

Bauprojekt

Instandstellung und Neugestaltung

Metallstrasse, Gerbestrasse bis Stahlstrasse

Feldbachstrasse, Gerbestrasse bis Stahlstrasse

Andreasstrasse, Metallstrasse bis Feldbachstrasse

Technischer Bericht



Projekt-Nr. 22.071

St.Gallen, 15.01.2026

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	3
1.1	Ausgangslage	3
1.2	Projektperimeter	4
2	Grundlagen	4
2.1	Strassenzustand	4
2.2	Verkehrsaufkommen und -zusammensetzung, Geschwindigkeiten.....	5
2.3	Unfallgeschehen	6
2.4	Lärm	6
3	Projektbeschreibung	7
3.1	Metallstrasse, Gerbestrasse bis Stahlstrasse.....	7
3.2	Feldbachstrasse, Gerbestrasse bis Stahlstrasse	9
3.3	Andreasstrasse, Metallstrasse bis Feldbachstrasse	11
3.4	Abgrenzungen.....	14
3.4.1	Begegnungszone	14
3.4.2	Strassenbauprojekt	14
3.5	Ökologische Massnahmen.....	14
3.5.1	Ausstattungsselemente	14
3.5.2	Baumbilanzen	14
3.6	Geometrisches Normalprofil / Oberbau	15
3.7	Entwässerung	15
3.8	Parkierung.....	15
3.8.1	Parkplatzbilanzen.....	16
3.9	Werke	16
3.9.1	Massnahmen.....	16
3.9.2	Koordination	17
3.9.3	Zielsetzung.....	17
4	Landerwerb und Klassierung	17
5	Kosten	18
5.1	Metallstrasse, Gerbestrasse bis Stahlstrasse.....	18
5.2	Feldbachstrasse, Gerbestrasse bis Stahlstrasse	19
5.3	Andreasstrasse, Metallstrasse bis Feldbachstrasse	20
6	Projektablauf	21
6.1	Projektierungsprogramm.....	21
6.2	Rechtliches.....	21
6.3	Baubeginn / Bauablauf.....	21
7	Abkürzungsverzeichnis.....	22

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Metall-, die Feldbach-, die Andreasstrasse und die Stahlstrasse befinden sich in der Begegnungszone «Lachen Nord». Die Begegnungszone «Lachen Nord» wird im Westen und Norden durch die Gerbestrasse, im Osten durch die Feldlistrasse und im Süden durch die Zürcher Strasse begrenzt.

Die vier Strassen sind nicht verkehrsorientierte Nebenstrassen im Innerortsbereich, welche als Gemeindestrassen 2. Klasse klassiert und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h signalisiert sind mit Ausnahme der Metallstrasse im Abschnitt Andreasstrasse bis Stahlstrasse, welche als Begegnungszone mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h signalisiert ist. Alle vier Gemeindestrassen sind Gegenverkehrsstrassen.

Infolge des schlechten Strassenzustands sollen die Metall- und Feldbachstrasse, auf dem Abschnitt zwischen der Gerbe- und Stahlstrasse, instandgesetzt werden. Die Andreasstrasse wird zwischen der Metall- und Feldbachstrasse saniert. Durch die gleichzeitige Einführung der Begegnungszone «Lachen Nord» ergibt sich die Möglichkeit die Aufenthaltsqualität auf den genannten Strassen durch eine Neugestaltung zu verbessern.

Mit der Instandstellung sollen die Strassen, resp. der Strassenabschnitt, aufgewertet werden. Das Ziel dieser Aufwertung ist es, den Strassenraum zu gestalten und den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden besser anzupassen sowie die vorhandenen Schwachstellen zu beseitigen und ein Erscheinungsbild des Strassenraums zu erreichen, welches den erhöhten gestalterischen Ansprüchen einer Begegnungszone gerecht wird.

Auf der Stahlstrasse und der Andreasstrasse im nördlichen Abschnitt von der Feldbachstrasse bis zum Wendehammer, welche sich aktuell in einem guten baulichen Zustand befinden, soll zeitlich koordiniert die Signalisation und Markierung angepasst und eine Begegnungszone ohne bauliche Massnahmen eingeführt werden.

Im Sommer 2023 wurden die Anwohnenden zur Einführung einer Begegnungszone im Gebiet «Lachen Nord» befragt. Die eingegangenen Antworten zeigten eine Zustimmung von 73%. Aufgrund dieses Ergebnisses führt die Stadt St.Gallen die Planung für die Einführung einer Begegnungszone in diesem Gebiet weiter.

1.2 Projektperimeter



Abbildung 1:
Perimeter Strassenbauprojekt «Metall-, Feldbach- und Andreasstrasse» = rot, Bearbeitungsperimeter Begegnungszone «Lachen Nord» = blau

2 Grundlagen

2.1 Strassenzustand

Der Strassenzustand der Metall- und Feldbachstrasse, auf dem Abschnitt zwischen der Gerbe- und Stahlstrasse sowie der Andreasstrasse zwischen der Metall- und Feldbachstrasse ist sanierungsbedürftig. Die Strassen weisen gemäss der städtischen Strassenzustandskarte (MSE) einen schlechten Zustand auf, weshalb dringende Instandstellungsarbeiten notwendig sind. Bei Sondierungen wurden Steinbettschichten und ungenügende Foundation- und Belagsstärken gefunden. Bei Anschliessenden Belagsanalysen im Labor wurden für die Feldbachstrasse hohe PAK-Werte (Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) gemessen. Diese Beläge sind gesondert zu entsorgen. Es ist vorgesehen den gesamten Oberbau aller Strassen zu erneuern.

Die Stahlstrasse wurde 2018 saniert und befindet sich deshalb in einem guten bis neuwertigem Zustand. Für den Abschnitt der Andreasstrasse, welcher einen ausreichend bis kritischen Zustand aufweist, wird zu einem späteren Zeitpunkt über ein allfälliges Sanierungsprojekt entschieden.

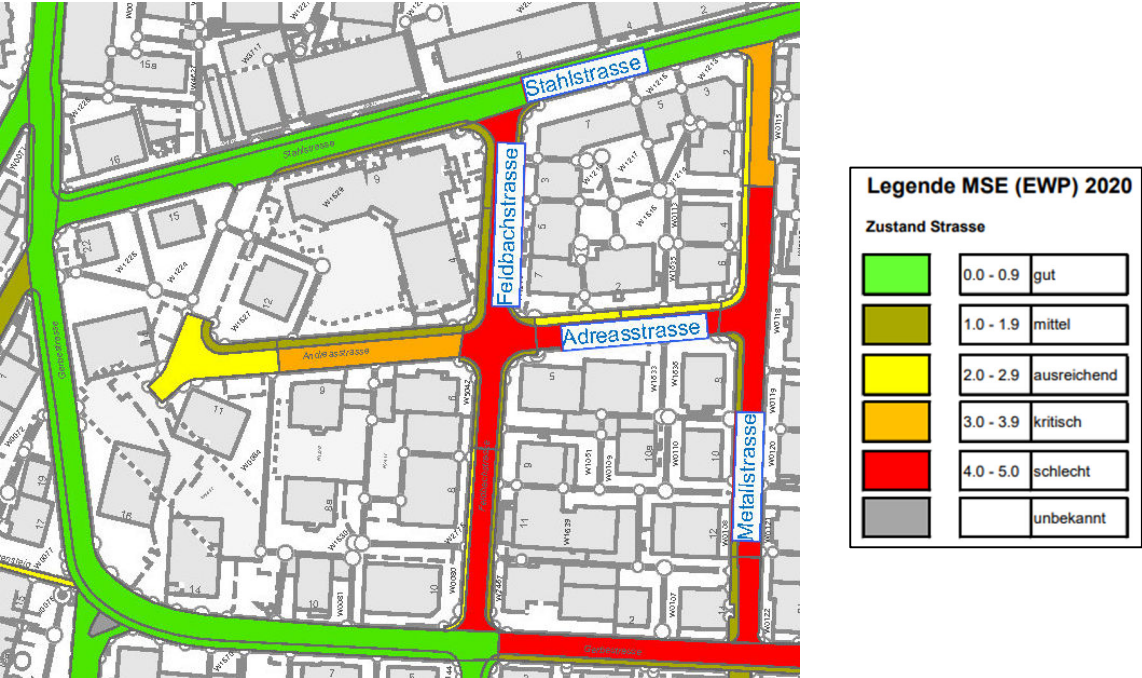


Abbildung 2: Strassenzustandskarte

2.2 Verkehrsaufkommen und -zusammensetzung, Geschwindigkeiten

Sämtliche Strassen werden im Gegenverkehr betrieben. Die Messungen der Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten wurden im Frühsommer 2022 mit automatischen Verkehrszählgeräten durchgeführt, nachfolgend eine Zusammenfassung:

Ort	Durchschnittlicher Tagesverkehr Mo-So DTV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr Mo-Fr DWV	Max Tagesverkehr	Anteil Lastwagen	V ₅₀ ¹	V ₈₅ ²
Andreasstrasse 2	100 Fz	107 Fz	145 Fz (Fr)	2.3 %	< 20 km/h	24.2 km/h
Feldbachstrasse 11	264 Fz	280 Fz	289 Fz (Mi)	0.5 %	22.5 km/h	28.4 km/h
Stahlstrasse 9	413 Fz	445 Fz	479 Fz (Mo)	0.4 %	22.6 km/h	28.8 km/h

¹ Geschwindigkeit, die von 50 % aller Verkehrsteilnehmenden nicht überschritten wird.

² Geschwindigkeit, die von 85 % aller Verkehrsteilnehmenden nicht überschritten wird.

Die Verkehrsbelastungen an allen Messquerschnitten weisen die Merkmale von Zufahrtsstrassen auf. Das Geschwindigkeitsniveau ist an allen Messstellen für eine Begegnungszone zu hoch. Mit den geplanten Umgestaltungsmassnahmen ist jedoch davon auszugehen, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten tiefer sein werden. Da sich die Stahlstrasse baulich in einem guten Zustand befindet, werden hier noch keine Umgestaltungen realisiert werden. Hier soll den Verkehrsteilnehmenden die gefahrene Geschwindigkeit angezeigt werden (temporäre, periodische Installation).

2.3 Unfallgeschehen

Die Unfallstatistik weist innerhalb der geplanten Begegnungszone Lachen Nord in der Zeit vom 1. Januar 2022 bis 30. September 2025 einen Verkehrsunfall aus. Bei diesem Unfall kam tragischerweise ein Kind ums Leben.

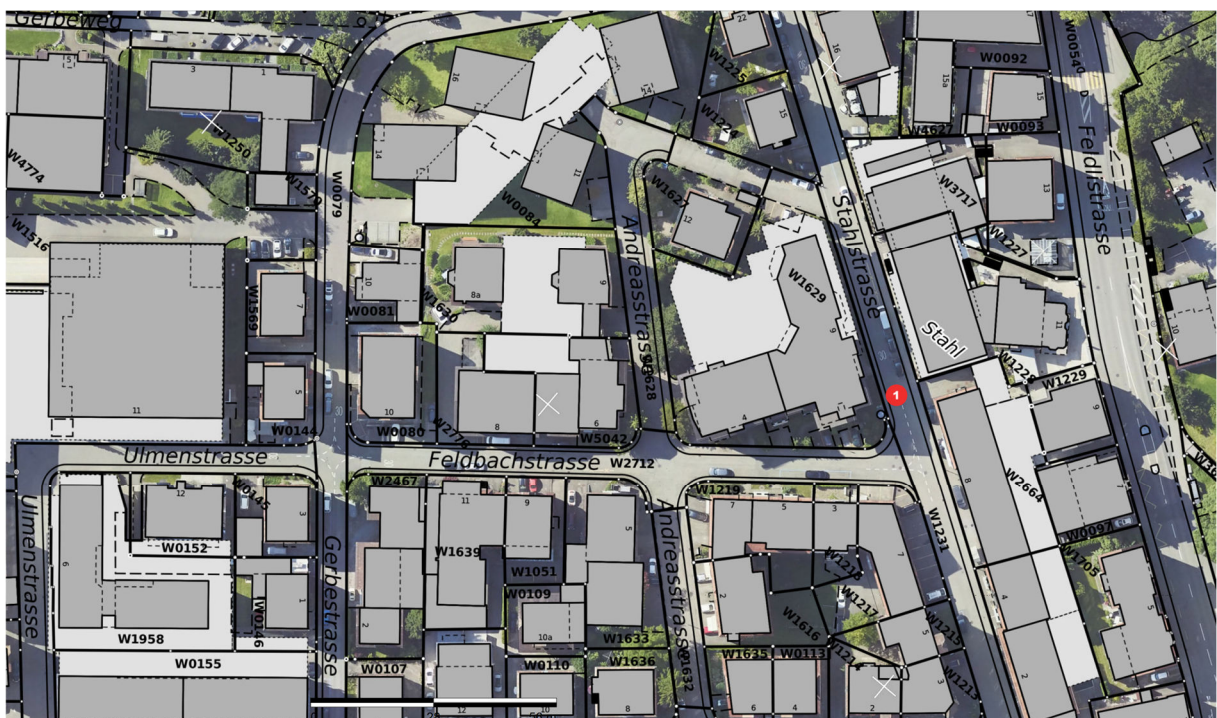


Abbildung 3: Unfallstatistik

2.4 Lärm

Aufgrund der geringen Verkehrsbelastung von deutlich unter 1'000 Fahrzeugen pro Tag ist die Strassenlärmbelastung, welche von der Metall-, Feldbach-, Andreas- und Stahlstrasse ausgeht nicht von Relevanz.

Bei den Gebäuden Zürcher Strasse Nr. 10 bis Nr. 24 und Stahlstrasse Nr. 1 sind die Grenzwerte überschritten. Quelle ist hier die Zürcher Strasse, welche nicht Bestandteil des Projekts ist.

3 Projektbeschreibung

Mit der Einführung der Begegnungszone im Gebiet «Lachen Nord» erfolgt gleichzeitig die Instandstellung und Neugestaltung der Metall- und Feldbachstrasse im Abschnitt Gerbestrasse bis Stahlstrasse sowie der Andreasstrasse im Abschnitt Metallstrasse bis Feldbachstrasse in diesem Gebiet. Somit wird das neue Verkehrsregime auch durch einen umgestalteten Strassenraum verdeutlicht und unterstützt.

Mit einer Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf 20 km/h kann nicht überall die Einhaltung der Sichtweiten gemäss der gültigen Norm erreicht werden. Es kann jedoch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden.

Begegnungszonen sind grundsätzlich Verkehrsflächen, welche von sämtlichen Verkehrsteilnehmenden gemeinsam genutzt, befahren und begangen werden können. Die Fläche liegt somit vorwiegend auf einer Ebene, d.h. es sollte keine Abgrenzung zwischen Fahrbahn und Trottoir mehr geben. Mit der Zonensignalisation «Begegnungszone» ist das Parkieren nur auf den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt. Der Güterumschlag ist demgegenüber erlaubt.

Infolge des schlechten baulichen Strassenzustandes müssen die Strassenabschnitte innerhalb des Projektperimeters, instand gestellt werden. Dadurch ergibt sich die Möglichkeit, die Aufenthaltsqualität auf den Strassen durch eine Neugestaltung zu verbessern, die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu erhöhen und eine optimale Verkehrsberuhigung im Wohnquartier zu erreichen.

Mit der neuen Gestaltung und Aufteilung des Strassenraums wird ein qualitativ hochwertiger und für sämtliche Verkehrsteilnehmer attraktiver und sicherer Strassenraum angestrebt. Die Strasse ist nicht nur als Verkehrsraum, sondern auch als Lebensraum zu betrachten.

Das Neugestaltungsprojekt sieht grundsätzlich entlang der linken und/oder rechten Strassenrandbereichen Infrastrukturbänder in Längsrichtung vor. Die Fahrbahnbreite wird auf die Mindestbreite von 3.80 m reduziert. Innerhalb der Infrastrukturbänder können gut situierte und auf die Umgebung abgestimmte Baumpflanzungen, entsiegelte Grünflächen, Längsparkfelder, Veloabstellplätze und weitere Gestaltungselemente vorgesehen werden. Die Fahrbahnfläche, private Grundstückszufahrten und Zugänge werden in Asphalt ausgeführt, die restlichen Oberflächen werden möglichst entsiegelt.

3.1 Metallstrasse, Gerbestrasse bis Stahlstrasse

Bestehender Zustand:

Die Breite des heutigen Strassenraums weist deutliche Variationen entlang des Verlaufs auf. Im westlichen Abschnitt beträgt die Gesamtbreite rund 7.30 m, im mittleren Bereich schwankt sie zwischen 6.30 m und 7.80 m, und im östlichen Abschnitt 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 sind Längsparkfelder innerhalb der Fahrbahn angeordnet.



Abbildung 4: Metallstrasse, Blick Richtung Norden



Abbildung 5: Metallstrasse, Blick Richtung Süden

Projektbeschreibung:

Im Rahmen des Strassenbauprojekts wird der bestehende Strassenraum neu gegliedert und funktional aufgewertet. Ziel ist es, eine klare, gut nutzbare und attraktive Strassenraumgestaltung zu schaffen, die den unterschiedlichen Bedürfnissen von Anwohnenden, Fussgängern, Velofahrenden und dem motorisierten Verkehr gerecht wird.

Die Strasse soll künftig als Begegnungszone ausgestaltet werden. Die Gestaltung erfolgt flächig, das heisst ohne Höhenversätze zwischen den einzelnen Nutzungsbereichen. Dadurch entsteht ein ruhiges

und übersichtliches Strassenbild mit hoher Aufenthaltsqualität und sicherer Nutzung für alle Verkehrsteilnehmenden.

Die Fahrbahn wird mit einer Mindestbreite von 3.80 m ausgeführt. Diese Breite ist erforderlich, um den regelmässigen Strassenunterhalt (z. B. Winterdienst, Kehrmaschine, Werkleuchtungsunterhalt) sicherzustellen und gleichzeitig eine eingeschränkte Fahrzeugbegegnung zu ermöglichen.

Auf der Südseite ist ein Infrastrukturband vorgesehen, das verschiedene Funktionen übernimmt. 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, Velo- und Motorräderabstellplätze, Ausweichstellen sowie Längsparkfelder angeordnet. Die bestehenden privaten Ein- und Ausfahrten werden in die neue Gestaltung integriert und bleiben weiterhin uneingeschränkt nutzbar.

Die Anzahl der Parkplätze wird im Zuge der Neugestaltung reduziert. Diese Anpassung erfolgt in erster Linie aus Gründen der Verkehrssicherheit. Durch das gezielte Entfernen einzelner Parkfelder können die Sichtweiten an Einmündungen und bei Ausfahrten deutlich verbessert werden. Gleichzeitig werden Konfliktsituationen zwischen Fussgängern und Fahrzeugen reduziert, was insbesondere in einer Begegnungszone mit gemeinsam genutztem Verkehrsraum wesentlich zur Sicherheit beiträgt. Zusätzlich schafft die Parkplatzreduktion Raum für zusätzliche Grün- und Aufenthaltsflächen, wodurch der Strassenraum nicht nur sicherer, sondern auch attraktiver und qualitativ hochwertiger gestaltet werden kann.

Die bestehenden Versätze der Grundstücksgrenzen können grösstenteils innerhalb des Infrastrukturbandes ausgeglichen werden. Dadurch entsteht ein gleichmässiger, linearer Strassenraum, der optisch ruhig wirkt und eine klare Orientierung bietet.

Baum- und Parkplatzbilanzen:

	Baumbilanz			
	Bestehend	Baumfällung	Projektiert	Differenz
Metallstrasse	0	0	9	+9

	PP weiss (bewirtschaftet)			EBZ (blau)			PP-IV			Motorradparkplätze			Fahrradparkplätze		
	Bestehend	Projektiert	Differenz	Bestehend	Projektiert	Differenz	Bestehend	Projektiert	Differenz	Bestehend	Projektiert	Differenz	Bestehend	Projektiert	Differenz
Metallstrasse	0	0	0	12	6	-6	0	0	0	0	3	+3	0	4	+4

3.2 Feldbachstrasse, Gerbestrasse bis Stahlstrasse

Bestehender Zustand:

Die Breite des heutigen Strassenraums variiert entlang der Achse. 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 und komfortable Nutzung. Zwischen der Andreasstrasse und der

Stahlstrasse weist das nördliche Trottoir mit einer Breite von rund 2.00 m hingegen eine ausreichende Dimensionierung auf.

Die Fahrbahn verfügt über eine Breite von etwa 5.00 m. Entlang der Südseite sind Längsparkfelder innerhalb der Fahrbahn angeordnet.



Abbildung 6: Feldbachstrasse, Blick Richtung Norden



Abbildung 7: Feldbachstrasse, Blick Richtung Süden

Projektbeschreibung:

Die geplante Neugestaltung des Strassenraums entspricht grundsätzlich dem Konzept des vorangehenden Projektabschnitts. Der Strassenraum wird neu gegliedert und funktional aufgewertet, mit dem Ziel, eine übersichtliche, sichere und attraktive Begegnungszone für alle Verkehrsteilnehmenden zu schaffen.

Die Fahrbahn wird analog zum vorangehenden Abschnitt mit einer Mindestbreite von 3.80 m ausgeführt, um den Strassenunterhalt und eine eingeschränkte Fahrzeugbegegnung zu gewährleisten.

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 und bleiben weiterhin uneingeschränkt nutzbar.

Die Parkplatzanzahl wird analog zum vorangehenden Abschnitt reduziert, hauptsächlich aus Gründen der Verkehrssicherheit. Dadurch werden Sichtverhältnisse verbessert und Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen vermindert.

Das Konzept mit beidseitigen Infrastrukturbändern wurde entlang der Feldbachstrasse bewusst 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 der Ostabschnitt eine deutlich grünere und offener gestaltete Raumwirkung erhält.

Baum- und Parkplatzbilanzen:

	Baumbilanz			
	Bestehend	Baumfällung	Projektiert	Differenz
Feldbachstrasse	0	0	4	+4

	PP weiss (bewirtschaftet)			EBZ (blau)			PP-IV			Motorradparkplätze			Fahrradparkplätze		
	Bestehend	Projektiert	Differenz	Bestehend	Projektiert	Differenz	Bestehend	Projektiert	Differenz	Bestehend	Projektiert	Differenz	Bestehend	Projektiert	Differenz
Feldbachstrasse*	0	0	0	8	5	-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0

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

3.3 Andreasstrasse, Metallstrasse bis Feldbachstrasse

Bestehender Zustand:

Die Breite des bestehenden Strassenraums ist über die gesamte Länge weitgehend konstant und beträgt im Abschnitt zwischen der Metallstrasse und der Feldbachstrasse 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 etwa 6.00 m auf. Im Abschnitt zwischen der Metallstrasse und der Feldbachstrasse sind entlang der Westseite Längsparkfelder für Personenwagen und Motorräder angeordnet. Im nördlichen Abschnitt befinden sich zusätzlich entlang der Ostseite Längsparkfelder für Personenwagen, von denen ein Parkplatz für Menschen mit Behinderungen reserviert ist. Alle Parkfelder liegen innerhalb der Fahrbahnfläche.



Abbildung 8: Andreasstrasse, Blick Richtung Norden



Abbildung 9: Andreasstrasse, Blick Richtung Süden

Projektbeschreibung:

Die geplante Neugestaltung des Strassenraums entspricht grundsätzlich dem Konzept des vorangehenden Projektabschnitts. Der Strassenraum wird neu gegliedert und funktional aufgewertet, mit dem Ziel, eine übersichtliche, sichere und attraktive Begegnungszone für alle Verkehrsteilnehmenden zu schaffen.

Die Fahrbahn wird analog zum vorangehenden Abschnitt mit einer Mindestbreite von 3.80 m ausgeführt, um den Strassenunterhalt und eine eingeschränkte Fahrzeugbegegnung zu gewährleisten.

Entlang der Andreasstrasse war aufgrund der bestehenden Grundstückszufahrten keine Umsetzung des Gestaltungskonzepts mit Infrastrukturbändern – wie in den Abschnitten Metallstrasse und Feldbachstrasse – möglich. Stattdessen wurde eine Lösung mit zwei grosszügig ausgebildeten Bauminselformen entwickelt, die optisch miteinander verbunden sind und den Strassenraum gliedern.

In die südliche Bauminselform konnte zusätzlich ein Parkfeld mit entsiegelter Oberfläche (Rasenliner) integriert werden, wodurch sowohl eine funktionale Parkierung als auch eine ökologische Aufwertung erzielt wird. Die bestehenden privaten Ein- und Ausfahrten werden in die neue Gestaltung integriert und bleiben weiterhin uneingeschränkt nutzbar.

Die Anzahl der Parkplätze wird – analog zu den vorangehenden Abschnitten – reduziert, hauptsächlich aus Gründen der Verkehrssicherheit. Durch den Wegfall einzelner Parkfelder werden die Sichtverhältnisse verbessert und Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen vermindert. Die bisherigen vier Motorradparkplätze werden aufgehoben und neu drei an der Metallstrasse angeordnet.

Die Bepflanzung mit Bäumen, Grünflächen und Rasenlinerflächen sorgt für ein harmonisches, quartiergerechtes Erscheinungsbild und trägt wesentlich zur Aufwertung des Strassenraums bei. Damit bildet die neugestaltete Andreasstrasse ein verbindendes Element innerhalb der neuen Begegnungszone.

Baum- und Parkplatzbilanzen:

	Baumbilanz			
	Bestehend	Baumfällung	Projektiert	Differenz
Andreasstrasse	0	0	2	+2

	PP weiss (bewirtschaftet)			EBZ (blau)			PP-IV			Motorradparkplätze			Fahrradparkplätze		
	Bestehend	Projektiert	Differenz	Bestehend	Projektiert	Differenz	Bestehend	Projektiert	Differenz	Bestehend	Projektiert	Differenz	Bestehend	Projektiert	Differenz
Andreasstrasse	0	0	0	5	4	-1	1	1	0	4	0	-4	0	0	0

3.4 Abgrenzungen

3.4.1 Begegnungszone

Im Gebiet «Lachen Nord», welches im Westen und Norden durch die Gerbestrasse, im Osten durch die Feldlistrasse und im Süden durch die Zürcher Strasse begrenzt wird, ist die Einführung einer Begegnungszone geplant. Die geplante Begegnungszone «Lachen Nord» umfasst die Metallstrasse im Abschnitt Gerbestrasse bis Stahlstrasse, die Feldbach-, die Andreas- und die Stahlstrasse. Die Einführung der Begegnungszone mit den notwendigen Anpassungen der Signalisationen und Markierungen sind nicht Bestandteil des Strassenbauprojekts «Metall- und Feldbachstrasse, Gerbestrasse bis Stahlstrasse sowie Andreasstrasse, Metallstrasse bis Feldbachstrasse». Die öffentliche Auflage der verkehrspolizeilichen Massnahmen wird mit der Auflage des Strassenbauprojekts koordiniert.

3.4.2 Strassenbauprojekt

Die Metall- und Feldbachstrasse im Abschnitt Gerbestrasse bis Stahlstrasse sowie die Andreasstrasse im Abschnitt Metallstrasse bis Feldbachstrasse sind in einem sanierungsbedürftigen Zustand, weshalb eine Begegnungszone Typ «Maxi» ausgearbeitet wurde. Diese beinhaltet eine Instandstellung und Neugestaltung des Strassenraums. Der Strassenzustand der Stahlstrasse und der Andreasstrasse im nördlichen Abschnitt von der Feldbachstrasse bis zum Wendehammer ist in einem baulich guten Zustand, weshalb auf diesen Strassen eine Begegnungszone Typ «Mini» mit einfachen Massnahmen eingeführt werden soll. Die öffentliche Auflage des Strassenbauprojekts wird mit der Auflage der verkehrspolizeilichen Massnahmen koordiniert.

3.5 Ökologische Massnahmen

Das vorliegende Projekt trägt den städtischen Bestrebungen nach einer Stärkung des Grünraumes, 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.

3.5.1 Ausstattungselemente

Zum Schutz der Bäume, deren Wurzelräume sowie Grünflächen sind - *im aktuellen Projektstand** - Stellplatten mit Anschlag sowie Pfosten vorgesehen. In den Grünflächen werden naturbelassene Holzpfosten, versehen mit einem Reflektorband, eingesetzt. Innerhalb der Strassenfläche kommen Kunststoffpfosten mit Reflektoren zum Einsatz. Diese Elemente dienen einerseits als Anfahrschutz für die Bäume und andererseits als Überfahrschutz für die Grünflächen. Für den Winterdienst ist bei allen quer zur Fahrbahn liegenden Stellplatten, welche einen Anschlag von 10 cm bis zum Fahrbahnrand aufweisen, während der Wintermonate jeweils eine Hülse zur Aufnahme von Schneestangen vorzusehen.

**Die Ausführung, Anordnung und Anzahl dieser Schutzelemente sind noch nicht abschliessend festgelegt. In den weiteren Projektierungsschritten werden Lage, Typ und Materialisierung unter Berücksichtigung der gestalterischen, funktionalen und betrieblichen Anforderungen überprüft und bei Bedarf angepasst.*

3.5.2 Baumbilanzen

	Baumbilanz			
	Bestehend	Baumfällung	Projektiert	Differenz
Metallstrasse	0	0	9	+9
Feldbachstrasse	0	0	4	+4
Andreasstrasse	0	0	2	+2
Total	0	0	15	+15

3.6 Geometrisches Normalprofil / Oberbau

Die Metallstrasse, Feldbachstrasse, Andreasstrasse und Stahlstrasse übernehmen die Funktion von Erschliessungsstrassen. Sie dienen der Erschliessung einzelner Parzellen und Gebäude sowie der Anbindung an die übergeordneten Sammelstrassen. Innerhalb der Begegnungszone mit Tempo 20 km/h erfolgt die Verkehrsabwicklung im Mischverkehr, das heisst, sämtliche Verkehrsteilnehmende – Fussgänger, Velofahrende und Motorfahrzeuge – nutzen den Strassenraum gemeinsam.

Die Fahrbahn wird grundsätzlich für den Begegnungsfall LKW/Velo mit einer Mindestbreite von 3.80 m dimensioniert. Punktuell wird der Begegnungsfall PW/PW oder PW/LKW ermöglicht, um die Durchlässigkeit und den betrieblichen Unterhalt sicherzustellen.

Der Strassenaufbau erfolgt gemäss den städtischen Normalien für Erschliessungsstrassen. Bei den öffentlichen Parkplätzen kommen nach Möglichkeit Rasenlinerflächen zum Einsatz, die eine Versickerung des Oberflächenwassers ermöglichen und damit zur Entlastung der Kanalisation von sauberem Regenabwasser beitragen. Die neuen Asphaltsschichten werden mit Recyclingmaterial ausgeführt.

3.7 Entwässerung

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.

3.8 Parkierung

Im gesamten Perimeter der Begegnungszone «Lachen Nord» – bestehend aus Metallstrasse, Feldbachstrasse, Andreasstrasse und Stahlstrasse – stehen heute insgesamt 35 Parkfelder für Personewagen 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 Menschen mit Behinderungen reserviert.

Die bisherigen vier Motorradparkplätze an der Andreasstrasse werden aufgehoben und im Gegenzug drei neue Abstellplätze an der Metallstrasse vorgesehen. Für Velofahrende entstehen zusätzlich vier neue Abstellplätze, welche eine sichere und komfortable Nutzung fördern.

Die Anzahl der Parkplätze wird im Zuge der Neugestaltung reduziert. Diese Anpassung erfolgt in erster Linie aus Gründen der Verkehrssicherheit. Durch das gezielte Entfernen einzelner Parkfelder können die Sichtweiten an Einmündungen und bei Ausfahrten deutlich verbessert werden. Gleichzeitig werden Konfliktsituationen zwischen Fussgängern und Fahrzeugen reduziert, was insbesondere in einer Begegnungszone mit gemeinsam genutztem Verkehrsraum wesentlich zur Sicherheit beiträgt. Zusätzlich schafft die Parkplatzreduktion Raum für zusätzliche Grün- und Aufenthaltsflächen, wodurch der Strassenraum nicht nur sicherer, sondern auch attraktiver und qualitativ hochwertiger gestaltet werden kann.

3.8.1 Parkplatzbilanzen

	PP weiss (bewirtschaftet)			EBZ (blau)			PP-IV			Motorradparkplätze			Fahrradparkplätze		
	Bestehend	Projektiert	Differenz	Bestehend	Projektiert	Differenz	Bestehend	Projektiert	Differenz	Bestehend	Projektiert	Differenz	Bestehend	Projektiert	Differenz
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 aufgehoben werden. Dieses entfällt daher und wird in der Parkplatzbilanz der Feldbachstrasse berücksichtigt.*

3.9 Werke

Im Rahmen des geplanten Strassenraumgestaltungsprojekts sind diverse Werkleitungsanpassungen erforderlich. Diese werden in enger Abstimmung zwischen den beteiligten Werkeigentümern und dem Strassenbauprojekt sowohl in der Planungs- als auch in der Ausführungsphase umgesetzt.

Im Projektperimeter verlaufen bestehende Werkleitungen mehrerer Werkeigentümer (u. a. Wasser, Gas, Fernwärme, Elektrizität, Strassenbeleuchtung, Telekommunikation Swisscom / Sunrise). Aufgrund der geplanten Baumpflanzungen und Anpassungen des Strassenraums müssen diese Leitungen teilweise neu verlegt oder geschützt werden. Ziel der Arbeiten ist die Sicherstellung des langfristigen störungsfreien Betriebs der Werkleitungen sowie der Schutz der neu zu pflanzenden Bäume und der bestehenden Infrastruktur.

3.9.1 Massnahmen

Wasserleitungen:

Bestehende Wasserleitungen in der Metallstrasse mit einer Gesamtlänge von etwa 60 m werden ausserhalb der geplanten Wurzelräume der neuen Bäume neu verlegt. Dadurch wird die Zugänglichkeit für Unterhalts- und Reparaturarbeiten gewährleistet, ohne dass die Baumstandorte beeinträchtigt werden.

Strassenbeleuchtung (Kandelaber):

Vier bestehende Kandelaber (2 Stk. an der Andreasstrasse und 2 Stk. an der Feldbachstrasse) werden aufgrund der vorgesehenen Baumstandorte versetzt. Die neuen Standorte sichern einen optimalen Beleuchtungsgrad der Strassenflächen und vermeiden Konflikte mit Baumkronen oder Wurzelräumen.

Elektrizitäts- und Kommunikationsleitungen (Swisscom / Sunrise), Gasleitungen:

Leitungen, die in unmittelbarer Nähe der künftigen Baumgruben verlaufen, werden mit geeigneten Wurzelschutzmassnahmen versehen, um ein Eindringen von Wurzeln in den Leitungsbereich zu verhindern.

Die unter den geplanten Baumgruben in der Metallstrasse verlaufende Längsleitung der Swisscom ist gemäss Angaben des Werkeigentümers ausser Betrieb und kann zurückgebaut werden.

Betroffene Leitungen der Sunrise können in Abstimmung mit dem Werkeigentümer koordiniert umgelegt oder angepasst werden.

Fernwärme- und Wasserleitungen an Baumgrubenrändern:

Bestehende Leitungen im Randbereich der Baumgruben werden durch Einbau von Wurzelschutzplatten ausserhalb des Wurzelraums gehalten. Dadurch bleibt die Möglichkeit des späteren Freilegens und Unterhalts bestehen, ohne dass die Bäume beschädigt werden müssen.

Strassenkörper:

Der Strassenkörper wird entlang der Baumgruben mittels Betonriegeln geschützt, um die Stabilität der Fahrbahn sicherzustellen und eine klare Trennung zwischen Baumsubstrat und Strassenaufbau zu gewährleisten.

Unterflurcontainer / Entsorgung:

Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung wurde eine Lücke im Netz der Unterflurcontainer festgestellt. In Abstimmung mit der Dienststelle Entsorgung St. Gallen ist am Knoten Metallstrasse/Andreasstrasse die Einrichtung eines neuen Molok-Standorts vorgesehen. Die Erstellung des Unterflurcontainers erfolgt im Zuge des Strassenbauprojekts durch die ESG, wobei die entstehenden Kosten von der Dienststelle Entsorgung getragen werden. In der Feldbachstrasse ist zudem die Erneuerung der Kanalisation vorgesehen.

3.9.2 Koordination

Das Teilprojekt SGSW-NET weist innerhalb des Projektperimeters (Metall- und Feldbachstrasse) einen Ausbaubedarf auf. Diese Arbeiten werden terminlich und technisch mit dem Strassenbauprojekt abgestimmt, um Synergien in der Ausführung zu nutzen und Eingriffe in die Infrastruktur zu minimieren.

Der Fernwärmeausbau im Projektgebiet ist weitgehend abgeschlossen. Bis zum Baustart wird angestrebt, weitere Anschlusskunden zu gewinnen, sodass die Realisierung der Anschlüsse koordiniert mit dem Strassenbauprojekt erfolgen kann.

3.9.3 Zielsetzung

Mit den geplanten Werkleitungsanpassungen werden die Voraussetzungen für die Realisierung der neuen Baumstandorte und den nachhaltigen Betrieb der Werkleitungen geschaffen. Gleichzeitig wird die künftige Unterhaltsfreundlichkeit der Anlagen sichergestellt und ein langfristiger Schutz sowohl der Bäume als auch der Infrastruktur sichergestellt.

4 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.

5 Kosten

Die Kosten für die Instandstellung und Neugestaltung der Metall- und Feldbachstrasse, auf dem Abschnitt zwischen der Gerbe- und Stahlstrasse sowie der Andreasstrasse zwischen der Metall- und Feldbachstrasse betragen insgesamt CHF 1'270'600. Nach Abzug der Beiträge Dritter verbleiben Kosten von CHF 888'000. Die Kosten teilen sich folgendermassen auf die einzelnen Strassenabschnitte auf:

5.1 Metallstrasse, Gerbestrasse bis Stahlstrasse

Die Kosten für die Instandstellung und Neugestaltung 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	CHF	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.

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	CHF	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.

5.2 Feldbachstrasse, Gerbestrasse bis Stahlstrasse

Die Kosten für die Instandstellung und Neugestaltung 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	CHF	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.

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.

5.3 Andreasstrasse, Metallstrasse bis Feldbachstrasse

Die Kosten für die Instandstellung und Neugestaltung 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	CHF	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.

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

6.1 Projektierungsprogramm

Das Vorprojekt wurde am 11. Dezember 2023 den städtischen Dienststellen, der Stadtpolizei und den jeweiligen Werkeigentümern zur Stellungnahme zugestellt.

Gemäss Art. 33^{bis} Abs. 2 des Strassengesetzes (sGS 732.1; abgekürzt StrG) erfolgte mit dem Vorprojekt zwischen dem 03. Juni 2024 bis zum 02. Juli 2024 die Mitwirkung für das Strassenbauprojekt.

Das Ergebnis der Stellungnahmen zum Vorprojekt und des Mitwirkungsverfahrens sind Grundlage für die Ausarbeitung des Bauprojekts.

6.2 Rechtliches

Nach der Genehmigung des vorliegenden Projekts durch das Stadtparlament ist dem Stadtrat die Verkehrsanordnung zur Genehmigung vorzulegen.

Die öffentliche Planaufgabe des Strassenprojekts erfolgt gemäss Art. 39ff. Strassengesetz im Anschluss daran und wird mit der Auflage der verkehrspolizeilichen Massnahmen koordiniert.

6.3 Baubeginn / Bauablauf

Mit den Bauarbeiten für das Strassenbauprojekt kann erst begonnen werden, wenn die Finanzierung gesichert und das Projekt rechtskräftig sind.

Ein detailliertes Baeterminprogramm, die Bauetappierungen und temporäre Verkehrsführungen werden gemeinsam mit der Stadtpolizei und den Stadtwerken während der Bearbeitung des Submissions- und Ausführungsprojekts erstellt.

15.01.2026, Lo

7 Abkürzungsverzeichnis

ASTRA	Bundesamt für Strassen
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DSSI	Direktion Sicherheit und Soziales
EBZ	Erweiterte blaue Zone
ESG	Entsorgung St.Gallen
FG	Fussgänger und Fussgängerinnen
FGS	Fussgängerstreifen
HVZ	Hauptverkehrszeiten
LKW	Lastkraftwagen
LV	Langsamverkehr (Velo, Fussgänger)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MSE	Management Strassenerhaltung
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PAK	Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe
PKW	Personenkraftwagen
S	Siedlung
SB	Strassenbau
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SN	Schweizer Norm
SGR	Stadtgrün
SPA	Stadtplanung
SI	Strasseninspektorat
SR	Stadtrat
TBA	Tiefbauamt
V	Verkehr