

Vorlage Stadtparlament

Datum 30. Juni 2026
Beschluss Nr. 1698
Aktenplan 732.12 Kantonsstrassen, Gemeindestrassen

Feldbachstrasse, Andreasstrasse (Abschnitt Metallstrasse bis Feldbachstrasse), Metallstrasse (Abschnitt Gerbestrasse bis Stahlstrasse), Instandstellung und Neugestaltung; Kredit mit besonderem Beschluss (PNR 961030007)

Antrag

Wir beantragen Ihnen, folgenden Beschluss zu fassen:

Das Projekt zur Instandstellung und Neugestaltung der Feldbachstrasse, der Andreasstrasse im Abschnitt Metallstrasse bis Feldbachstrasse sowie der Metallstrasse im Abschnitt Gerbestrasse bis Stahlstrasse im Betrag von insgesamt CHF 1'270'600 wird gutgeheissen und für die nach Abzug der Anteile Dritter verbleibenden Kosten mit besonderem Beschluss ein Kredit von CHF 888'000 zulasten der Investitionsrechnung erteilt.

1 Ausgangslage

Der nördliche Teil des Quartiers Lachen wird im Westen und Norden durch die Gerbestrasse, im Osten durch die Feldlistrasse und im Süden durch die Zürcher Strasse begrenzt. Im Quartierteil befinden sich die Metall-, die Feldbach-, die Andreas- und die Stahlstrasse. Diese nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen sind als Gemeindestrassen 2. Klasse klassiert und mit Ausnahme der Metallstrasse im Abschnitt Andreasstrasse bis Stahlstrasse, die eine Begegnungszone mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h darstellt, mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h signalisiert. Alle vier Gemeindestrassen sind Gegenverkehrsstrassen.

Die Feldbachstrasse, die Andreasstrasse im Abschnitt Metallstrasse bis Feldbachstrasse und die Metallstrasse im Abschnitt Gerbestrasse bis Stahlstrasse befinden sich in einem schlechten baulichen Zustand. Sie weisen Belagsschäden, Setzungsmulden sowie starke Unebenheiten auf. In den letzten Jahren wurden zudem diverse Werkleitungsarbeiten durchgeführt; weitere Ausbauten sind geplant. Die drei Strassen sollen in Koordination mit diesen Ausbauten instand gestellt und neugestaltet werden. Mit der Instandstellung und Neugestaltung soll gleichzeitig über das gesamte Teilquartier eine Begegnungszone «Lachen Nord» eingerichtet werden. Damit können nebst der dringenden Instandstellung die Aufenthaltsqualität auf den Strassen verbessert, die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht und eine optimale Verkehrsberuhigung im Wohnquartier erreicht werden. Für die Stahlstrasse und die Andreasstrasse ab der Feldbachstrasse, die sich aktuell in einem guten

baulichen Zustand befinden, sind koordiniert mit dem vorliegenden Projekt Anpassungen an der Markierung und Signalisation vorgesehen; sie werden ohne bauliche Massnahmen Teil der Begegnungszone.

2 Instandstellung und Neugestaltung

Die drei zusammengehörenden Strassenräume der Metall-, Feldbach- und Andreasstrasse sollen instand gestellt und gestalterisch aufgewertet werden. Die Strassen sollen nicht nur als Verkehrsraum, sondern auch als Lebensraum zur Verfügung stehen. Durch die neue Gestaltung und Aufteilung der Strassenräume sowie die Aufhebung der Trottoirabgrenzungen wird ein hochwertiger und für alle Verkehrsteilnehmenden attraktiver und sicherer Strassenraum geschaffen.

Das Neugestaltungsprojekt sieht in allen drei Strassen Fahrbahnbreiten von 3.80 m vor. Dies schafft Raum für Infrastrukturbänder, in denen Baumpflanzungen, entsiegelte Grünflächen, Längsparkfelder, Velo- und Motorradabstellplätze und weitere Gestaltungselemente vorgesehen sind. Die Fahrbahnfläche, private Grundstückszufahrten und Zugänge werden in Asphalt ausgeführt, die restlichen Oberflächen werden entsiegelt.

2.1 Feldbachstrasse

Die Breite des Strassenraums der Feldbachstrasse variiert heute. Im westlichen Abschnitt beträgt die Gesamtbreite rund 7.00 m, im östlichen Abschnitt liegt sie bei etwa 8.00 m. Beidseitig verläuft über die gesamte Strassenlänge – mit Ausnahme der Knotenbereiche – ein abgegrenztes Trottoir für den Fussverkehr. Die Breite der Trottoirs beträgt mehrheitlich rund 1.00 m und ist damit ungenügend für eine sichere Nutzung; einzig im Abschnitt Andreasstrasse bis Stahlstrasse weist das nördliche Trottoir mit einer Breite von rund 2.00 m eine ausreichende Dimensionierung auf. Die Fahrbahn ist rund 5.00 m breit. Südseitig sind Längsparkfelder auf der Fahrbahn angeordnet.

Die Strasse soll als Begegnungszone ausgestaltet werden. Die Gestaltung erfolgt flächig, ohne Höhenversätze zwischen den einzelnen Nutzungsbereichen. Entlang der Nord- und Südseite ist jeweils ein Infrastrukturband vorgesehen, das unterschiedliche Funktionen übernimmt. Es dient als gestalterisches und funktionales Element des Strassenraums und integriert sowohl verkehrliche als auch städtebauliche Nutzungen. Innerhalb dieser Bänder sind Baumpflanzungen, Grünflächen, Zugänge zu den angrenzenden Liegenschaften, Ausweichstellen sowie Längsparkfelder angeordnet. Die bestehenden privaten Ein- und Ausfahrten werden in die neue Gestaltung integriert. Das Konzept mit beidseitigen Infrastrukturbändern wurde für die Feldbachstrasse gewählt, um die Linearität und räumliche Gliederung der Strasse zu betonen. Aufgrund der bestehenden privaten Parkierungen sind im Westabschnitt nur kleinere Grünflächen und Rabatten möglich, während im Ostabschnitt eine deutlich grünere und offener gestaltete Raumwirkung erzielt werden kann.

2.2 Andreasstrasse

Die Breite des Strassenraums der Andreasstrasse ist über die gesamte Länge der Strasse weitgehend konstant. Im von der Instandstellung und Neugestaltung betroffenen Abschnitt Feldbachstrasse bis Metallstrasse beträgt der Strassenraum rund 8.00 m. Entlang der Ostseite verläuft – mit Ausnahme der Knotenbereiche – ein abgegrenztes Trottoir für den Fussverkehr. Mit einer Breite von rund 2.00 m bietet dieses ausreichend Platz für eine sichere und komfortable Nutzung. Die Fahrbahn weist eine

Breite von rund 6.00 m auf. Entlang der Westseite sind Längsparkfelder für Personenwagen und Motorräder angeordnet. Entlang der Ostseite befinden sich im nördlichen Teil zusätzlich Längsparkfelder für Personenwagen, von denen ein Parkplatz für Menschen mit Behinderungen reserviert ist. Alle Parkfelder liegen innerhalb der Fahrbahnfläche.

Die Strasse soll als Begegnungszone ausgestaltet werden. Die Gestaltung erfolgt flächig ohne Höhenversätze zwischen den einzelnen Nutzungsbereichen. Aufgrund der bestehenden Grundstückszufahrten sind keine Infrastrukturbänder möglich. Stattdessen sollen zwei Bauminselfen den Strassenraum gliedern. An die südliche Bauminselfe schliesst ein Parkfeld mit entsiegelter Oberfläche (Rasenliner) an. Die bestehenden privaten Ein- und Ausfahrten werden in die neue Gestaltung integriert. Die Bepflanzung mit Bäumen sowie die Grünflächen und Rasenlinerflächen tragen zur Aufwertung des Strassenraums bei.

2.3 Metallstrasse

Die Breite des Strassenraums der Metallstrasse weist im neu zu gestaltenden Abschnitt deutliche Variationen auf. Im westlichen Teil beträgt die Gesamtbreite rund 7.30 m, im mittleren Teil schwankt sie zwischen 6.30 m und 7.80 m und im östlichen Teil liegt sie bei etwa 6.30 m. Entlang der Nordseite verläuft über die gesamte Länge – mit Ausnahme der Knotenbereiche – ein abgegrenztes Trottoir für den Fussverkehr. Dessen Breite variiert zwischen 1.40 m und 1.70 m, wobei im Bereich einer Engstelle lediglich eine Durchgangsbreite von ca. 0.90 m vorhanden ist. Die Fahrbahn weist eine variable Breite zwischen 4.70 m und 6.30 m auf. Entlang der Südseite der Strasse sind Längsparkfelder innerhalb der Fahrbahn angeordnet.

Die Strasse soll als Begegnungszone ausgestaltet werden. Die Gestaltung erfolgt flächig ohne Höhenversätze zwischen den einzelnen Nutzungsbereichen. Auf der Südseite ist ein Infrastrukturband vorgesehen. Es dient als gestalterisches und funktionales Element des Strassenraums und nimmt sowohl verkehrliche als auch städtebauliche Nutzungen auf. Innerhalb dieses Bandes sind Baumpflanzungen, Grünflächen, Zugänge zu den Liegenschaften, Abstellplätze für Velos und Motorräder, Ausweichstellen sowie Längsparkfelder angeordnet. Die bestehenden privaten Ein- und Ausfahrten werden in die neue Gestaltung integriert. Die bestehenden Versätze der Grundstücksgrenzen können grösstenteils innerhalb des Infrastrukturbands ausgeglichen werden. Dadurch entsteht ein gleichmässiger, linearer Strassenraum, der optisch ruhig wirkt und eine klare Orientierung bietet.

3 Parkierung

Im gesamten Projektperimeter der Begegnungszone «Lachen Nord» – bestehend aus Metallstrasse, Feldbachstrasse, Andreasstrasse und Stahlstrasse – stehen heute insgesamt 35 Parkfelder für Personenwagen zur Verfügung. Nach der Neugestaltung werden es noch 20 Parkfelder sein. Davon liegen 19 Parkfelder in der Erweiterten Blauen Zone (EBZ) und ein Parkfeld ist für gehbehinderte Menschen reserviert. Die bisherigen vier Motorradparkplätze an der Andreasstrasse werden aufgehoben. Im Gegenzug werden drei neue Abstellplätze an der Metallstrasse vorgesehen. Für Velofahrende werden an der Metallstrasse zusätzlich vier neue Abstellplätze geschaffen.

Im Rahmen der Projektbearbeitung wurden die bestehenden Parkfelder hinsichtlich der Sichtverhältnisse und der Verkehrssicherheit innerhalb der Begegnungszone überprüft. Dabei zeigte sich, dass die Lage einzelner Parkfelder die Sicht und gegenseitige Wahrnehmbarkeit der Verkehrsteilnehmenden

gemäss heutigen Anforderungen einschränkt. Die Reduktion der Parkfelder erfolgt daher nicht ausschliesslich aus gestalterischen Gründen, sondern auch im Zusammenhang mit der Verbesserung der Verkehrssicherheit innerhalb der Begegnungszone. Durch das gezielte Entfernen einzelner Parkfelder können die Sichtbeziehungen an Einmündungen und Ausfahrten verbessert sowie Konfliktsituationen zwischen Fussgängerinnen und Fussgängern, Velofahrenden und Motorfahrzeugen reduziert werden. Dies ist insbesondere in einer Begegnungszone mit gemeinsam genutztem Verkehrsraum von zentraler Bedeutung.

Zusätzlich schafft die Parkplatzreduktion Raum für ergänzende Grün- und Aufenthaltsflächen, wodurch der Strassenraum nicht nur sicherer, sondern auch attraktiver und qualitativ hochwertiger gestaltet werden kann.

	PP weiss (bewirtschaftet)			EBZ (blau)			PP-IV			Motorrad- parkplätze			Fahrrad- parkplätze		
	beste- hend	projektiert	Differenz	beste- hend	projek- tiert	Diffe- renz	beste- hend	projek- tiert	Diffe- renz	beste- hend	projek- tiert	Diffe- renz	beste- hend	projek- tiert	Diffe- renz
Metallstrasse	0	0	0	12	6	-6	0	0	0	0	3	+3	0	4	+4
Feldbachstrasse*	0	0	0	8	5	-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Andreasstrasse	0	0	0	5	4	-1	1	1	0	4	0	-4	0	0	0
Stahlstrasse	0	0	0	9	4	-5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	0	34	19	-15	1	1	±0	4	3	-1	0	4	+4

*Ein Parkfeld an der Gerbestrasse muss aufgrund der notwendigen Rechtsabbiegemöglichkeit von der Feldbachstrasse in die Gerbestrasse verschoben werden. Dieses entfällt daher und wird in der Parkplatzbilanz der Feldbachstrasse berücksichtigt.

Tabelle 1: Parkplatzbilanz

4 Ökologische Massnahmen

Das vorliegende Projekt trägt den städtischen Bestrebungen nach einer Stärkung des Grünraums, der Erhöhung des Baumvolumens und der Steigerung der Biodiversität Rechnung. Im Projektperimeter sind insgesamt 15 neue Bäume vorgesehen. Die Baumgruben werden jeweils mit unterirdischen Erdsubstraterweiterungen, beispielsweise unter den Parkierungsflächen, ausgeführt. Dadurch werden den Bäumen optimale Wachstumsbedingungen und eine langfristig gesunde Entwicklung ermöglicht. Zum Schutz der Bäume und ihrer Wurzelräume sowie der Grünflächen sind Stellplatten mit Anschlag sowie Pfosten vorgesehen.

	Baumbilanz			
	beste- hend	Baum- fällung	projek- tiert	Diffe- renz
Metallstrasse	0	0	9	+9
Feldbachstrasse	0	0	4	+4
Andreasstrasse	0	0	2	+2
Total	0	0	15	+15

Tabelle 2: Baumbilanz

Für die Asphaltbeläge sind gemäss aktuellen Normalien Recyclinganteile vorgesehen (Deckschicht 40 %, Tragschicht 60 %).

Im ganzen Projektbereich wird das Verkehrswegeabwasser über neue Strassenabläufe gesammelt und in das bestehende Entwässerungssystem eingeleitet. Ein Teil des Strassenabwassers kann künftig über die neu geschaffenen Grünflächen versickern sowie auch für die Bewässerung der geplanten Baumgruben und Rabatten genutzt werden. Die Strassenabwasserschächte werden an die neue Situation angepasst und neu angeschlossen.

5 Umwandlung von Strassenflächen

Mit der Instandstellung und Neugestaltung wird eine Fläche von 2'863 m² (gewichtet) im Sinne des Reglements für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung (SRS 711.3) zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs umgewandelt. Die im Sinne des Reglements für ein gesundes Stadtklima (SRS 751.2) zugunsten von Flächen für Bäume und Grünflächen umgewandelte Strassenfläche entspricht insgesamt 2'314 m² (gewichtet).

6 Kosten und Finanzierung

Die Kosten für die Instandstellung und Neugestaltung der Feldbachstrasse, der Andreasstrasse im Abschnitt Metall- bis Feldbachstrasse und der Metallstrasse im Abschnitt Gerbe- bis Stahlstrasse betragen insgesamt CHF 1'270'600. Nach Abzug der Beiträge Dritter verbleiben Kosten von CHF 888'000.

In der Investitionsplanung sind für das Vorhaben Mittel von CHF 1'430'000 eingestellt.

PNR 961030007

Abschreibungs-KST 6102000

Investitionsrechnung	Netto (inkl. MWST)	Beiträge Dritter (inkl. MWST)	Brutto (Gesamtvolumen, inkl. MWST)
Gesamtkredit	CHF 888'000	CHF 382'600	CHF 1'270'600
Budget 2027	CHF 265'000	CHF 135'000	CHF 400'000
Budget 2028	CHF 623'000	CHF 247'600	CHF 870'600

Die Kosten teilen sich wie folgt auf die einzelnen Strassenabschnitte auf:

6.1 Feldbachstrasse

Die Kosten für die Instandstellung und Neugestaltung der Feldbachstrasse belaufen sich gemäss detailliertem Kostenvoranschlag auf insgesamt CHF 503'000 und setzen sich wie folgt zusammen:

Bauhauptarbeiten	CHF	370'500
Anpassung Beleuchtung		14'000
Bepflanzung		30'500

Honorare	43'900
Baunebenarbeiten	<u>44'100</u>
Total Baukosten	503'000

Angefallene Aufgrabungsgelder können abgezogen werden. Die Mehraufwendungen, die durch den Bestand von Werkleitungen in der Strasse entstehen, sind gemäss kantonalem Strassengesetz von den Werkeigentümerinnen zu übernehmen. Die Baukosten belaufen sich nach Abzug der Beiträge Dritter auf CHF 368'000.

Total Baukosten	CHF	503'000
./.. Aufgrabungsgelder TBA SI		129'500
./.. Instandstellungsanteil Werke		3'800
./.. Instandstellungsanteil ESG		<u>1'700</u>
Total Kosten nach Abzug Werke und Instandstellungsanteil	CHF	368'000

Die betroffene Strassenfläche umfasst rund 1'307 m². Somit ergeben sich reine Strassenbaukosten (exkl. Werkleitungsarbeiten, geologische Beratung, Gärtnerarbeiten und Anpassung an der öffentlichen Beleuchtung) von rund CHF 351 / m². Die Neugestaltung kostet inklusive aller Massnahmen CHF 385 / m².

6.2 Andreasstrasse, Metallstrasse bis Feldbachstrasse

Die Kosten für die Instandstellung und Neugestaltung der Andreasstrasse im Abschnitt Metallstrasse bis Feldbachstrasse belaufen sich gemäss detailliertem Kostenvoranschlag auf insgesamt CHF 216'600 und setzen sich wie folgt zusammen:

Bauhauptarbeiten	CHF	147'700
Anpassung Beleuchtung		22'000
Bepflanzung		5'500
Honorare		21'600
Baunebenarbeiten		<u>19'800</u>
Total Baukosten		216'600

Angefallene Aufgrabungsgelder können abgezogen werden. Die Mehraufwendungen, die durch den Bestand von Werkleitungen in der Strasse entstehen, sind gemäss kantonalem Strassengesetz von den Werkeigentümerinnen zu übernehmen. Die Baukosten belaufen sich nach Abzug der Beiträge Dritter auf CHF 158'000:

Total Baukosten	CHF	216'600
./.. Aufgrabungsgelder TBA SI		<u>58'600</u>
Total Kosten nach Abzug Werke und Instandstellungsanteil		158'000

Die betroffene Strassenfläche umfasst rund 466 m². Somit ergeben sich reine Strassenbaukosten (exkl. Werkleitungsarbeiten, geologische Beratung, Gärtnerarbeiten und Anpassung an der öffentlichen Beleuchtung) von rund CHF 406 / m². Die Neugestaltung kostet inklusive aller Massnahmen CHF 465 / m².

6.3 Metallstrasse, Gerbestrasse bis Stahlstrasse

Die Kosten für die Instandstellung und Neugestaltung der Metallstrasse im Abschnitt Gerbestrasse bis Stahlstrasse belaufen sich gemäss detailliertem Kostenvoranschlag auf insgesamt CHF 551'000 und setzen sich wie folgt zusammen:

Bauhauptarbeiten	CHF	372'600
Bepflanzung		25'000
Honorare		42'300
Baunebenarbeiten		<u>111'100</u>
Total Baukosten		551'000

Angefallene Aufgrabungsgelder können abgezogen werden. Die Mehraufwendungen, die durch den Bestand von Werkleitungen in der Strasse entstehen, sind gemäss kantonalem Strassengesetz von den Werkeigentümerinnen zu übernehmen. Die Baukosten belaufen sich nach Abzug der Beiträge Dritter auf CHF 362'000:

Total Baukosten	CHF	551'000
./. Aufgrabungsgelder TBA SI		119'100
./. Instandstellungsanteil Werke		1'600
./. Instandstellungsanteil ESG		8'300
./. Verlegung bestehender Werkleitungen		<u>60'000</u>
Total Kosten nach Abzug Werke und Instandstellungsanteil		362'000

Die betroffene Strassenfläche umfasst rund 1'198 m². Somit ergeben sich reine Strassenbaukosten (exkl. Werkleitungsarbeiten, geologische Beratung, Gärtnerarbeiten und Anpassung an der öffentlichen Beleuchtung) von rund CHF 389 / m². Die Neugestaltung kostet inklusive aller Massnahmen CHF 460 / m².

7 Landerwerb und Klassierung

Im Rahmen des vorliegenden Strassenbauprojekts besteht weder die Notwendigkeit eines Landerwerbs noch einer Änderung der bestehenden Strassenklassierung, da sämtliche geplanten Massnahmen innerhalb des bestehenden Strassenraums ausgeführt werden und keine zusätzlichen Grundstücksflächen dauerhaft in Anspruch genommen werden müssen.

8 Mitwirkung

Für das Projekt zur Instandstellung und Neugestaltung der Feldbach-, Andreas- und Metallstrasse wurde vom 3. Juni 2024 bis 2. Juli 2024 eine öffentliche Mitwirkung durchgeführt. Der Öffentlichkeit stand während der Mitwirkung das gesamte Vorprojektdossier digital zur Verfügung. Während der Mitwirkung haben 19 Privatpersonen, 16 Organisation und zwei Unternehmen insgesamt 37 Eingaben eingereicht. Der Mitwirkungsbericht ist öffentlich einsehbar.¹

¹ www.daten.stadt.sg.ch/explore/dataset/mitwirkungen-stadt-st-gallen, «Begegnungszone Lachen Nord».

Die im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens eingegangenen Rückmeldungen zeigen ein differenziertes Meinungsbild. Thematisiert wurden insbesondere der Erhalt beziehungsweise die Reduktion von Parkplätzen, die Einführung der Begegnungszone mit Tempo 20, die Ausgestaltung der Begrünung sowie Aspekte der Verkehrssicherheit und Erschliessung. Neben zustimmenden Rückmeldungen, welche die geplanten Massnahmen als Aufwertung des Quartiers und Beitrag zur Aufenthaltsqualität, Sicherheit und zu den Stadtklima-Zielen würdigen, wurden auch Bedenken hinsichtlich Parkplatzverlusten, Zufahrtsmöglichkeiten, zusätzlichem Suchverkehr sowie der Begründung der Geschwindigkeitsreduktion geäussert. Ergänzend wurden Anliegen zu Aufenthalts- und Spielflächen, zur Entsorgung sowie zur Verständlichkeit der Unterlagen und Kommunikation vorgebracht.

9 Werkleitungsbauten

Koordiniert mit der Instandstellung und Neugestaltung der Feldbach-, Andreas- und Metallstrasse werden die St.Galler Stadtwerke Anpassungen an ihrem jeweiligen Netz vornehmen. Die Finanzierung erfolgt über die entsprechenden Rahmenkredite. In der Feldbachstrasse plant Entsorgung St.Gallen die Erneuerung der Kanalisation. Das entsprechende Projekt wurde mit dem Strassenbauprojekt koordiniert.

10 Weiteres Vorgehen

Nach Krediterteilung durch das Stadtparlament ist dem Stadtrat die Verkehrsanordnung zur Genehmigung vorzulegen. Die öffentliche Planauflage des Strassenprojekts erfolgt gemäss Art. 39 ff. Strassen-gesetz im Anschluss daran und wird mit der Auflage der verkehrspolizeilichen Massnahmen koordiniert. Mit den Bauarbeiten für das Strassenbauprojekt kann erst begonnen werden, wenn die Finanzierung gesichert und das Projekt rechtskräftig ist.

Die Stadtpräsidentin:
Maria Pappa

Der Stadtschreiber:
Manfred Linke

Beilagen:

- Übersichtsplan
- Kostenvoranschläge Feldbachstrasse, Andreasstrasse, Metallstrasse
- Technischer Bericht