der Ausführung.

Grundlagen bildeten Begehungen vor Ort mit Abgrenzung der Kerngebiete und Besprechung der vorhandenen Eigenheiten und des Potenzials der angetroffenen Strassenräume und Platzflächen.

Anschliessend wurde der «Werkzeugkasten» erarbeitet und der Entwurf einem Ausschuss der Gemeinde zur Vorbereitung einer gemeinsamen Begehung zugestellt. Nach diversen Nachjustierungen und Ergänzungen wurde der Bericht dem Gesamtgemeinderat präsentiert und im Gremium diskutiert.

Der Entwurf kann dem Kantonalen Tiefbauamt zur Stellungnahme eingereicht werden im Sinne einer Information und zur Beurteilung aus Sicht des Kantons, im Wissen, dass es sich um Gemeinde-strassen handelt und die Kompetenz beim Gemeinderat liegt.

- Evtl. Vorprüfung des Kantonalen Tiefbauamt, Abt. Planung und Mobilität
- Evtl. Vorprüfung der Kantonalen Denkmalpflege
- Evtl. Antrag auf Beitrag von Clemo (clever mobil)

Die fachliche Beurteilung hat folgende Ergebnisse hervorgebracht, die wie folgt umgesetzt wurden:

[folgt]

6.2 Mitwirkung

Allgemeines

Die Planung wurde der Bevölkerung am 21.05.2024 anlässlich einer Orientierungsversammlung vorgestellt und im Anschluss bis zum 30.06.2024 der öffentlichen Mitwirkung gemäss Art. 41 PBG unterstellt. Die Eingaben und deren Behandlung werden in einem separaten Mitwirkungsbericht dokumentiert.

6.3 Erlass

Die Planung wurde vom Gemeinderat Walenstadt am 28.10.2024 beschlossen und dient als Leitfaden für künftige Projekte in Strassenräumen und Plätzen in Kerngebieten.

7 Ablauf Realisierung

7.1 Ablauf Planung

7.1.1 Anlass

Anliegen der Bevölkerung oder Inputs der Gemeindeverwaltung respektive des Gemeinderats sollen künftig immer gleich ablaufen, um den gewünschten Qualitätsstandard sicherzustellen.

7.1.2 Gestaltungsidee

Die Planung beginnt nicht mit technischen Details wie in der klassischen Strassenprojektierung üblich, sondern mit einer Gestaltungsidee auf Konzeptskizzenbasis in Varianten (Beispiel Konzeptskizzen siehe Kapitel 5 – 7).

7.1.3 Nachweise

Die ausgewählte Variante wird weiterverfolgt und nach technischen Massgaben und Normen überprüft:

- Nachweis Sichtweiten
- Überprüfung Schleppkurven für Lastwagen
- Kontrolle Begegnungsfälle / Ausweichstellen
- Überprüfung Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer (optische Linienführung MIV, Veloverkehr, Schutz Fussgängerkehr)
- Überprüfung Schulwege -> Rücksprache mit Schule

7.2 Beizug Fachexperten

7.2.1 Team Planung

Folgende Fachexperten sind für Detailfragen beizuziehen:

Gestaltungskonzept, Ideenskizzen

ERR Raumplaner AG

Teufener Strasse 19

9001 St.Gallen

Karin Bétrisey, dipl. Ing. ETH SIA SVI, Verkehrssicherheitsexpertin ASTRA

Ortsbauliche Studien

Robert Albertin, architektonischer Berater Gemeinde Walenstadt

Bei Bedarf ist ausserdem eine Fachperson für Landschaftsarchitektur beizuziehen.

7.2.2 Team Projektierung

- Lead Gesamtkonzept
- Kann nicht Projektingenieur für grössere Gesamtprojekte sein, dort wird Ausschreibung notwendig

Ingenieurbüro

BROBAG Bauingenieure

Mülibodenstrasse 6

8885 Mols

Roger Broder, dip. Bauing. FHO

7.3 Verfahren

7.3.1 Mitwirkung

Für jedes Strassenraumprojekt wird die Bevölkerung bereits bei der Erarbeitung orientiert und miteinbezogen. Dabei ist aber auch aufzuzeigen, dass es übergeordnete Vorgaben und Normen gibt, die einzuhalten sind wie auch die Verkehrssicherheit. Zwingend zu berücksichtigen sind Vorgaben der Gemeinde aus diesem Konzept sowie die Finanzlage.

7.3.2 Zuständigkeiten

- Ausschuss zur Vorbereitung, zusammengesetzt aus
 - Leiter Bau und Umwelt
 - Gemeinderat, Ressort Tiefbau und Verkehr
 - Planerteam
- Behandlung zwingend im Gesamtgemeinderat

7.4 Rechtslage

Zuständigkeiten

- Beim Einlenken in Kantonsstrasse: Miteinbezug TBA, Abt. Mobilität und Planung
- Bei Signalisation auf Kantonsstrassen: Miteinbezug Strasseninspektorat und Verkehrspolizei
- Da es sich um Kerngebiete handelt, sind zwingend auch die Kant. Denkmalpflege und das Amt für Raumentwicklung und Geoinformation (AREG) miteinzubeziehen

8 Anhang

- Objektblätter Netzüberprüfung rollender Langsamverkehr (innerhalb Betrachtungsperimeter)