

# Bauprojekt Velostrasse Gossau Haldenstrasse Lerchenstrasse

AP Massnahme Nr. 32.81R  
Mitwirkung 31. Oktober 2022 bis 29. November 2022

22. März 2023

Mobilitätslösungen

Daniel Schöbi | Gütschstrasse 12 | 9200 Gossau

T 078 711 88 88 | [daniel.schoebi@cleo.ch](mailto:daniel.schoebi@cleo.ch)

Wälli AG Ingenieure

Heiligkreuzstrasse 5 | 9008 St. Gallen

T 058 100 90 05 | [st.gallen@waelli.ch](mailto:st.gallen@waelli.ch) [www.waelli.ch](http://www.waelli.ch)

## IMPRESSUM

### AUFTRAG

Phase 2: Bauprojekt Velostrasse Gossau

### AUFTRAGGEBER

Stadt Gossau, Stadtentwicklung

Bettina Anderau-Latzer

### AUFTRAGNEHMER

Mobilitätslösungen D. Schöbi, Gossau

Wälli AG Ingenieure, St.Gallen

### VERFASSER

Martin Butz, Wälli AG Ingenieure

Daniel Schöbi, Mobilitätslösungen

### ANDERUNGSVERZEICHNIS

Entwurf 9.8.2022 - Besprechung 12.8.

Entwurf 19.8.2022 - interner Vernehmlassungsentwurf

Entwurf 7.9.2022 - Versand Kapo VT, Besprechung 16.9.

Stand 19.9.2022 - Bauprojekt, Beschluss Stadtrat und Start Mitwirkungsphase

Stand 15.3.2023 - Bauprojekt mit Anpassungen gemäss Mitwirkungsverfahren

### ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

BehiG Behindertengleichstellungsgesetz

DTV Durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge; berücksichtigt alle Tage Montag bis Sonntag

FGSO Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen

FVV Fuss- und Veloverkehr

MIV Motorisierter Individualverkehr

ÖV Öffentlicher Verkehr

PW Personenwagen

SN Schweizer Norm

## INHALT

<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>4</b>
1.1	Veranlassung	4
1.2	Ziele	4
1.3	Velonetz	4
1.4	Velostrasse	5
1.5	Grundlagen	6
<b>2</b>	<b>Ist-Zustand</b>	<b>7</b>
2.1	Bestand heute	7
2.2	Unfallgeschehen	8
2.3	Bausubstanz	8
<b>3</b>	<b>Projektbeschrieb</b>	<b>9</b>
3.1	Regime Velostrasse	9
3.2	Elemente Velostrasse	9
3.3	Kommunikation	11
3.4	Erweiterung T30 Zone	12
3.5	Sichtweiten	13
3.6	Parkierung	14
3.7	Werterhalt, Entwässerung	14
3.8	Koordination Drittprojekte	14
<b>4</b>	<b>Kosten</b>	<b>15</b>
<b>5</b>	<b>Planungsschritte</b>	<b>16</b>
5.1	Planungsprogramm	16
5.2	Mitwirkung	16
5.3	Bauprogramm	16

# 1 AUSGANGSLAGE

## 1.1 Veranlassung

Die Achse Haldenstrasse - Lerchenstrasse ist die wichtigste Ost-West Veloroute in Gossau und ein wichtiges Element im regionalen Routennetz. Sie verläuft parallel zur vielbefahrenen St.Gallerstrasse, welche keine Veloinfrastruktur aufweist. Der siedlungsorientierte Strassenzug Haldenstrasse - Lerchenstrasse liegt weitestgehend in einer Tempo-30-Zone, es bestehen diverse Einbahnen zur Unterbindung von MIV Durchgangs- und Schleichverkehr. Diese Achse stellt das zentrale Rückgrat im Veloroutennetz der Stadt Gossau dar, das gestärkt und sichtbar gemacht werden soll und als gestaltete Einladung dem Veloverkehr dienen soll. Die Verkehrsbelastung ist meist tief, wenn auch aufgrund der verschiedenen angrenzenden Nutzungen (Wohnen / Einkaufen) abschnittsweise verschieden. Die Velozählstelle Haldenstrasse (Höhe Haus Nr. 62) hat 2021 durchschnittlich 396 Velos täglich registriert. Die Maximalzahl lag bei 929 Velos. Auch in den Wintermonaten ist die Velonutzung auf dieser Achse mit rund 240 Velos / Tag im Januar 2022 beachtlich. Dies insbesondere auch, da die Route von vielen Schülern auf dem Weg in die Oberstufe befahren wird. Auf dem Abschnitt wurden bei einer Verkehrszählung 2019 rund 250 Motorfahrzeuge pro Tag registriert.

## 1.2 Ziele

Die Velostrasse soll primär dem Alltagsverkehr dienen. Typische Wegzwecke sind Pendlerwege zur Arbeit oder zur Ausbildung, wo eine direkte und hindernisfreie Wegführung zum gewünschten Ziel wichtig ist.

- Förderung der Nutzung des Veloverkehrs durch attraktive, hindernisfreie, direkte Velorouten
- Primär Markierungs- und Signalisationsprojekt, wenig bauliche Massnahmen dadurch zeitnahe und kostengünstige Massnahme mit sehr hohem Nutzen für eine grosse Anzahl Nutzende
- Die Einführung der Velostrasse bringt keine wesentlichen Verschlechterungen für den Fussverkehr mit sich, die Bedürfnisse des Fussverkehrs werden beachtet und entsprechende Massnahmen mitgeplant
- Die Einführung der Velostrasse bringt keine wesentlichen Tempoerhöhungen in der Tempo-30-Zone mit sich und die Zielgeschwindigkeit T30 wird eingehalten

## 1.3 Velonetz

Velostrassen sind Teil eines festgelegten Velonetzes im siedlungsorientierten Strassennetz. Die Halden- und Lerchenstrasse sind bereits heute grösstenteils als kantonale Veloroute bezeichnet.



Abb.: Velonetz mit Bedeutung, [www.geoportal.ch](http://www.geoportal.ch)

Auf dem Abschnitt Winkel- bis Friedbergstrasse verläuft die Etappe St.Gallen-Weinfeldern der SchweizMobil Route 26 "Ostschweizer Weinroute". Die geplante rund 1.8 km lange Velostrasse ist beinahe auf der gesamten Strecke der höchsten Velopotentialstufe A (dunkelgrün) zugewiesen und erfüllt als Velohauptroute für den Alltags- und Freizeitverkehr eine wichtige Funktion.



Abb.: Velonetz mit Potential, [www.aggloportal.ch](http://www.aggloportal.ch)

#### 1.4 Velostrasse

Den Begriff «Velostrasse» gibt es im Schweizer Verkehrsrecht nicht. Er wurde - so wie auch ein Signal «Velostrasse» - nach den Pilotversuchen bisher nicht offiziell eingeführt. Das Regime Velostrasse wird seit 2021 indirekt in der Verordnung über die Tempo-30-Zonen geregelt. Für eine bessere Verständlichkeit wird hier der Begriff «Velostrasse» dennoch im genannten Sinn verwendet. In Velostrassen gelten die allgemeingültigen Verkehrsregeln. Velostrassen müssen breit genug sein, damit VelofahrerInnen andere überholen und/oder nebeneinander fahren können. Die Ausführung muss so klar sein, dass auch Ortsunkundige rasch erkennen, wo die Route durchführt. Nachts ist die Velostrasse gut beleuchtet und im Winter soll sie mit hoher Priorität möglichst eis- und schneefrei sein.

*Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen Art.4 Abs.1:* «Eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung durch Signale ist nur zulässig, wenn: a) die Verkehrssicherheit dies erfordert; oder b) die Strasse, welcher der Vortritt eingeräumt werden soll, Teil eines festgelegten Wegnetzes für den Fahrradverkehr ist.»

*Signalisationsverordnung SSV Art.74a Abs.7 lit.g:* «Ausserhalb von Radwegen und Radstreifen ist das Symbol eines Fahrrads in folgenden Situationen zulässig: [...]auf der Fahrbahn von Tempo-30-Zonen, sofern die Strasse Teil eines festgelegten Wegnetzes für den Fahrradverkehr ist und ihr der Vortritt eingeräumt wurde.

## Vor- und Nachteile

	Vergleich IST-Situation - Velostrasse	
Attraktivität Veloverkehr	+++	Durch die Vortrittsberechtigung an den Knoten und Neuorganisation der MIV Parkierung wird die Verbindung aufgewertet und das Velofahren wird attraktiver. Eine zentrale Veloservicestation ist eine zusätzliche Dienstleistung für die VelofahrerInnen.
Attraktivität Fussverkehr	+	Bei den wichtigen Querungsstellen Fussverkehr und allen Knoten wird durch flächige FGSO die Attraktivität für die FussgängerInnen verbessert. Dem Verkehrsteilnehmer soll gemäss Norm VSS 640 214 durch FGSO ein adäquates Verhalten bezüglich Umfeld vermittelt werden.
stadträumliche Integration	++	Der konsequente Einsatz und Wiederholung der Projektierungselemente ergibt ein einheitliches Erscheinungsbild. Die unterschiedlichen Anforderungen und Funktionen werden zusammengeführt und integrieren sich in die Umgebung.
Parkierung MIV	=	Die Bilanz Anzahl Parkplätze MIV wird möglichst ausgeglichen gestaltet und die Anordnung vereinfacht.
Geschwindigkeit MIV	= / -	Durch den Wegfall des Rechtsvortrittsregimes an Knoten besteht die Gefahr, dass die Geschwindigkeit MIV erhöht wird. Durch konsequente Kammerung und die flächige Gestaltung mit FGSO in den Knotenbereichen und bei wichtigen Querungsstellen für Fussgänger wird dieses Risiko minimiert. Durch die Ausweitung der Zone T30 im östlichen Bereich Richtung Andwilerstrasse wird das Geschwindigkeitsniveau in diesem Bereich reduziert.

Abb.: Vor- und Nachteile Vorabklärungen Velostrasse Februar 2022

## 1.5 Grundlagen

Folgende Grundlagen wurden für die Erarbeitung der Velostrasse konsultiert:

- VSS SN 640 060 «Leichter Zweiradverkehr, Grundlagen», Zürich 1994
- VSS SN 640 201 «Geometrisches Normalprofil, Grundabmessungen und Lichtraumprofil der Verkehrsteilnehmer», Zürich 1992
- VSS SN 640 214 „Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen“, Zürich 2009
- VSS SN 640 252 «Knoten - Führung des leichten Zweiradverkehrs», Zürich 1999
- Bundesamt für Strassen ASTRA: «Planung von Velorouten – Handbuch», Vollzugshilfe LV Nr. 5, Bern 2008
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV: «Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)», Köln (D) 2010
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV: «Arbeitspapier, Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen», Köln (D) 2014
- Bundesamt für Strassen ASTRA: Faktenblatt «Fahrradstrasse – Rechtsvergleichende Betrachtung», Bern 2018
- Forschungsprojekt SVI: «Hinweise für die Planung von Veloschnellrouten in Städten und Agglomerationen», 2017
- Thiemo Graf: Praxiswissen: «Fahrradstrassen und Fahrradzonen», (D) 2021
- Velotal-Rheintal: Merkblatt «Attraktive Veloverkehrsinfrastruktur auf Nebenstrassen», 2021
- Fachdokumentation bfu: «Velostrasse», 2022
- Kanton Zürich: Standards Veloverkehr, 2023

## 2 IST-ZUSTAND

### 2.1 Bestand heute

Die Halden- und Lerchenstrasse sind siedlungsorientierte Quartierstrassen, die Erschliessungsfunktionen erfüllen. Ausser dem östlichsten Abschnitt Richtung Andwilerstrasse verläuft der Strassenzug mehrheitlich in T30 Zonen und an den Knoten gilt Rechtsvortritt. Fussgängerinfrastruktur ist abschnittsweise keine oder ein-/zweiseitige Trottoirs stehen zur Verfügung. Einzig im T50 Abschnitt bei der Otmarstrasse steht heute ein Fussgängerstreifen als Querungshilfe zur Verfügung.



Abb.: Fotos Bestand heute

## 2.2 Unfallgeschehen

Beim Unfallgeschehen zeigt das Bild der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle (VUGIS Datenbank), dass auf der geplanten Velostrasse aktuell insbesondere im Bereich der Knoten Unfälle mit Fahrradbeteiligung und / oder mit Personenschäden verzeichnet sind.

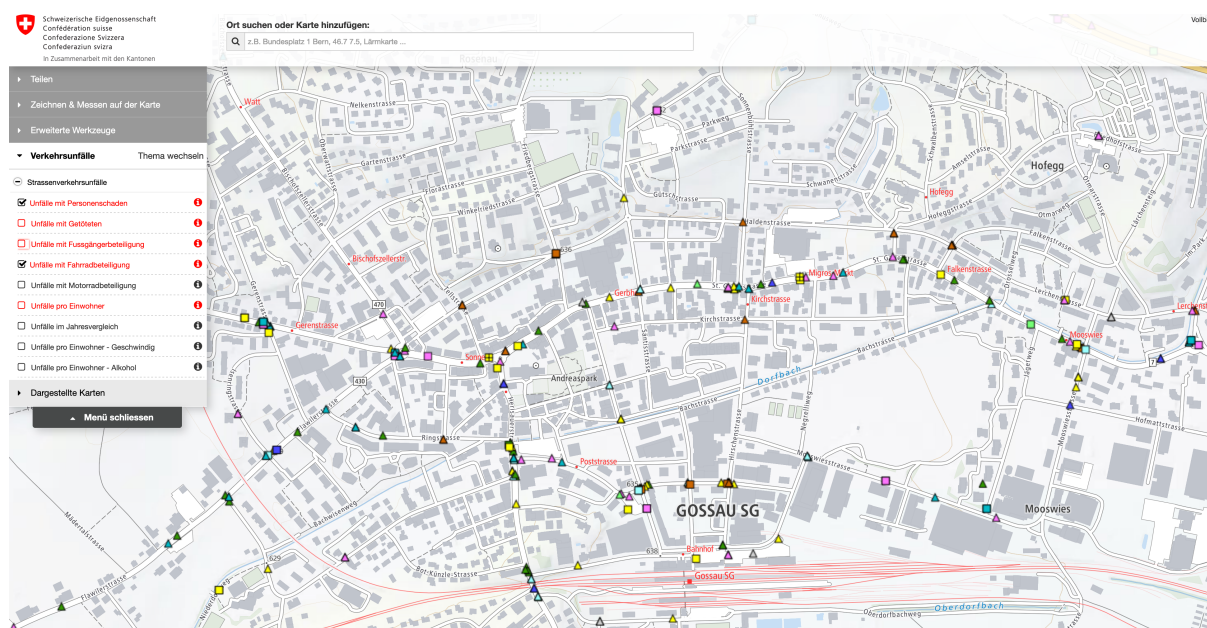


Abb.: VUGIS Unfalldatenbank (Auszug Dezember 2022)

## 2.3 Bausubstanz

Die Halden- und Lerchenstrasse weisen heute einen unterschiedlichen baulichen Zustand auf. Einzelne längere Abschnitte, wie die Lerchenstrasse zwischen Winkelstrasse und Falkenstrasse sowie die Haldenstrasse zwischen Friedbergstrasse und Tellstrasse, wurden in den letzten Jahren umfassend saniert und sind somit in einem sehr guten Zustand.

Geringen Sanierungsbedarf weisen die Strecken dazwischen auf. Bei den vorhandenen Schäden handelt es sich aber weitgehend um Oberflächenschäden wie z.B. Risse und/oder Belagsflicke von Grabenaufbrüchen.

Bei der Querung Notkerweg sowie am Knoten Säntisstrasse befinden sich in der Fahrbahn Vertikalversätze aus Natursteinen sowie eine kreisrunde Pflasterung.

## 3 PROJEKTBSCHRIEB

### 3.1 Regime Velostrasse

Velostrassen ermöglichen gute Veloverbindungen in Tempo-30-Zonen (siehe Kap. 1.4). Der Rechtsvortritt wird dabei aufgehoben, so dass den Velofahrenden attraktive, sichere und unterbrechungsfreie Verbindungen zur Verfügung stehen. Im Kanton St.Gallen findet sich das Regime Velostrasse seit dem schweizweiten Pilotversuch in 5 Städten und den rechtlichen Anpassungen 2021 erst in der Stadt St. Gallen.



Abb.: Velostrasse Vadianstrasse St. Gallen (2022)

### 3.2 Elemente Velostrasse

Verschiedene Elemente werden für die Gestaltung einer Velostrasse eingesetzt und wurden für die vorliegende Projektierung in Gossau mit der Kantonspolizei Verkehrstechnik und dem Tiefbauamt Stadt St.Gallen abgestimmt. Insbesondere Verwendung finden:

- neue Vortrittsregelung
- FGSO / Velopiktogramme
- Glättung Horizontalversatz
- Optimierung Parkierung MIV
- Strassenbeleuchtung

#### **neue Vortrittsregelung**

Als zentrale Massnahme kann bei Velostrassen vom Rechtsvortrittgebot an Knoten in T30 Zonen abgewichen werden. An zehn Knoten mit einmündenden Strassen wird neu „kein Vortritt“ oder „Stop“ signalisiert und damit die Velofahrt sicherer und attraktiver. Bei einigen Einmündungen besteht heute eine Trottoirüberfahrt; geprüft wurde auch deren zusätzlichen Einsatz. Infolge der notwendigen grossen baulichen Anpassungen und Gefällsverhältnissen ist ihr Einsatz nicht zweck- und verhältnismässig.

#### **FGSO / Velopiktogramme**

Die farbliche Gestaltung Strassenoberfläche (FGSO) wird gemäss VSS-Norm als Flächenbeschichtung in den Knotenbereichen (rot, RAL Farbton noch offen) eingesetzt und dient zur Verdeutlichung der neuen Vortrittsverhältnisse an den Knoten. Es handelt sich dabei um keine Markierung nach eidgenössischem Strassenverkehrsrecht. Zudem werden Velopiktogramme als Bodenmarkierung eingesetzt. Sowohl FGSO als auch Markierungen werden mit einer 2-Komponenten-Granoplastbeschichtung aufgetragen. Dabei wird der notwendigen Rutschfestigkeit eine grosse Bedeutung beigemessen.

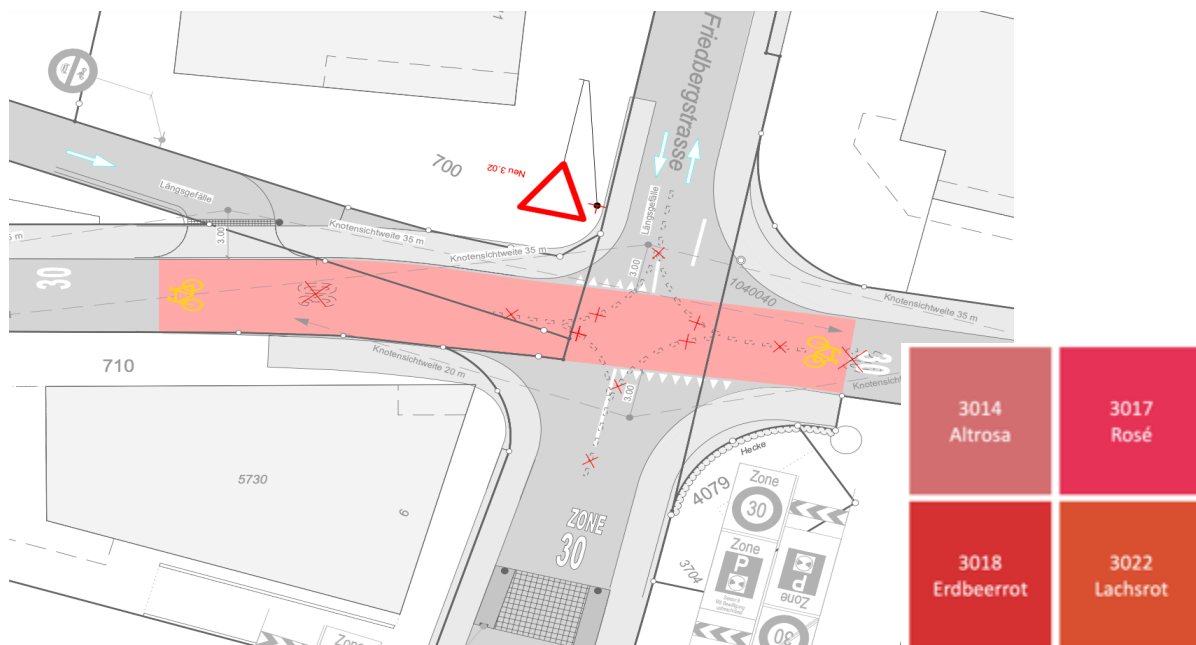


Abb.: Beispiel rote FGSO Markierung und mögliche RAL Farbtöne

### Glättung Horizontalversatz

Im Projekt ist die bauliche Optimierung der beiden heutigen Horizontalversätze am Knoten Haldenstrasse - Säntisstrasse und Querung Notkerweg geplant um den Komfort für die Velofahrenden zu verbessern. Aufgrund von Rückmeldungen im Mitwirkungsverfahren wird vorderhand bei der Querungsstelle Notkerweg auf eine Umsetzung der baulichen Massnahmen mit Entfernen der bisherigen Pflasterung und asphaltieren Anrampungen verzichtet

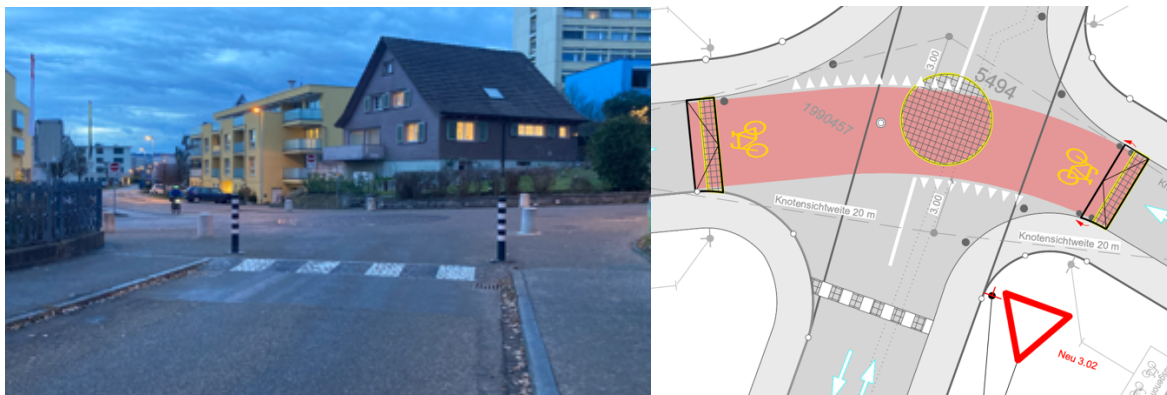


Abb.: Knoten Haldenstrasse - Säntisstrasse mit heutigem Horizontalversatz und geplanter Lösung

### Optimierung Parkierung MIV

Die Parkierung MIV wird soweit möglich optimiert, dass sie abschnittsweise einseitig ist und so angeordnet wird, dass der Autolenkende in den Einbahnsituationen trottoirseitig ein- und aussteigt um gefährliche Konfliktsituationen möglichst zu vermeiden. Die Durchfahrt für die Velofahrenden wird dadurch sicherer und attraktiver. Gemäss Verkehrsregelverordnung (Art. 18) ist Anhalten und Parkieren auf der linken Strassenseite in einer Einbahnstrasse erlaubt.

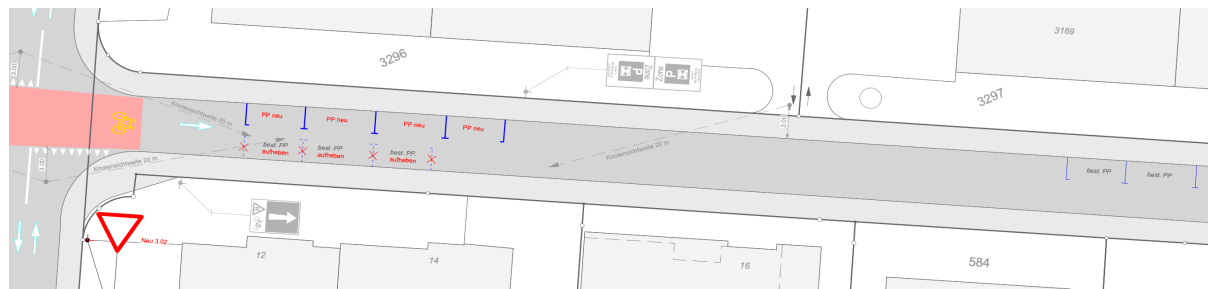


Abb.: Optimierung Parkierung MIV Abschnitt Lerchenstrasse

### Strassenbeleuchtung

Die heutige Strassenbeleuchtung der Velostrasse ist wechselseitig durch einseitige Kandelaber mit unterschiedlichen Leuchtmitteln und Lichtpunkthöhen zweckmässig. Durch Zurückschnitt von Bäumen, Sträuchern und kleine Optimierungen bei den Strassenleuchten kann die Sicherheit und Attraktivität bei Nacht optimiert werden.



Abb.: Situation bei Nacht - unterschiedliche Leuchtmittel und dunkle Bereiche Westeingang, Knoten Notkerweg, Hofeggstrasse

### 3.3 Kommunikation

Zur Etablierung einer Velostrasse ist auch eine smarte Marketingstrategie zentral (z.B. Logo, Flyer, Banner, Eröffnungs-Event, Karten und weitere Massnahmen aus dem Bereich der Öffentlichkeitsarbeit). In der Anfangsphase der Einführung einer Velostrasse besteht zudem ein Informationsbedarf um die Regelungen und die "Mobilitätskultur" einer Velostrasse bekannt zu machen. Diese Massnahmen sollen zur Information aller VerkehrsteilnehmerInnen dienen - mögliche Ideen:

- Bauzaunbanner oder Strassenbanner
- Flyer / Postkarten
- Beschriftung und Strassenbeflaggung
- Tür- / Lenkeranhänger
- Aktionen / Events für Velonutzende



Abb.: Beispiele Strassenbanner, Flyer / Tür- Lenkeranhänger

Als permanente Elemente der Kommunikation können die Velozählstelle mit Velodisplay, Servicestation und allfällige Logo an Beleuchtungskandelabern eingesetzt werden.

### Velodisplay

Bei der bestehenden Zählstelle ist das Anbringen eines Velozähldisplays relativ einfach umzusetzen. Das Design des Eco-Counter Display Compact kann unter Einhaltung der rechtlichen Vorgaben gestaltet werden. Somit ergeben sich Möglichkeiten ein ähnliches Sujet auch bei weiteren Kandelabern zu wiederholen.



Abb.: Display mit Anzeige Anzahl Velofahrende (Gestaltung frei) und in Kombination mit Velostrasse Sujet / Flaggen an Kandelabern

### ***Veloservicestation***

Beim Knoten Hofeggstrasse ungefähr mittig besteht die Möglichkeit im Areal der Sana Fürstenland AG eine einfache Veloservicestation mit Pumpstation zu erstellen. So können kleinere Reparaturen und Servicearbeiten an Velos, Kinderwagen, usw. selbständig ausgeführt werden.



Abb.: Veloservicestation Hofegg- / Haldenstrasse

### **3.4 Erweiterung T30 Zone**

Fürs Einrichten einer Velostrasse mit Aufhebung der Rechtsvortritte ist eine T30 Zone notwendig. Beim östlichsten Teil der Lerchenstrasse Richtung Andwilerstrasse ist entsprechend mit der Einführung der Velostrasse die T30 Zone Hofegg zu erweitern. Ein entsprechendes Gutachten wurde im 2020 erstellt. Die entsprechende Anordnung und Anpassung der T30 Eingangstore ist mit vorliegendem Markierungsplan vorgesehen.

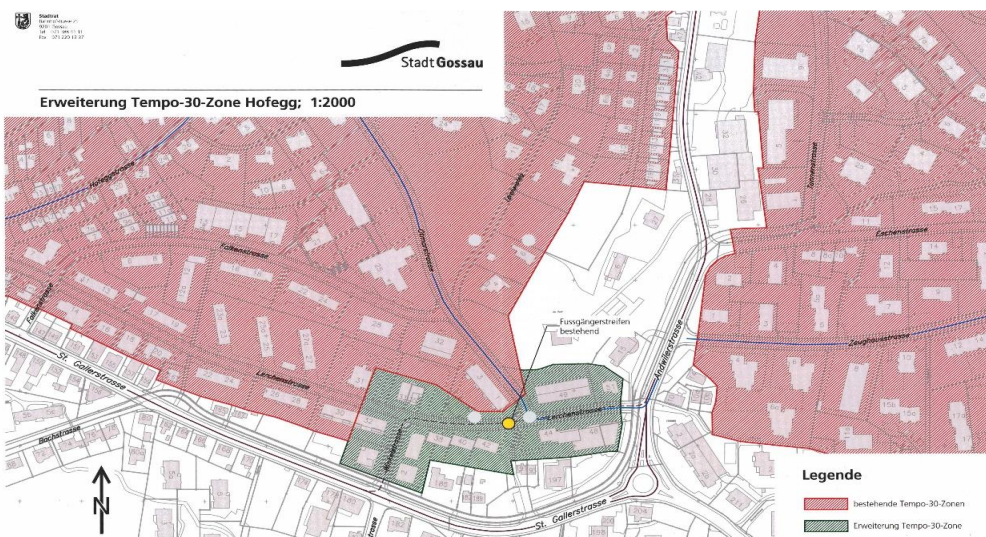


Abb.: Erweiterung T30 Zone Hofegg (D. Bieli 2020)

### 3.5 Sichtweiten

Um die Verkehrssicherheit der Velostrasse zu verbessern wurden die entsprechend normgerechten Knotensichtweiten bei T30 überprüft. Bei Längsgefälle wurde anstelle der standardmässigen 20 m eine Knotensichtweite von 35 m eingezeichnet. Bei drei Situationen wurden spezifische Lösungen erarbeitet.

#### **Knoten Tellstrasse**

Die entsprechenden Sichtweiten werden durch entsprechende Anmerkungen auf den entsprechenden Grundstücken (siehe Landerwerbsplan) und durch die Neupflanzung eines Heckenteils erstellt.

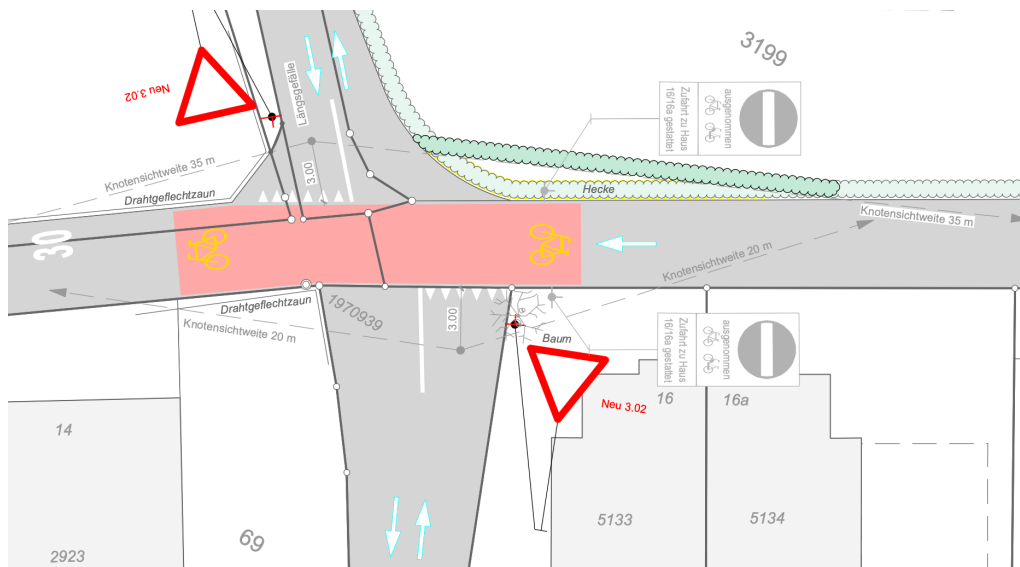


Abb.: Knotensichtweite Knoten Tellstrasse

#### **Knoten Grüneggstrasse**

Beim Knoten Grüneggstrasse ist aufgrund der bebauten Situation nur durch eine STOP Signalisation und das Anbringen eines Spiegels eine Verbesserung möglich. Ebenfalls wurden Gespräche betreffend Hecke beim Gebäude Haldenstrasse Nr. 72 geführt.

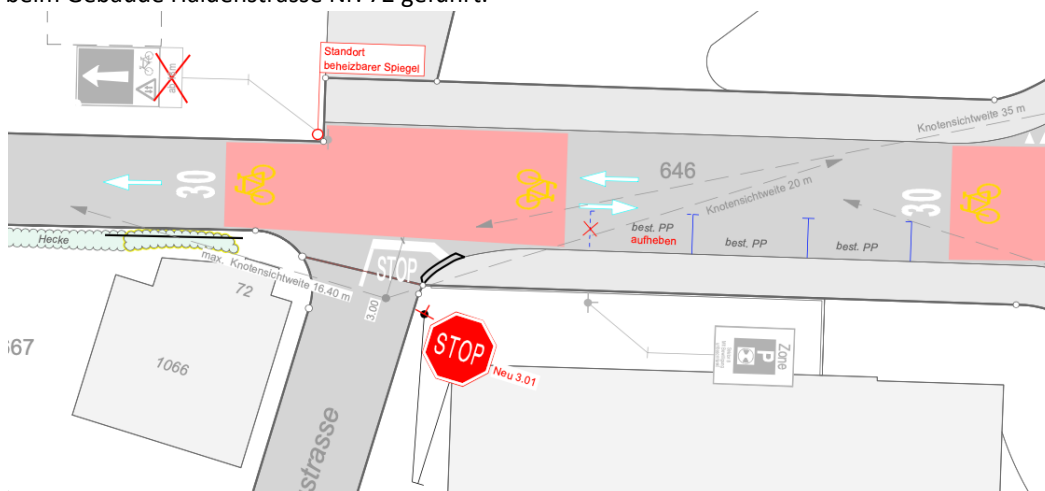


Abb.: Knoten Grüneggstrasse

### **Parkplatz Restaurant Egli**

Im Bereich der Ein-/Ausfahrt Parkplatz Restaurant Egli ist die Sichtweite ostseitig zu gewährleisten. Entsprechende Gespräche wurden mit den Grundeigentümern geführt.



Abb.: Ein- / Ausfahrt Parkplatz Restaurant Egli

### **3.6 Parkierung**

Die Parkierung PW wurde überprüft und optimiert, dass sie nicht sichteinschränkend ist und dass soweit möglich der Fahrzeuglenkende direkt zum Trottoir hin aussteigt. Damit können gefährlichen Situationen mit vorbeifahrenden Velos (Unfall beim Türöffnen) reduziert werden. Auf eine zusätzliche Markierung eines Sicherheitsabstands zu längsparkierten Fahrzeugen wird vorerst verzichtet. Durch die Umorganisation der Parkierung MIV wird die Anzahl von 34 Parkfeldern um insgesamt 5 reduziert. Nach Umsetzung stehen in der Velostrasse weiterhin 29 MIV Parkfelder zur Verfügung. Die Signalisation der Velostrasse wird mit dem neuen Parkierungskonzept abgestimmt.

### **3.7 Werterhalt, Entwässerung**

Die baulichen Massnahmen beschränken sich weitgehend auf die Anpassung der Vertikalversätze beim Knoten Säntisstrasse (teilweise mit Anpassung der Strassenentwässerung) und Anrampungen / Gehwegabsenkungen Trottoir bei der Haldenstrasse Bereich Grüneggstrasse - Sonnenbühlstrasse um Verbesserungen für den Fussverkehr zu erreichen. In den anderen Bereichen werden zur Einführung der Velostrasse lediglich Massnahmen der Signalisation und Markierung umgesetzt. Der bauliche Zustand der Strasseninfrastruktur ist entweder neuwertig oder weist lediglich langfristigen Sanierungsbedarf aus. Deshalb sind im Zuge der Realisierung der Velostrasse keine weitergehenden baulichen Werterhaltungsmassnahmen vorgesehen. Bei späteren Sanierungen (z.B. Werkleitungen) mit Grabenaufbrüchen oder Belagsflicken im Bereich von FGSO ist darauf zu achten, dass eine möglichst flächige Instandstellung der Markierung erfolgt. Dies, da sich mit der Sonneneinstrahlung die FGSO mit der Zeit aufhellen wird und sich bei nur lokaler Instandstellung ein „Flickenteppich“ ergeben würde.

### **3.8 Koordination Drittprojekte**

Die Koordination mit dem Parkierungskonzept Gossau ist sichergestellt. Die Bedeutung der Velostrasse im Velonetz ist hoch. Entsprechend ist vorgesehen der östlichste Teil der Veloroute mit Anschluss zum Walter Zoo von lokaler auf regionale Bedeutung aufzuklassieren. Ein entsprechender Antrag wird an die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr beim Kanton St.Gallen gerichtet.

## 4 KOSTEN

### Zusammenstellung

1.	Landerwerb	ca.	SFr.	-
2.	Landerwerbsnebenkosten	ca.	SFr.	-
3.	Projekt, Bauleitung	ca.	SFr.	24'000.00
4.	Bauarbeiten	ca.	SFr.	55'000.00
5.	Baunebenarbeiten	ca.	SFr.	125'000.00
6.	Vermarkung und Vermessung	ca.	SFr.	-
7.	Versicherungen	ca.	SFr.	-
8.	Geologie, Qualitätsprüfungen	ca.	SFr.	-
9.	Kommunikation / Unvorhergesehenes	ca.	<u>SFr.</u>	<u>20'000.00</u>
	<b>Total exkl. MWSt.</b>	<b>ca.</b>	<b><u>SFr.</u></b>	<b><u>224'000.00</u></b>

Die Gesamtkosten belaufen sich inkl. Kommunikationsmassnahmen auf CHF 241'250.- inkl. MWSt.

Bei diesem Projekt handelt es sich um ein Projekt aus dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation.  
Voraussichtlich wird rund die Hälfte der anrechenbaren Kosten durch Bund und Kanton St.Gallen mitfinanziert.

Preisbasis und Kostengenauigkeit

- Preisbasis Juni 2022
- Genauigkeit +/- 10%

## 5 PLANUNGSSCHRITTE

### 5.1 Planungsprogramm

Erste Vorabklärungen für eine Velostrasse parallel zur vielbefahrenen St.Gallerstrasse starteten Ende 2021. Anforderungen und Machbarkeit wurden im 2022 in Phase 1 sorgfältig mit der Kantonspolizei Verkehrstechnik geklärt und das Auflageprojekt erarbeitet. Dies wurde nach letzten Bereinigungen und Rückmeldungen vom Stadtrat Ende September genehmigt. Die breite Mitwirkung fand statt vom 31. Oktober bis 29. November 2022. Am 9. November wurde das Projekt an einem Infoanlass im Fürstenlandsaal Interessierten vorgestellt.

Nach Auswertung der Eingaben Mitwirkung hat die Stadt Gossau mit betroffenen Grundeigentümern Gespräche geführt und in Phase 2 das Bauprojekt weiter optimiert (siehe Kap. 5.3). Mit Beschluss Stadtrat zur Projektgenehmigung folgt die Auflage. Falls keine Einsprachen erfolgen kann das Projekt im Sommer 2023 umgesetzt werden.

### 5.2 Mitwirkung

Gemäss Eingaben Mitwirkung und Besprechungen mit Grundeigentümern wurden im vorliegenden Bauprojekt folgende Punkte optimiert:

- Knoten Halden- / Tellstrasse: entsprechenden Sichtweiten werden durch entsprechende Anmerkungen auf den entsprechenden Grundstücken (siehe Landerwerbsplan) und durch die Neupflanzung eines Heckenteils erstellt.
- Auf der Haldenstrasse Höhe VitaTertia Gerbhof einfügen einer zusätzlichen FGSO Fläche, um den Strassenraum besser zu kammern und die Querbeziehung zwischen den zusammenhängenden Gebäudeteilen zu verdeutlichen.
- Bei der Querungstelle Haldenstrasse / Notkerweg werden die bestehenden Horizontalversätze mit Pflasterung belassen.
- Der Hinweis "ab 18m" bei der Einbahntafel beim Knoten Halden- / Gütschstrasse Richtung West kann entfernt werden. Anbringen zusätzlich "30".
- Im Bereich Grüneggstrasse / Sonnenbühlstrasse Anrampungen Trottoir um den Komfort für den Fussverkehr zu verbessern.
- Auf die zusätzlich nordseitigen Längsparkplätze Höhe Migrosmarkt Gossau wird verzichtet.
- Die bestehenden Längsparkplätze südseitig an der Lerchenstrasse auf Höhe der Hauseingänge Nr. 24; Nr. 26 und Nr. 28 werden belassen, dafür werden die drei nordseitigen Parkplätze Lerchenstrasse Nr. 31 aufgehoben.

### 5.3 Bauprogramm

Für die Umsetzung der baulichen Massnahme wird von einer Bauzeit von rund 2 - 3 Wochen ausgegangen. Das Anbringen der Signalisation und Aufbringen der Markierungen wird mit einem Zeitbedarf von rund zwei Wochen gerechnet. Die Markierungsarbeiten sind witterungsabhängig, was unter Berücksichtigung von entsprechenden Reserven im Bauprogramm zu beachten ist.

St.Gallen, 22.03.2023