
Kommissionsbericht Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee 3. Generation – St. Gallerstrasse Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK), Sanierung und Aufwertung der St. Gallerstrasse, Webschiffkreisel bis Faletürlibach im Betrag von CHF 585'470.00

1. Zusammensetzung der Kommission

Mitglieder Stadtparlament: Christine Schuhwerk, FDP/XMV, Kommissionspräsidentin
Kurt Boos, SVP
José Franco, SP/Grüne
Teoman Kengir, SP/Grüne
Myrta Lehmann, Die Mitte/EVP
Reto Neuber, Die Mitte/EVP
Christoph Seitler, FDP/XMV

Vertretung Stadtrat: Didi Feuerle, Ressortleiter Bau/Umwelt

Protokoll: Lara Eberle, Sachbearbeiterin Stadtkanzlei
Alexandra Wyprächtiger, Stadtschreiberin

Die Kommission behandelte die Botschaft "**Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee 3. Generation – St. Gallerstrasse Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK), Sanierung und Aufwertung der St. Gallerstrasse, Webschiffkreisel bis Faletürlibach im Betrag von CHF 585'470.00**" an einer Sitzung. Sie dankt Didi Feuerle, Ressortleiter Bau/Umwelt, Rainer Heeb, Bereichsleiter Tiefbauamt, Raffaele Landi, Abteilungsleiter Abteilung Planung und Verkehr, Kantonales Tiefbauamt, André Bucher, Projektleiter, Planung und Verkehr, Kantonales Tiefbauamt und Reto Mästinger, Planimpuls AG für die Begleitung und Beratung. Zudem dankt die Kommission Lara Eberle und Alexandra Wyprächtiger für die Protokollführung.

2. Grundlagen und Ausgangslage

Die Kommission nahm die ausführliche Botschaft des Stadtrates vom 22. April 2024 als Grundlage für ihre Beratungen. Ebenso wurden folgende Unterlagen für die Beratung zur Verfügung gestellt: Merkblatt Infrastruktur sowie die Präsentation des Kantonalen Tiefbauamtes vom 27. August 2024. Die Beratung in der Kommission erfolgte analog zu jener im Stadtparlament. Zuerst wurde im Grundsatz über das Eintreten diskutiert, danach erfolgte die Detailberatung.

3. Eintreten

Vorab präsentierten uns Raffaele Landi und André Bucher von der Abteilung Planung und Verkehr des kantonalen Tiefbauamtes und Reto Mästinger von der Planimpuls AG das Geschäft. Bereits während der Präsentation wurden Fragen der Kommissionsmitglieder beantwortet.

Die St. Gallerstrasse befindet sich aktuell in einem sehr schlechten Zustand und benötigt eine dringende Intervention für einen Umbau. Im erwähnten Strassenabschnitt sind einige Defizite vorhanden, welche behoben werden müssen. Insbesondere ist das Verkehrssicherheitsdefizit zu erwähnen, welches aufgrund des zu schmalen Velosteifens resultiert. Die vorhandenen Parkplätze an der St. Gallerstrasse bringen ebenfalls ein Verkehrssicherheitsdefizit mit sich. Mit diesem Projekt soll die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht werden. Eine Sanierung der St. Gallerstrasse ist zwingend. Gleichzeitig mit der Sanierung wurden auch Aufwertungsmassnahmen definiert. Aufgrund dieser Aufwertungsmassnahmen konnte das Projekt im Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee, 3. Generation, eingereicht werden.

Die Kommission beschliesst einstimmig, auf das Geschäft einzutreten.

4. Detailberatung

Projektziele

Die Projektziele Siedlung/Verkehr der Sanierung und Aufwertung der St. Gallerstrasse sind:

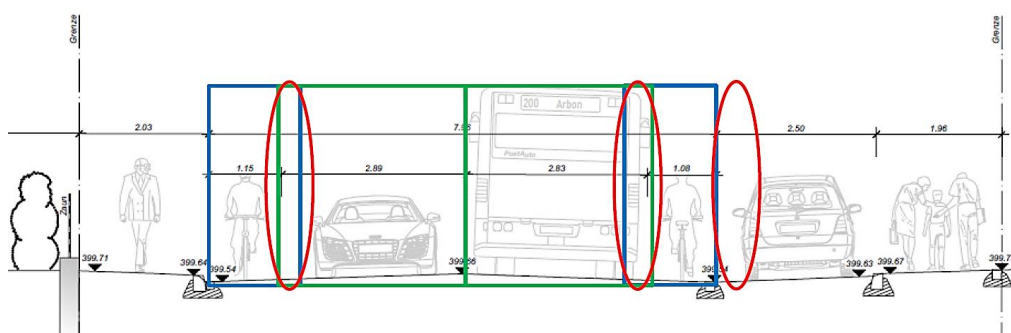
- Verkehrs(siedlungs-)verträglich gestalten
- Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden
- Erhöhung Verkehrssicherheit

Im motorisierten Individualverkehr (MIV) soll die Gewährleistung des Verkehrsflusses als Projektziel im Vordergrund stehen. Bei der Klarastrasse gibt es in diesem Bereich beispielsweise ein Problempunkt.

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs sind eine Verbesserung der ÖV-Erschliessung sowie die Erstellung bzw. Verbesserung der Bushaltestelle im Hinblick auf das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz; BehiG; SR 151.3) vorgesehen.

Ausserdem soll der Fuss- und Veloverkehr gestärkt und die Sicherheit für diese Verkehrsteilnehmenden verbessert werden.

Situationsanalyse



In der obigen Situationsanalyse ist ein bestehender Strassenquerschnitt ersichtlich. Darauf wird das Lichtraumprofil (benötigter Platz auf der Strasse) des Velofahrers und des Fahrzeuges eingezeichnet. Es ist ersichtlich, dass aktuell der Lichtraum eines Buses den des Velofahrers schneidet (roter Kreis). Durch das Schneiden der Lichträume ist das Risiko für Unfälle höher. Auf der gesamten St. Gallerstrasse in Arbon bestehen einige Parkplätze, welche einen non-konformen Abstand zum Seitenstreifen aufweisen. Die Verkehrssicherheit ist aktuell nicht gewährleistet.

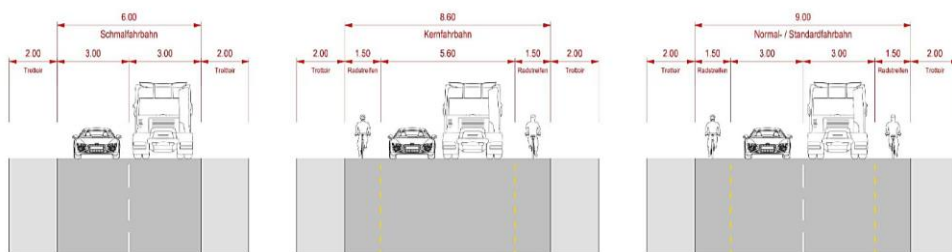
Gesamtübersicht



Das Planungsgebiet erstreckt sich vom Webschiffkreisel bis zur Querung Faletürlibach. Aufgrund einer Potenzialanalyse erstellte der Kanton von 2021 bis 2023, in Zusammenarbeit mit verschiedenen Anspruchsgruppen, ein Vorprojekt (Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK) zur Sanierung und Aufwertung des Abschnittes zwischen dem Webschiffkreisel (Stickereistrasse) und dem Knoten Sonnenhügelstrasse.

Die Lichtsignale an der Klarastrasse und der Sonnenhügelstrasse wurden entsprechend geprüft. Durch die Seitennutzung und die ersichtliche Frequenz sind diese jedoch verbindlich und sollen wie bis anhin belassen werden. Für den Kreis Novaseta wurden in der Erarbeitung dieses Konzepts auch andere Optionen geprüft. Dieser Kreis bleibt eine zentral notwendige Verbindung der St. Gallerstrasse. Somit ist die Bestvariante auch hier bereits gegeben.

Das Stadtbild an der St. Gallerstrasse soll gesamthaft so belassen werden. Die Strukturierung von Siedlungsgebieten (westlich) bis hin zu einem Gebiet mit diversen Geschäften (östlich) gibt der Strasse ein charakteristisches Merkmal.



Es wurden mögliche Strassenquerschnitte für die Sanierung und Aufwertung der St. Gallerstrasse von Webschiffkreisel bis Faletürlibach geprüft.

Schmalfahrbahn

In dieser Variante gibt es nur einen Mischverkehr und dafür keine Radstreifen. Alle Verkehrsteilnehmenden befinden sich auf einer Strasse. Das Trottoir misst eine Breite von zwei Metern und die einzelnen Fahrstreifen jeweils einen von drei Metern.

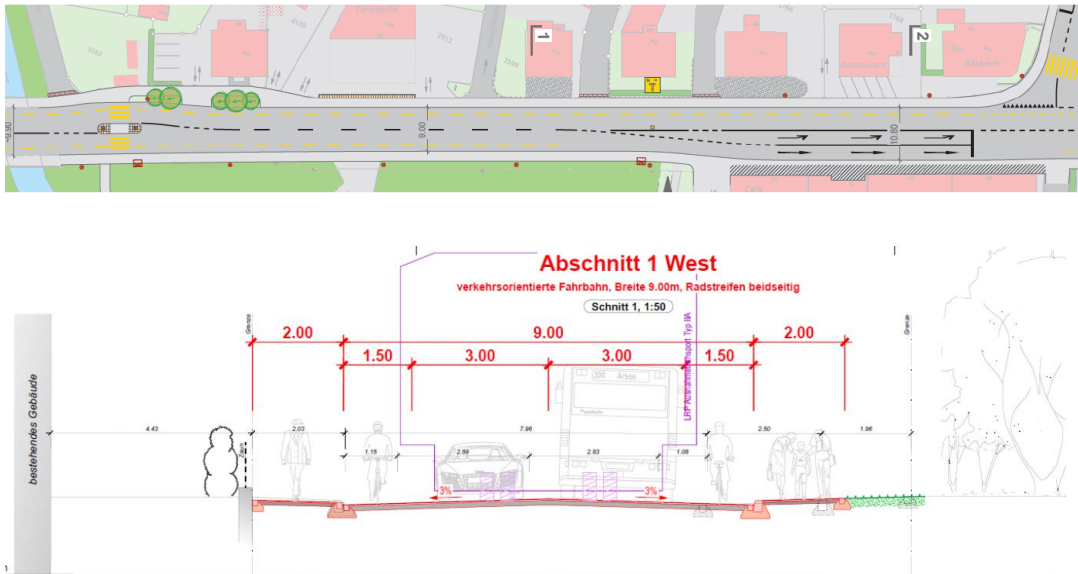
Kernfahrbahn

Diese weist keine Mittellinien mehr auf. Der Fahrstreifen hat eine Breite von 5.60 Metern. Es sind jeweils auf beiden Seiten Radstreifen mit einer Breite von 1.50 Metern und Trottoirs von zwei Metern enthalten. Diese Fahrbahn wird häufig in urbanen Gebieten verwendet.

Normal-/Standardfahrbahn

Die Variante enthält eine Mittellinie wie auch auf beiden Seiten einen Radstreifen. Die Fahrbahn für Fahrzeuge beträgt beidseitig drei Meter. Der Radstreifen beträgt jeweils 1.50 Meter beidseitig und die Trottoirs zwei Meter.

Abschnitt West – Falentürlibach bis Sonnenhügelstrasse



Die bestehenden Haltestellen Wildpark und Alpenblick sollen nach Westen verschoben werden. Am Knoten St. Gallerstrasse / Sonnenhügelstrasse muss entsprechend der gültigen VSS SN-Norm die Fussgängerquerung aufgehoben werden. Das gleiche gilt für den Fussgängerstreifen bei der AVIA-Tankstelle. Als Ersatz wird von der Bodmerallee herkommend ein Fussgängerübergang mit Mittelinsel erstellt. Der südliche Bereich des Gehweges muss infolge Kurvenradien der Postautolinien und der damit verbundene Flächenbedarf verschmälert werden. Für den Radfahrer wird im Einspurbereich der Lichtsignalanlage, entsprechend der Flächenbeanspruchung der Postautolinien, der Radweg unterbrochen. Der Velofahrer muss sich dementsprechend hinter den wartenden Fahrzeugen aufstellen. Zur Umfahrung dieser Schwachstelle durch den Veloverkehr kann die direkte, autofreie Verbindung via Weiherweg in Richtung Weiherstrasse / Hamelweg zum Bahnhof genutzt werden. Die Erstellung einer dreispurigen Fahrbahn ist aufgrund des fehlenden Platzes an diesem Punkt nicht möglich. Die Linksfahrbahn kann zudem nicht aufgehoben werden.

Seitliche Parkplätze sind bei einer Strasse mit einem seitlichen Veloweg nicht erwünscht, da diese eine gewisse Breite für den Ausstieg aus dem Auto enthalten müssen. Diese fallen somit auf der gesamten St. Gallerstrasse weg. Es ist nicht möglich, die Parkplätze zu versetzen, da man sonst im westlichen Abschnitt in den Wald hinein bauen und eine Waldrodung erfolgen müsste.

Abschnitt Mitte – Sonnenhügelstrasse bis Novasetakreisel



In diesem Strassenabschnitt wird der südliche Gehweg breiter ausfallen und die vorhandenen Bäume in Folge einer Neuordnung als Zweiergruppen in Erscheinung treten. Im nördlichen Bereich des Gehweges ist aufgrund der zahlreichen Zu- und Wegfahrten in Privatgrundstücke keine Bepflanzung möglich. Die Fussgängerquerung am Knoten St. Gallerstrasse / Sonnenhügelstrasse wird neu mit einer Fussgängerinsel ausgestattet. Der mittlere Fussgängerstreifen wird ohne Insel so belassen wie bisher, da bis zum nächsten Fussgängerübergang die Distanz zu gross wäre. Die Velofahrer finden wiederum auf der Fahrbahn neu einen markierten Radstreifen mit einer Breite von 1.50 Metern vor. Es wird eine Kernfahrbahn erstellt.

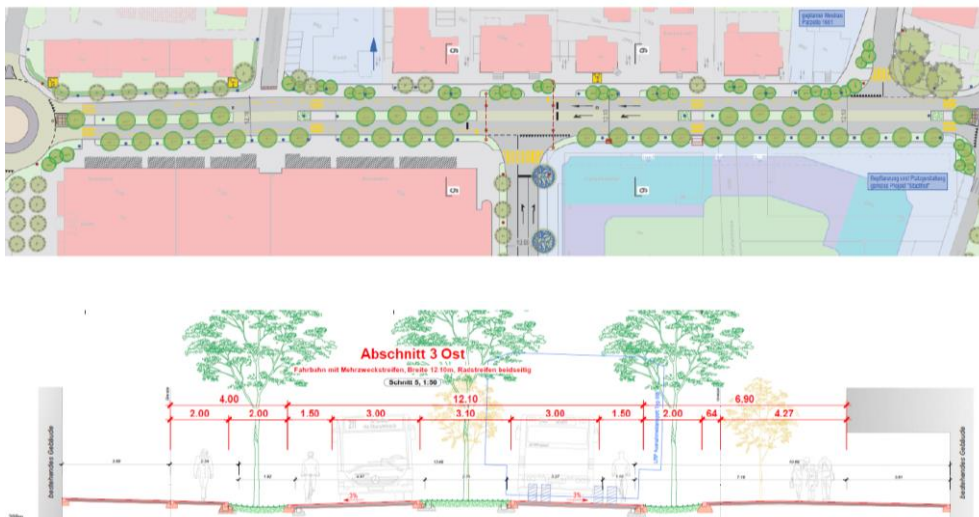
Auch hier müssen die seitlichen Parkplätze eliminiert werden, da das notwendige Sichtfeld nicht vorhanden ist. Die einzige Stelle, welche es aufgrund des Platzes zulässt Kurzzeit-Parkplätze (max. 30 Min.) zu bauen, ist im Bereich der Bäckerei. An dieser Stelle ist die Sicht optimal und die Knoten in geeigneter Entfernung.

Die Bäume werden mit einem gleichwertigen Ersatz oder im Falle eines Neophyten mit einer einheimischen Sorte ersetzt.

Gemäss aktueller Norm ist bei einer Fahrbahnbreite von mindestens 8.50 Meter und einem gewissen DTV (durchschnittlicher Tagesverkehr) eine Schutzinsel empfohlen. Durch diese Vorgabe kann der Schutz von Kindern und Erwachsenen besser gewährleistet werden. Das Kind oder die Erwachsenen müssen sich aufgrund einer Schutzinsel nur auf eine Seite des Verkehrs konzentrieren.

Neu wird je eine zusätzliche Bushaltestelle / Haltekante vor der Einmündung in den Novasetakreisel erstellt. Die Kommission befasste sich mit der Bushaltestelle und wollte wissen, wie die Versetzung die Schnellbuslinie nach St. Gallen betrifft. Die vorhandenen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind hinsichtlich der Distanzen nicht optimal auf die Einzugsgebiete ausgelegt – Alter Werkhof bis Busbahnhof. Entsprechend den Erkenntnissen aus den Voruntersuchungen ist die Lage der ÖV-Haltestellen zu optimieren. Neu ist somit eine neue Bushaltestelle / Haltekante auf der St. Gallerstrasse am Bündnerhof und Novaseta vorgesehen. Die Linie des Schnellbuses bleibt wie bis anhin bestehen. Der Schnellbus hält nicht mehr nach sondern vor dem Kreisel. Die Haltestellen werden somit lediglich versetzt.

Abschnitt Ost – Novasetakreisel bis Webschiffkreisel



Im Teilbereich Ost, Novasetakreisel bis Webschiffkreisel wird die Baumallee neu angeordnet, zusätzliche Bäume gepflanzt und die Gehwegbereiche verbreitert. Die Anordnung der Fussgängerquerungen sind optimiert worden. Die Lichtsignalanlage am Knoten St. Gallerstrasse / Klarastrasse bleibt bestehen.

Die Velofahrer finden auf der Fahrbahn neu einen Radstreifen in einer Breite von 1.50 Metern. Bis anhin war die Radwegführung in diesem Bereich schlecht lesbar und wurde von den Verkehrsteilnehmenden überfahren beziehungsweise nicht respektiert. Durch einen durchgehenden Querschnitt soll ein verlässlicher Mittelstreifen hergestellt werden. Die breiten Streifen werden bei langen Fahrbahnen jeweils bepflanzt und helfen den Fussgängern die Strasse in bestimmten Bereichen zu überqueren. Der Aussenbereich wird mit einer Baumallee erweitert, wodurch der Bereich für Fussgänger grösser wird. Die Nordseite wird aufgrund der diversen Ein- und Ausfahrten nicht mit einer Allee, sondern mit einzelnen Bäumen bepflanzt. Die Parkplätze werden auch in diesem Abschnitt entfernt.

Das Temporegime wurde in der Erarbeitung des vorliegenden Projektes intensiv diskutiert. Von Roggwil bis zum Novasetakreisel wird wie bis anhin Tempo 50 belassen. Im Rahmen der Umsetzung der Lärmschutzverordnung wurde auf dem Abschnitt Ost – Novasetakreisel Tempo 30 bereits eingeführt und im Projekt übernommen. Mit der Überbauung Stadthof war das Projekt Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) St. Gallerstrasse im Abgleich und man hat Machbares soweit wie möglich miteinbezogen, muss jedoch bei der definitiven Planung nochmals feinjustieren.

Kostenschätzung

Die St. Gallerstrasse hat ihre Lebensdauer erreicht und muss deshalb saniert werden. Der Sanierungsanteil beträgt CHF 5,75 Mio. (82 % der Projektkosten). Dieser Anteil beinhaltet den Deckbelag/Oberbau, Strassenentwässerung, Beleuchtung, Mittelschutzinseln sowie BehiG-konforme Bushaltestellen. Die Gesamtkosten inkl. der Kosten für die Aufwertung belaufen sich auf CHF 7,00 Mio.

	Mit Aufwertung	Ohne Aufwertung
Bund	2,15 Mio. CHF	-
Kanton	2,60 Mio. CHF	3,10 Mio. CHF
Stadt	2,25 Mio. CHF	2,65 Mio. CHF

⇒ Minderkosten Stadt mit Aufwertung: 0,40 Mio. CHF

Bundesgelder im Betrag von CHF 1,8 Mio. können nur abgeholt werden, wenn das Projekt zur Aufwertung der Strasse beziehungsweise der Stadt beiträgt und der Baubeginn gemäss Zeitplan bis spätestens 31. Dezember 2025 erfolgt ist. Erfolgt der Bau ohne die geplante Aufwertung, können keine Bundesbeiträge geltend gemacht werden. Somit wären die Kosten ohne Aufwertung um CHF 0,40 Mio. höher.

In der obigen Abbildung wird von einem Gesamtbetrag von CHF 2,15 Mio. gesprochen, da der Kanton Thurgau CHF 0,35 Mio. des Betrages als Anteil erhält. Die Kommission erachtet diese Information als notwendig und sie ist daher im Kommissionsbericht präzisiert worden.

Der Stadtrat beantragt die Zustimmung zum Gemeindebeitrag in der Höhe von CHF 585'470.00. Bei der Beantragung von Krediten gilt für die öffentliche Hand das Brutto-Prinzip. Das heisst, es müssen die Finanzkompetenzen für die Kosten exklusiv Beiträgen (Bundesbeiträge) eingeholt werden. Zudem sind die Kreditbegehren in "gebundenen Ausgaben" und "neue einmalige Ausgaben" zu unterteilen. Somit hat der Stadtrat einen Kredit über CHF 2'673'800.00 und das Parlament einen Betrag über CHF 585'470.00 zu sprechen. Werden beide Kredite gesprochen, wird sich der Gesamtanteil für die Stadt um rund CHF 250'000.00 auf CHF 2'429'470.00 reduzieren. Beim Betrag von CHF 585'470.00 handelt es sich entsprechend um neue einmalige Ausgaben, welche für die Aufwertung eingesetzt werden. Insbesondere werden Verbesserungen für die Querungsbeziehungen und der Durchlässigkeit des Strassenraums für den Fuss- und Radverkehr vorgenommen. Diese Verbesserungen stellen sichere und attraktivere Verhältnisse dar, was die objektive und subjektive Sicherheit sicherlich erhöhen wird. Als Gestaltungselement werden entlang der St. Gallerstrasse Baumbepflanzungen vorgenommen, welche die Aufenthaltsqualität und für das Lokalklima positive Wirkungen erzeugen.

Fazit

Zusammenfassend kann festhalten werden, dass beim Abschnitt Faletürlibach bis Sonnenhügelstrasse eine Verbesserung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr erzielt werden soll. Zudem soll durch die Umsetzung der Massnahmen der Verkehrsfluss gewährleistet werden.

Beim Abschnitt Sonnenhügelstrasse bis Novasetakreisel soll ebenfalls eine Verbesserung für die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs erzielt werden. Zudem sollen in diesem Abschnitt zusätzliche BehiG-konforme Bushaltestellen erstellt werden. Die Verbesserung der ÖV-Erschliessung wird ebenfalls angestrebt.

Im Abschnitt Novasetakreisel bis Webschiffkreisel soll der Verkehr (siedlungs-)verträglich abgewickelt werden können. Der Verkehrsfluss soll zudem gewährleistet werden.

Zeitplan

Die Kreditgenehmigung durch das Stadtparlament erfolgt spätestens im November 2024. Die Auflage beim Kanton Thurgau soll spätestens im Dezember 2024 / Anfang 2025 erfolgen. Von Vorteil wäre jedoch, wenn der Prozess im Jahr 2024 gestartet wird, damit der Baustart anschliessend im Jahr 2025 erfolgen kann. Das Auflageprojekt ist beim Kanton Thurgau jedoch bereits in Bearbeitung. Die Gelder für das Agglomerationsprogramm St. Gallen – Bodensee 3. Generation können erst beantragt werden, wenn das Auflageverfahren und die Rechtsmittelfrist abgeschlossen sind. Der Kanton kann das gegenständliche Projekt mit der Aufwertung nicht realisieren, wenn die Stadt Arbon dem Kreditantrag nicht zustimmt.

Der Zeitplan ist zum jetzigen Projektstand knapp, jedoch kann der Baustart im 2025 erfolgen, wenn jetzt zeitnah der Kredit gesprochen wird. Der Stadtrat hat den Gemeindeanteil der zweckgebundenen Ausgabe (Sanierung) bereits genehmigt. Die Kosten für die Sanierung der Werkleitungen sind budgetiert. Diese Gelder wurden auch im Finanzplan berücksichtigt.

Der Kanton Thurgau ist jedoch in allen anderen Agglomerationsprojekten aufgrund der umfassenden Planungen im Verzug.

Die Parkplatzsituation ist für Betroffene durchaus eine unschöne Lösung. Man muss sich jedoch bewusst sein, dass die Parkplätze mit oder ohne Aufwertung trotzdem eliminiert werden müssen. Mögliche Einsprachen und der damit verbundene Zeitaufwand sowie der gesamte Zeitplan könnte einer der grössten Knackpunkte des Projekts sein.

Der Auflage- und Einspracheprozess ist eine reelle Gefahr für das Projekt. Die Einsprachen erfolgen jedoch an den Staat Thurgau und werden dort auch bearbeitet. Da die St. Gallerstrasse eine Kantonsstrasse ist, haben Einwohnende, Ladenbesitzende sowie auswärtige Personen keinen Anspruch auf die dortigen Parkplätze.

Dass die Aufhebung der Parkplätze in der Bevölkerung ein gewisses Ärgernis hervorbringen kann, ist dem Stadtrat Arbon bewusst. An der St. Gallerstrasse wurde von der Stadt Arbon mithilfe des Landkreditkontos eine Parzelle gekauft. Auf dieser bestände die Möglichkeit, neue Parkplätze zu schaffen.

Wird die Aufwertung abgelehnt, soll lediglich ein Sanierungsprojekt ausgeführt werden. Die Strasse erhält einen neuen Belag, die Streifen werden demarkiert und die Parkplätze aufgrund der Verkehrssicherheit entfernt. Die Parkplätze befinden sich unumstösslich auf der Parzelle des Staats Thurgau und dieser trägt somit auch die Verantwortung für die Plätze. Im östlichen Bereich wird es keine Grünelemente geben.

Die Entstehung des Projektes hat länger gedauert als ursprünglich geplant. Der Stadtrat erachtete den Abschnitt 1 West – Querung Falentürlibach bis und mit Knoten Sonnenhügelstrasse auch als sehr wichtig für das Projekt. Die Integration dieses Abschnittes in das Projekt verlängerte die Bearbeitungszeit.

Die Stadt rechnet für den Umbau mit einer Dauer von zwei Jahren. In dieser Zeit wird etappenweise und ohne Deckbelag saniert. Weitere Querprojekte können in dieser Zeit realisiert werden. Der Verkehr muss jedoch während des gesamten Sanierungsprojekts gewährleistet werden können. Damit dies funktioniert, ist ein Verkehrsprojekt in Bearbeitung. Der Bau beginnt im westlichen Abschnitt – Falentürlibach bis Sonnenhügelstrasse. Angedacht ist, dass die gesamte Sanierung bis 2027 dauert und der Deckbelag ein Jahr später erstellt wird. Die Arbeiten der beteiligten Werke sind in diese Dauer eingerechnet.

Die gesamten Kosten werden vorgeschossen und rückwirkend verrechnet. Die Vorauszahlung erfolgt somit von der Gemeinde und dem Kanton. Der Bund verrechnet jedoch laufend Akontozahlungen.

5. Antrag

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Parlamentarierinnen und Parlamentarier

Die vorberatende Kommission empfiehlt einstimmig, dem Gemeindebeitrag für die Aufwertung des Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee 3. Generation - St. Gallerstrasse Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK), Sanierung und Aufwertung der St. Gallerstrasse, Webschiffkreisel bis Faletürlibach im Betrag von CHF 585'470.00 zuzustimmen.

Christine Schuhwerk
Kommissionspräsidentin

Arbon, 24. September 2024