



**Tiefbauamt**

Kantonsstrasse **Nr. 14 und 15**

RMS-Kilometer **KS 14: km 1.750 – km 6.830**  
**KS 15: km 0.000 – km 8.870**

Gemeinden **Wattwil, Eschenbach, Gommiswald**

Bauobjekt **Ausbaukonzept Rickenstrasse**

Plan, Massstab **Mitwirkungsbericht**

Projektverfasser  Tiefbauamt Kanton St.Gallen Mobilität und Planung Lämmli Brunnenstrasse 54 9001 St.Gallen  T 058 229 xx xx www.tiefbau.sg.ch	Genehmigungsvermerke	vom TBA freigegeben	
Plan Projekt B63.3.014.219 Mn/FGS FinV	Ausfertigung für	Format A4	
<b>Vorstudie</b>	Entwurf	Gezeichnet	Geprüft Datum
Vorprojekt	MMA		24.08.2023
Bauprojekt			
Genehmigungs-/Auflageprojekt			
Ausschreibung			
Ausführungsprojekt			
Dok. des ausgeführten Werks			





## Inhalt

<b>1</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Einleitung</b>	<b>5</b>
2.1	Ausgangslage	5
2.2	Organisation	10
<b>3</b>	<b>Mitwirkung</b>	<b>11</b>
3.1	Zweck und Durchführung	11
3.2	Eingaben	11
3.3	Mitwirkende	11
<b>4</b>	<b>Ergebnisse</b>	<b>12</b>
4.1	Frage 1: Wie beurteilen Sie die Varianten Ricken?	13
4.2	Frage 2: Wie beurteilen Sie den Lösungsansatz Gebertingen?	26
4.3	Frage 3: Wie beurteilen Sie die Varianten St. Gallenkappel/Betzikon?	31
4.4	Frage 4: Ist nachvollziehbar, dass ein Langtunnel für die bewohnten Gebiete einen geringeren Nutzen bringt als eine Kurzumfahrung?	40
4.5	Frage 5: Sehen Sie weitere Varianten zur Verbesserung der Situation?	44
4.6	Frage 6: An welchen Stellen sollte die Rickenstrasse bezüglich der Verkehrssicherheit optimiert werden?	52



## 1 Zusammenfassung

Das kantonale Tiefbauamt entwickelt für die Dörfer entlang der Rickenstrasse zwischen Wattwil und Neuhaus verschiedene Varianten für eine neue Verkehrsführung. Dazu gehören Umfahrungsvarianten und Verbesserungen der bestehenden Ortsdurchfahrten. Vom 22. März bis 30. April wurde die Bevölkerung im Rahmen eines Mitwirkungsprozesses zum Variantenstudium befragt. Über 400 Personen nahmen an der Mitwirkung teil. Das widerspiegelt das grosse öffentliche Interesse an der Weiterentwicklung der Rickenstrasse.

Die Rückmeldungen deuten darauf hin, dass der Planungsprozess und die präsentierten Variantenfelder für die Mehrheit der Mitwirkenden nachvollziehbar ist. Inwiefern die Varianten aus Kosten-Wirksamkeits- bzw. Nutzensicht tatsächlich zweckmässig sind, wird in der nachfolgenden Vertiefungsphase geklärt. Auch werden weitere Optimierungen der Linienführungen geprüft. Zu diesem Zweck sind die Anregungen im Rahmen der Mitwirkung wertvolle Inputs.

Für das Dorf St.Gallenkappel liegen aus dem ursprünglichen Variantenfelder noch 3 plausible Varianten für die Verkehrsführung vor: ein sogenanntes Betriebs- und Gestaltungskonzept als «Nullvariante Plus» sowie zwei Linienführungen für Umfahrungen mit Tunnelabschnitten. Von diesen Varianten geniesst die sogenannte «Umfahrung Nord lang» am meisten Sympathie. Diese Variante führt im Norden um das Siedlungsgebiet herum und umfährt auch den Weiler Betzikon.

Im Weiler Gebertingen möchte das kantonale Tiefbauamt auf ein Umfahrungsprojekt verzichten. Dies, weil die Ortsdurchfahrt bereits den Siedlungsrand markiert und die hohen Kosten in keinem Verhältnis zum geringen Nutzen stehen würden. Für die meisten Mitwirkenden ist dieses Vorgehen nachvollziehbar. Jedoch werden verschiedentlich Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere für den Langsamverkehr, angeregt.

Im Dorf Ricken werden die 3 verbleibenden Varianten (ein Betriebs- und Gestaltungskonzept, eine Umfahrung sowie eine Umfahrung mit einer Querverbindung im Gebiet Schwarzholz) unterschiedlicher wahrgenommen. Zahlreiche Mitwirkende sprechen sich gegen eine Ortsumfahrung aus. Einige Mitwirkende setzen sich eher für Verbesserungen im bestehenden Strassenraum ein. Einen gewissen Zuspruch erhält auch die ergänzende Spange im Gebiet Schwarzholz, welche die von Ricken ausgehenden Hauptverkehrsachsen Richtung Rapperswil und Richtung Uznach miteinander verbinden würde. In den kritischen Rückmeldungen stehen Themen wie Kulturlandverlust oder Beeinträchtigung des Landschaftsbilds im Vordergrund.

Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens informierte das kantonale Tiefbauamt darüber, dass ein Langtunnel zwischen Wattwil und Neuhaus nicht weiterverfolgt wird. Eine Verkehrserhebung zeigt, dass die Entlastungswirkung des Langtunnels für die Dörfer Ricken und St.Gallenkappel deutlich kleiner wäre als bei den Kurzumfahrungen. Für eine deutliche Mehrheit der Mitwirkenden ist das Ergebnis dieser Verkehrserhebung plausibel und der Entscheid des Tiefbauamts nachvollziehbar.



## 2 Einleitung

### 2.1 Ausgangslage

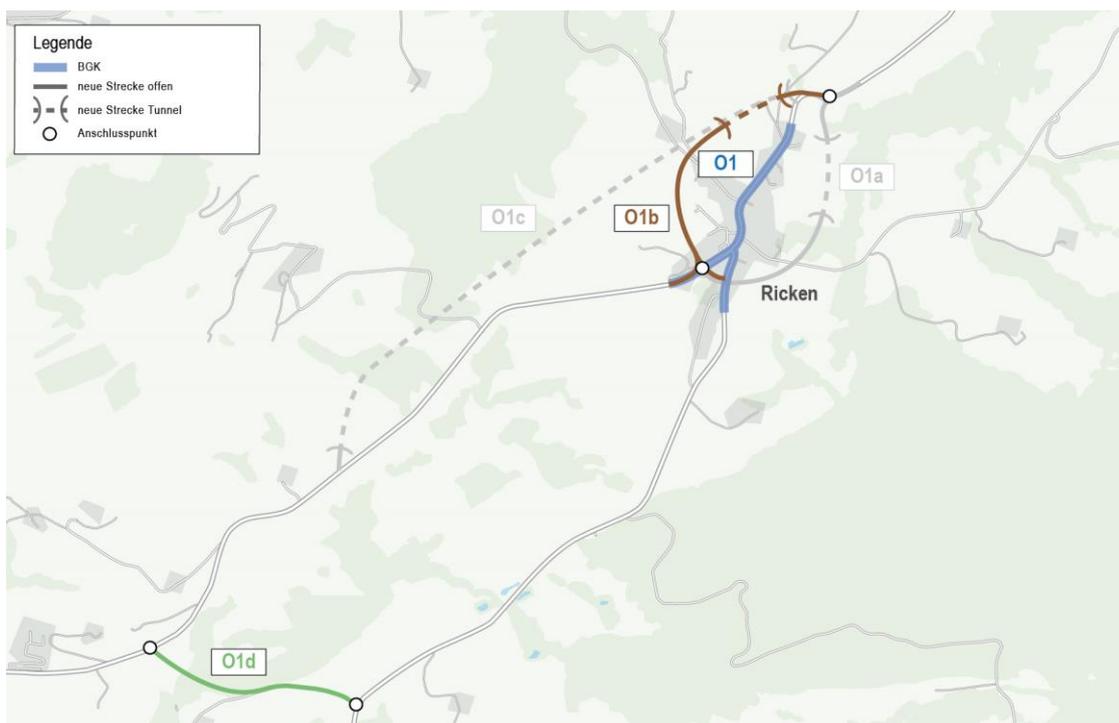
Mittels Zweckmässigkeitsbeurteilung untersucht das kantonale Tiefbauamt, mit welchen Massnahmen die Rickenstrasse zwischen Wattwil und Neuhaus verkehrlich optimiert werden kann. Ziele sind die Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, die Minimierung von Lärmemissionen sowie die Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Siedlungsgebiet.

Im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung wurde seit 2022 ein umfangreiches Variantenstudium durchgeführt. Unter Einbezug der Gemeindebehörden von Wattwil, Gommiswald und Eschenbach sowie der Regionen Toggenburg und Zürichsee-Linth wurden erste Lösungsvarianten entwickelt und nach wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Kriterien systematisch einer qualitativen Bewertung unterzogen. Berücksichtigt wurden Kriterien wie z.B. entstehende Kosten, Verkehrssicherheit, Komfort für Fuss- und Veloverkehr, Eingriffe in die Natur oder Einfluss der Massnahmen auf das Orts- und Landschaftsbild.

## Varianten Ricken

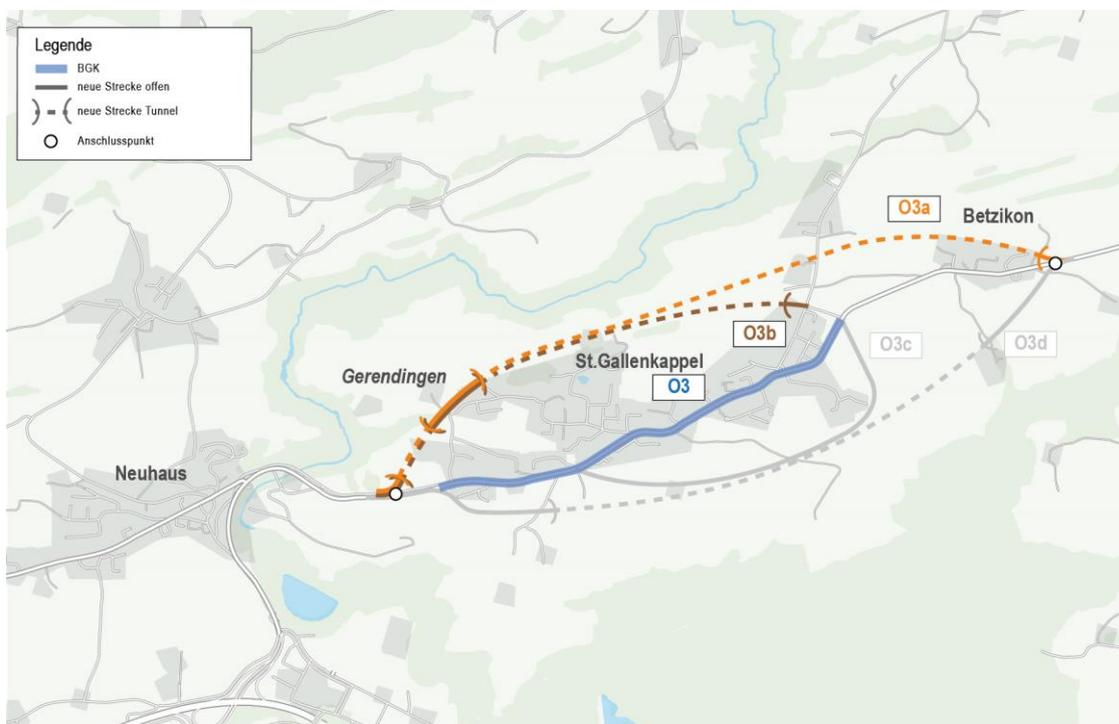
Aufgrund der Bewertungsergebnisse beabsichtigt das kantonale Tiefbauamt, für das Dorf Ricken zwei Varianten weiterzuverfolgen: Optimierungen auf der Ortsdurchfahrt (Betriebs- und Gestaltungskonzept, BGK) und eine Kurzumfahrung nordwestlich des Siedlungsgebiets. Ergänzend wird eine Querverbindung im Gebiet Schwarzholz in die weiteren Überlegungen miteinbezogen. Diese Spange dient als Verbindung zwischen den beiden von Ricken ausgehenden Hauptverkehrsachsen Richtung Rapperswil bzw. Richtung Uznach und würde einen (Teil-)Rückbau der bestehenden Rapperswilerstrasse im Bereich des Moorgebiets westlich von Ricken ermöglichen.

Die Variante mit BGK-Massnahmen auf der bestehenden Ortsdurchfahrt weist in der Vergleichswertanalyse die besten Ergebnisse in Bezug auf die Kosten und den Schutz des Orts- und Landschaftsbildes aus. Die Umfahrungsvariante verlagert indessen 83 Prozent des Verkehrs aus dem Dorf und hat die beste Bewertung hinsichtlich der Lärm- und Luftbelastung.



### Varianten St. Gallenkappel / Betzikon

Für das Dorf St. Gallenkappel möchte das kantonale Tiefbauamt drei Varianten weiterverfolgen: Optimierungen auf der Ortsdurchfahrt sowie zwei Umfahrungsvarianten. Beide Umfahrungen führen im Norden um das Siedlungsgebiet herum, wobei die längere der beiden Varianten zusätzlich auch den Weiler Betzikon umfahren würde. Gleich wie in Ricken weisen die BGK-Massnahmen auf der bestehenden Ortsdurchfahrt das beste Ergebnis in Bezug auf die Kosten und den Schutz des Orts- und Landschaftsbildes aus. Mit der Umfahrung würde sich der Verkehr auf der Kantonsstrasse in St. Gallenkappel um rund 65 Prozent reduzieren, in Betzikon wären es bei Umsetzung der Langvariante sogar 85 Prozent.



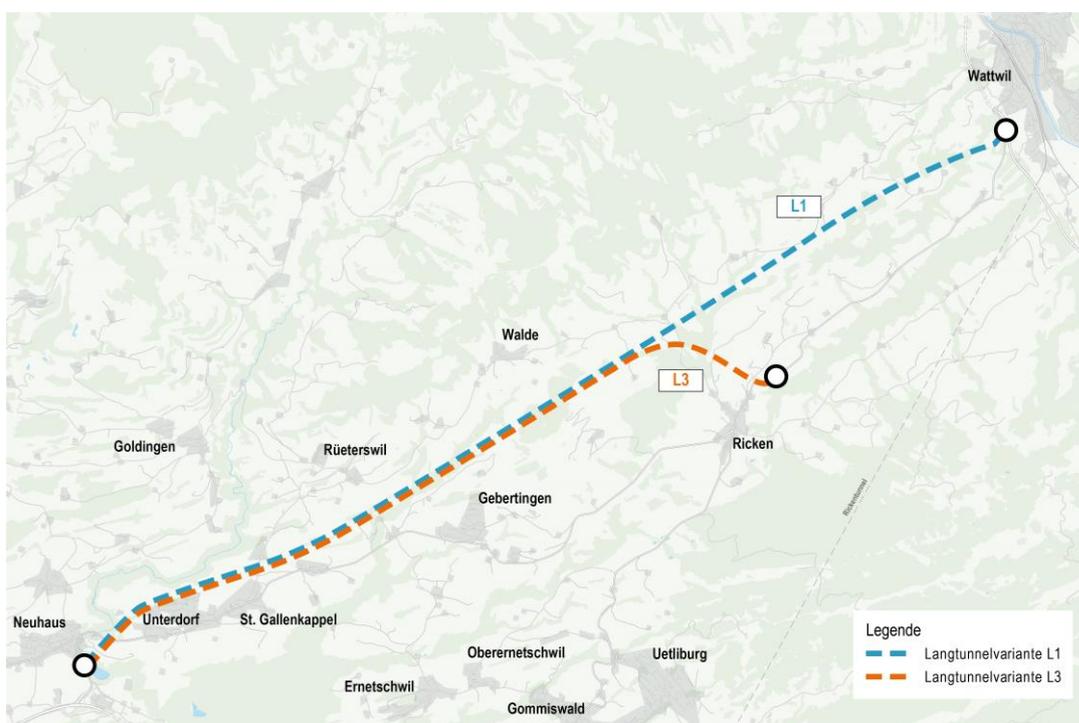
## Varianten Gebertingen

Im Weiler Gebertingen soll auf ein Umfahrungsprojekt verzichtet werden. Dies, weil die Ortsdurchfahrt bereits den Siedlungsrand markiert und die hohen Kosten in keinem Verhältnis zum geringen Nutzen stehen würden.



## Langtunnel Wattwil–Neuhaus

Im Rahmen des Variantenstudiums wurde auch die Realisierung eines Langtunnels zwischen Wattwil und Neuhaus untersucht. Eine Verkehrserhebung zeigt, dass die Entlastungswirkung eines solchen Tunnels für die Dörfer Ricken und St. Gallenkappel mit –49 bzw. –47 Prozent deutlich kleiner wäre als die Kurzumfahrungen mit –83 bzw. –67 Prozent. Aufgrund dieser Ausgangslage wird ein entsprechendes Vorhaben nicht weiterverfolgt.





## 2.2 Organisation

### **Bauherrschaft**

Kanton St.Gallen  
Bau- und Umweltdepartement  
Tiefbauamt  
Lämmli Brunnenstrasse 54  
9001 St.Gallen

### **Projektverfasser/in**

F. Preisig AG, Schreinerstrasse 1, 9000 St. Gallen



## 3 Mitwirkung

### 3.1 Zweck und Durchführung

Der Kanton St.Gallen als Bauherr möchte die Bevölkerung über vorgesehene Strassenprojekte informieren und Gelegenheit zur Mitwirkung bieten. Damit sollen Direktbetroffene und die Öffentlichkeit frühzeitig im Planungsprozess miteinbezogen werden, um einerseits deren Inputs mit einzubeziehen und andererseits die Akzeptanz zu erhöhen.

Das Mitwirkungsverfahren zum Projekt «Ausbaukonzept Rickenstrasse» wurde vom 22. März bis 30. April 2023 durchgeführt. Der Öffentlichkeit standen während der Mitwirkung die Dokumente «Stand Variantenstudium /-reduktion» (Präsentationen Informationsveranstaltungen vom 22./23. März 2023) digital zur Verfügung.

Im Rahmen der Mitwirkung wollte das kantonale Tiefbauamt überprüfen, ob die vorgenommene Variantenreduktion für die Bevölkerung nachvollziehbar ist. Zudem sollte sicher gestellt werden, dass in der Zweckmässigkeitsbeurteilung keine machbaren Varianten übersehen werden.

### 3.2 Eingaben

Während der Mitwirkung wurden Eingaben von über 430 Personen eingereicht, mittels Onlineformular / E-Mail / Briefzustellung. Die Beantwortung der Eingaben erfolgt im Kapitel 4.2.

Das kantonale Tiefbauamt freut sich über die grosse Beteiligung an der Mitwirkung. Es bestätigt das grosse Interesse der Bevölkerung an der Entwicklung ihres Wohn- und Lebensraums. Die Rückmeldungen deuten darauf hin, dass der Planungsprozess und das Variantenspektrum für die Mehrheit der Mitwirkenden nachvollziehbar sind. Ebenso sind darin wertvolle Vorschläge und Hinweise für die Optimierung der zu prüfenden Varianten enthalten.

### 3.3 Mitwirkende

Die Eingaben verteilen sich wie folgt auf die mitwirkenden Organisationen und Gruppen:

<b>Privatpersonen/Organisationen/Gruppen</b>	<b>Anzahl Eingaben</b>
Privatpersonen	393
Organisationen (inkl. Politische Gemeinden und Parteien)	20
Unternehmen	17
<b>Total</b>	<b>430</b>

*Table 1: Verteilung Eingaben*



## 4 Ergebnisse

In den folgenden Unterkapiteln sind die eingegangenen Anregungen zusammengefasst und ausgewertet. Mehrfachnennungen sind in Klammern (X) ausgewiesen. Die einzelnen Eingaben können dem Dokument «Mitwirkungsbericht Anhang» entnommen werden.

Die Auswertung der Rückmeldungen ist nach den im Mitwirkungsverfahren gestellten Fragen gegliedert und umfasst neben der quantitativen Auswertung eine Analyse der Rückmeldungen (Zusammenfassung der wichtigsten Argumente Pro/Contra je Variante). Ebenso bietet die Auswertung eine Übersicht über die wichtigsten Rückmeldungen zur Optimierung der einzelnen Varianten oder zur Verbesserung der Situation sowie eine qualitative Würdigung dieser Rückmeldungen durch das kantonale Tiefbauamt. Zudem gibt die Auswertung eine Übersicht, welche Inputs im weiteren Prozess ganz oder teilweise vertieft geprüft werden bzw. welche Inputs unter Angabe der Gründe nicht weiterverfolgt werden.

Nachfolgende Anmerkungen des kantonalen Tiefbauamts haben generellen Charakter:

- Wenn die Eingabe weiterbearbeitet wird bzw. ohnehin vorgesehen war, wurde auf eine Erläuterung (Antwort) verzichtet. Da sich das Projekt noch in einer frühen Planungsphase befindet, kann es sein, dass die Weiterbearbeitung nicht im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung, sondern stufen- und phasengerecht erst in einer späteren Projektierungsphase erfolgen wird. Zudem wird darauf hingewiesen, dass «Weiterbearbeitung» nicht zwingend Umsetzung bedeutet: In einem ersten Schritt werden die entsprechenden Inputs ergebnisoffen geprüft.
- Die Zweckmässigkeitsbeurteilung befindet sich in der Phase 1, in welcher mit einer Vergleichswertanalyse der Variantenfelder reduziert wird. Daraus lässt sich noch nicht ableiten, welche Variante die zweckmässigste ist.
- Für die weiterzuverfolgenden Varianten werden in der Phase 2 die Machbarkeitsnachweise erbracht. In der Phase 3 werden die machbaren Varianten einer detaillierten Bewertung unterzogen, was der eigentlichen Zweckmässigkeitsbeurteilung entspricht. Voraussichtlich im vierten Quartal 2023 werden die Bewertungsergebnisse der Phase 3 im Rahmen von öffentlichen Informationsveranstaltungen präsentiert. Auf Basis der vorgestellten Bewertungsergebnisse erfolgt schliesslich die Entscheidung über die Vorzugsvariante(n).



## 4.1 Frage 1: Wie beurteilen Sie die Varianten Ricken?

### 4.1.1 Quantitative Auswertung

Variante	Pro	Contra
O1	21	12
O1a	5	16
O1b	37	42
O1c	11	11
O1d	6	17
O1a+d	0	0
O1b+d	20	13
O1c+d	0	0

*Bemerkung: Teilweise haben Mitwirkende gleichzeitig mehrere Varianten befürwortet bzw. abgelehnt. Die Zustimmung bzw. Ablehnung erfolgte teilweise begründet und teilweise unbegründet. Aufgrund der unbegründeten Rückmeldungen ist das obige Stimmentotal «Pro/Contra» nicht übereinstimmend mit der Summe der unten aufgeführten Pro- und Contra-Argumente.*

### 4.1.2 Zusammenfassung Rückmeldungen Variante O1

Pro-Argumente	Contra-Argumente
Kostengünstige Lösung (2)	Keine Verbesserung der Lebensqualität (1)
Geringe Eingriffe ins Natur- und Landschaftsbild (5)	Lösung gefährdet die Existenz der Dorfläden (1)
Dorfläden bleibt erhalten (1)	Verkehr wird weiterhin durchs Dorf geführt (1)
Schnell umsetzbar (1)	Dorfleben wird massiv eingeschränkt (1)
	Rickenschwinget könnte nicht mehr durchgeführt werden (1)



## Stellungnahme

Die Pro- und Contra-Argumente widerspiegeln sich in den Bewertungen der Vergleichswertanalyse, mit Ausnahme der Contra-Argumente bzgl. Existenzbedrohung (Dorfläden, Rickenschwinget). Diese Argumente können nicht nachvollzogen werden, da bei dieser Variante weder eine neue Strassenführung noch eine Umfahrung vorgesehen ist, welche den Durchgangsverkehr vom Dorf fernhalten würde. Die Variante wird weiterverfolgt, wobei die Bedenken (keine Entlastungswirkung) in der Weiterbearbeitung zu berücksichtigen sind.

## Weitere Inputs

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
1	Überführungen und Unterführungen schaffen (1)	Prüfung nur, falls ebenerdig keine ausreichenden Optimierungen möglich sind.	X		
2	Die Ortsdurchfahrt sicherer gestalten (1)			X	
3	Verkehrsberuhigende Massnahmen umsetzen (1)			X	
4	Lärmschutz verbessern / Lärmarmen Belag (3)			X	
5	Situation für Velofahrer verbessern/Veloweg (2)			X	
6	Optimierungen Innerorts zeitnah und unabhängig einer später folgenden Umfahrung umsetzen (1)	Es wurde eine Road Safety Inspection (RSI) durchgeführt, mit welcher Sicherheitsdefizite und entsprechende Massnahmen eruiert wurden. Massnahmen, welche unabhängig des Ausbaukonzepts umgesetzt werden können, werden als Sofortmassnahmen oder im Rahmen des ordentlichen Sanierungszyklusses umgesetzt.	X		



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
7	Bau eines Kreisels bei der Kreuzung Rapperswilerstrasse, Wattwilerstrasse und Uznacherstrasse zwecks Verringerung der Durchfahrtsgeschwindigkeit (2)			X	
8	Innerorts die Strasse verbreitern und sichere Querungsmöglichkeiten schaffen (1)			X	
9	Das Zentrum mit Pflastersteinen pflästern (1)	Dies ist aus verschiedenen Gründen (insbesondere Lärm, Schneeräumung) auf Kantonsstrassen im Kanton St.Gallen nicht üblich. Die Materialisierung wird stufen- und phasengerecht erst in einer späteren Projektierungsphase erfolgen.	X		

### 4.1.3 Zusammenfassung Rückmeldungen Variante O1a

Pro-Argumente	Contra-Argumente
keine	keine

### Stellungnahme

Die Variante wird nicht weiterverfolgt, da sie gegenüber der Variante O1b bei den Umweltindikatoren grösstenteils schlechter und nur beim Indikator «Bautechnische Risiken» besser abschneidet (bei den restlichen Indikatoren schneiden sie gleich gut ab).



## Weitere Inputs

Keine

### 4.1.4 Zusammenfassung Rückmeldungen Variante O1b

Pro-Argumente	Contra-Argumente
Entlastung Moorgebiet (1)	Lösung gefährdet die Existenz der Dorfläden (2)
Variante lässt Massnahmen für Fuss- und Veloverkehr zu (1)	Liegenschaft Wattwilerstrasse 45 von Tunnelportal stark betroffen (1)
Geringe Eingriffe ins Natur- und Landschaftsbild (1)	Eingriff ins Natur-, Orts- und Landschaftsbild Kulturlandverlust Beeinträchtigung Naherholungsgebiet (16)
Beste Variante betr. Lärm- und Luftbelastung (1)	Mehrere Häuser am Dorfrand werden durch die Umfahrung vom Dorf abgeschnitten (4)
	Die heute ruhige und familienfreundliche Waldestrasse wird massiv lärmbelastet (2)
	Ricken-Nachtloipe müsste der Umfahrung weichen (2)
	Dorfleben wird massiv eingeschränkt (3)
	Rickenschwinget könnte nicht mehr durchgeführt werden (3)
	Variante tangiert Ricken-Freizeitpark mit Ferienchalets, Campingplatz und Pool: Die Attraktivität dieser Einrichtungen würde stark abnehmen (19)
	Westende der Variante liegt mitten in der Wohnzone (1)
	Variante führt lediglich zu einer Problemverlagerung: die eine Seite des Dorfs wird entlastet, die andere Seite neu belastet (19)
	Verkehr führt weiterhin durchs Dorf (1)
	Emissionen nehmen zu/keine nachhaltige Lösung (4)
	Schlechtes Kosten-/Nutzenverhältnis (3)
	Durch diese Variante wird das Dorf noch mehr zum Schlafort (1)



## Stellungnahme

Die Pro- und Contra-Argumente decken sich grösstenteils mit der Beurteilung in der Vergleichswertanalyse, mit Ausnahme der Contra-Argumente bzgl. Einschränkung Dorfleben und Westende in Wohnzone sowie dem Pro-Argument bzgl. Entlastung Moorgebiet. Diese Argumente können nicht nachvollzogen werden:

- Mit der Umfahrung kommt es zu einer Verkehrsentslastung im Dorf, womit das Dorfleben aufgewertet wird.
- Das Westende liegt ausserhalb der Wohnzone (aber am Rand einer Wohn-Gewerbe-Zone niedriger Dichte).
- Mit dieser Variante gibt es keine Entlastung des Moorgebietes, da die bestehende Rickenstrasse im Bereich des Moorgebietes nicht redimensioniert werden kann.

Die Variante wird weiterverfolgt, wobei die verschiedenen Bedenken (Dorfläden, Ricken-Nachtloipe, Rickenschwinget, Freizeitpark, Problemverlagerung) in der Weiterbearbeitung zu berücksichtigen sind.

## Weitere Inputs

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
1	Lösungen für den Veloverkehr einbeziehen (1)			X	
2	Brücke über die Waldstrasse prüfen (1)			X	
3	Linienführung so weit wie möglich in Tunnel (1)	Ja, unter Beachtung der Machbarkeit (Topografie, Umwelt, etc.).	X		



#### 4.1.5 Zusammenfassung Rückmeldungen Variante O1c

Pro-Argumente	Contra-Argumente
Dorfleben würde mit dieser Variante nicht gestört (1)	Existenz Dorfläden ist gefährdet (1)
Schutz Moorflächen (1)	
Beste Lösung betreffend Lärmbelastung und Sicherheit (1)	

#### Stellungnahme

Die Pro- und Contra-Argumente decken sich grösstenteils mit der Beurteilung in der Vergleichswertanalyse, wobei gewichtige Contra-Argumente fehlen (z.B. Hohe Kosten, Tangierung Grundwasserschutzzonen). Die Variante wird nicht weiterverfolgt, da die positiven Auswirkungen mit Variante O1b vergleichbar sind, jedoch bei deutlich höheren Kosten. Zudem ist die Bewilligungsfähigkeit aufgrund der Grundwasserschutzzonen stark in Frage gestellt.

#### Weitere Inputs

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
1	Diese Variante soll direkt nach der Tankstelle wieder auf die Hauptstrasse führen (1)	Variante wird nicht weiterverfolgt (siehe Stellungnahme).			X



#### 4.1.6 Zusammenfassung Rückmeldungen Variante O1d

Pro-Argumente	Contra-Argumente
	Existenz Dorfläden ist gefährdet (1)
	Nicht kosteneffizient (1)
	Beeinträchtigt Moorschutz (2)
	Sämtlicher Verkehr würde auf die schlecht ausgebaute Uznacherstrasse geleitet (1)
	Bringt mehr Verkehr nach St. Gallenkappel (1)
	Landverschleiss (2)

#### Stellungnahme:

Die Pro- und Contra-Argumente decken sich grösstenteils mit der Beurteilung in der Vergleichswertanalyse, mit Ausnahme der Contra-Argumente bzgl. Existenz Dorfläden und Beeinträchtigung Moorschutz. Diese Argumente können nicht nachvollzogen werden:

- Mit dieser Variante kommt es zu keiner Verkehrsentslastung im Dorf, womit der potenzielle «Einkaufsverkehr» gleich bleibt.
- Das Moorgebiet südlich von Ricken (Uznacherstrasse) würde mit dieser Variante tangiert werden, da die Uznacherstrasse ausgebaut werden müsste. Demgegenüber könnte aber das Moorgebiet westlich von Ricken durch die Redimensionierung der Rickenstrasse aufgewertet werden, womit es in der Summe zu einer Aufwertung des Moorgebiets kommen würde.

Die Variante wird nicht weiterverfolgt.



## Weitere Inputs

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
1	Eine solche Queerung besteht schon in Steg/Gebertingen-Ernetschwil-Gommiswald (1)	Variante wird nicht weiterverfolgt (siehe Stellungnahme).			X

### 4.1.7 Zusammenfassung Rückmeldungen Variante O1a+d

Pro-Argumente	Contra-Argumente
keine	keine

## Stellungnahme

Die Variante wird nicht weiterverfolgt.

## Weitere Inputs

Keine



#### 4.1.8 Zusammenfassung Rückmeldungen Variante O1b+d

Pro-Argumente	Contra-Argumente
Lärmbelastung wird reduziert, Fussgängersicherheit verbessert (1)	Existenz Dorfläden ist gefährdet (1)
Verlagert Verkehr von der Ricken- auf die Uznacherstrasse (1)	
Entlastet das Ortszentrum; Dorfleben wäre wieder möglich (1)	
Sicheres Dorfzentrum/Schulwegsicherheit (1)	

#### Stellungnahme

Die Pro- und Contra-Argumente decken sich grösstenteils mit der Beurteilung in der Vergleichswertanalyse. Die Variante wird weiterverfolgt.

#### Weitere Inputs

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
1	Längere Tunnelführung bis in den Bereich Schümbergstrasse (1)	Dieser Vorschlag weist Parallelen zu Variante O1c+d aus und wird deshalb nicht als separate Variante betrachtet.			X
2	Uznacherstrasse aufheben/sperrern und den Verkehr via Rapperswilerstrasse/ Rickenstrasse bis zum Anschluss Schwarzhof lenken  Schwerverkehr und Durchgangsverkehr soll von Ricken Richtung	Ein Rückbau der Uznacherstrasse wurde geprüft. Gegenüber dem Rückbau der Rapperswilerstrasse fällt das Moorschutzpotenzial jedoch kleiner aus. Zudem führt diese Variante zu längeren Reisedistanzen (Umweg Gommiswald-Ricken ist grösser als Umweg St.Gallenkappel-Ricken), was den Nutzen einschränken würde.			X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
	Neuhaus/Autobahn gelenkt werden und nur als Zubringer Richtung Schwarzholzanschluss Richtung Gommiswald fahren (Nr. 27) (2)				

#### 4.1.9 Zusammenfassung Rückmeldungen Variante O1c+d

Pro-Argumente	Contra-Argumente
keine	keine

#### Stellungnahme

Die Variante wird nicht weiterverfolgt.

#### Weitere Inputs

Keine



#### 4.1.10 Variantenunabhängige Inputs und Zusatzvarianten

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
1	Viadukt als Begradigung der Kurve im Gallenmüsli kurz vor Dorfeingang (Parzelle W 3293) (2)	Die Kurve ist als Unfallschwerpunkt bekannt. An dieser Stelle sind ohnehin Massnahmen vorgesehen.	X		
2	Tempo 30 innerorts (5)	Gemäss aktueller Rechtsgrundlage kann auf übergeordneten Strassen nur unter besonderen Voraussetzungen Tempo 30 angeordnet werden. Im Rahmen der nachgelagerten Teilprojekte werden allfällige Temporeduktionen geprüft.	X		
3	Sichere Velolösungen - Kernfahrbahn und Radspur - Schliessung Netzlücken (Uznacherstrasse) - Durchgängiger Veloweg - Sichere Velowege (9)	Optimierungen der Veloführung werden ohnehin geprüft. Dazu zählt auch die Realisierung von separaten Velowegen.	X		
4	Darauf achten, dass der Schwerverkehr via Ricken-Neuhaus auf die Autobahn gelangt und nicht Überland via Gommiswald-Kaltbrunn-Schänis (1)	Generell wird angestrebt, dass der Schwerverkehr möglichst auf den übergeordneten Strassenachsen verkehren, wobei hierbei auch die heutige und zukünftige Netzhierarchie zu berücksichtigen ist. Im vorliegenden Fall handelt es sich um eine übergeordnete Achse (Bestandteil des Hauptstrassennetzes der Schweiz), weshalb der Kanton nur begrenzt darauf Einfluss nehmen kann. Gemäss aktueller Rechtsgrundlage sind auf Kantonsstrassen LKW in der Regel nicht möglich.	X		
5	Umfahrungen unabhängig von der Variante grundsätzlich als durchgängigen Tunnel gestalten (Kulturland schonen) (6)	Unter Berücksichtigung der Machbarkeit (Topografie, Umwelt, etc.) ist dies so vorgesehen.	X		



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
6	Zwischenvariante mit zwei kurzen Tunneln unter Bergli und Büel: Nach dem Büel (vor dem Hochmoor) würde die Umfahrung wieder auf die bisherige Strasse münden. (1)	Aufgrund der topografischen Gegebenheiten (Rickenbach, Anbindung ans bestehende Strassennetz) und den massgebenden Normen und Richtlinien nicht möglich (Steigung).			X
7	Die Zu- und Ausfahrten der Umfahrung sind ausserhalb des Dorfs zu erstellen (1)			X	
8	Dorf Ricken grossräumiger umfahren/Längerer Tunnel (4)	Ein solcher Vorschlag wurde mit Variante O1c bereits geprüft. Grossräumige Umfahrungen führen zu einer geringeren Entlastungswirkung. Auch sind viele grossräumigere Linienführungen aus Umweltgründen (Schutzzone, Grundwasser, Lebensräume, etc.) nicht möglich.			X
9	Waldestrasse ausbauen (Trottoir, Fussgängermarkierungen) (1)			X	
10	Durchgängiger Tunnel vom Bereich Sunnhüsli bis Bereich Eggweid Richtung Gebertingen (1)	Dieser Vorschlag weist Ähnlichkeiten zu Variante O1c aus und wurde somit geprüft.			X
11	Durchgängiger Tunnel vom Hell oder Gallenmüsli Richtung Eggweid (1)	Dieser Vorschlag weist Ähnlichkeiten zu Variante O1c aus und wurde somit geprüft.			X
12	Durchgängiger Tunnel Hummelwald bis Tankstelle Ricken (1)	Die Umfahrung von Ausserortsbereichen hat keine Entlastungswirkung auf den Siedlungsraum. Ebenso sprechen keine umweltschutztechnischen Gründe für diese Variante.			X
13	Umfahrung des Hinteren Hummelwalds und der exponierten Rickenkurve	Die Umfahrung von Ausserortsbereichen hat keine Entlastungswirkung auf den Siedlungsraum. Ebenso sprechen keine umweltschutztechnischen Gründe für diese Variante. Streckenoptimierungen und begrenzte Verschiebungen der Strassenachse	X		



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
	«Sunnähüsli»: Eliminierung Unfallschwerpunkt (1)	werden geprüft. Die Kurve «Sunnähüsli» ist als Unfallschwerpunkt bekannt, weshalb ohnehin Massnahmen vorgesehen sind.			
14	Ausbau öffentlicher Nahverkehr (1)	Gemäss der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie ist anzustreben, dass die nachhaltigen Verkehrsträger (ÖV, Fuss- und Veloverkehr) einen möglichst grossen Anteil des Verkehrswachstums aufnehmen. Zu diesem Zweck wird auch das ÖV-Angebot laufend überprüft und verbessert. Die nicht-schienenengebundenen Planung des ÖV-Angebots hat jedoch einen wesentlich kürzeren Planungshorizont als (grosse) Strassenbauprojekte. Deshalb ist noch offen, wie das ÖV-Angebot bis zur Realisierung des Ausbaukonzepts der Rickenstrassen aussehen wird. Für die Planung des ÖV-Angebots ist das Amt für Öffentlichen Verkehr zuständig, welches dieses Projekt begleitet.	X		
15	Versuchsweise Einführung LKW-Verbot über den Ricken (1)	Generell wird angestrebt, dass der Schwerverkehr möglichst auf den übergeordneten Strassenachsen verkehrt, wobei hierbei auch die heutige und zukünftige Netzhierarchie zu berücksichtigen ist. Im vorliegenden Fall handelt es sich um eine übergeordnete Achse (Bestandteil des Hauptstrassennetzes der Schweiz), weshalb der Kanton nur begrenzt darauf Einfluss nehmen kann. Gemäss aktueller Rechtsgrundlage sind auf Kantonsstrassen LKW-Verbote in der Regel nicht möglich. Da die Achse über den Ricken zudem auch eine grosse wirtschaftliche Bedeutung hat, wird eine LKW-Sperrung ohnehin nicht angestrebt.			X



## 4.2 Frage 2: Wie beurteilen Sie den Lösungsansatz Gebertingen?

### 4.2.1 Quantitative Auswertung

Variante	Pro	Contra
O2	33	6
O2a	1	20
O2b	1	21

*Bemerkung: Teilweise haben Mitwirkende gleichzeitig mehrere Varianten befürwortet bzw. abgelehnt. Die Zustimmung bzw. Ablehnung erfolgte teilweise begründet und teilweise unbegründet. Aufgrund der unbegründeten Rückmeldungen ist das obige Stimmentotal «Pro/Contra» nicht übereinstimmend mit der Summe der unten aufgeführten Pro- und Contra-Argumente.*

### 4.2.2 Zusammenfassung Rückmeldungen Variante O2

Pro-Argumente	Contra-Argumente
Rickenstrasse liegt unterhalb Siedlungsgebiet, belastet nur wenige Wohnbauten (8)	Keine Lösung für Verkehrslärm (1)
Betriebs- und Gestaltungskonzept ist sinnvoll (2)	Keine Verbesserung der Verkehrsdurchfahrten (1)
	Keine Verbesserung für Velofahrer (1)

### Stellungnahme

Die Pro- und Contra-Argumente decken sich grösstenteils mit der Beurteilung in der Vergleichswertanalyse. Die Variante wird weiterverfolgt.



## Weitere Inputs

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
1	Lärmschutzmassnahmen umsetzen (wegen Hanglage stark Lärm ausgesetzt) (8)	In Gebertingen gibt es ein rechtskräftiges Lärmsanierungsprojekt, bei welchem Lärmschutzmassnahmen untersucht wurden. Neue Wohngebäude entlang der Rickenstrasse tragen zudem zu einer Verschlimmerung der Situation bei. Weitere Lärmschutzmassnahmen werden in den nachgelagerten Teilprojekten jedoch untersucht.	X		
2	Einfahrt von der Ernetschwilderstrasse in die Rickenstrasse sicherer gestalten (1)			X	
3	Verkehrsberuhigende Massnahmen umsetzen (2)			X	
4	Kreuzung Steg optimieren (1)			X	
5	Situation für Velofahrer verbessern/Veloweg (4)	Optimierungen der Veloführung werden ohnehin geprüft, u.a. auch separate Velowege.	X		
6	Bestehende Temporeduktion von 50 km/h darf nicht weiter herabgesenkt werden (2)	Dies kann nicht pauschal ausgeschlossen werden, ist jedoch nicht als direkte Massnahme vorgesehen.	X		

### 4.2.3 Zusammenfassung Rückmeldungen Variante O2a

Pro-Argumente	Contra-Argumente
	Eine Umfahrung ist unverhältnismässig / nicht nötig (12)
	Eine Umfahrung führt an anderen Orten zu Lärm (1)
	Kostbares Wiesenland wird zerstört (1)



### Stellungnahme

Die Pro- und Contra-Argumente decken sich grösstenteils mit der Beurteilung in der Vergleichswertanalyse. Die Variante wird nicht weiterverfolgt.

### Weitere Inputs

Keine

## 4.2.4 Zusammenfassung Rückmeldungen Variante O2b

Pro-Argumente	Contra-Argumente
	Eine Umfahrung ist unverhältnismässig / nicht nötig (12)
	Für die kurze Strecke braucht es keinen Tunnel (1)

### Stellungnahme

Die Pro- und Contra-Argumente decken sich grösstenteils mit der Beurteilung in der Vergleichswertanalyse. Die Variante wird nicht weiterverfolgt.

### Weitere Inputs

Keine



#### 4.2.5 Variantenunabhängige Inputs und Zusatzvarianten

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
1	Geschwindigkeit reduzieren / Tempo 30 (7)	Gemäss aktueller Rechtsgrundlage kann auf übergeordneten Strassen nur unter besonderen Voraussetzungen Tempo 30 angeordnet werden. Im Rahmen der nachgelagerten Teilprojekte werden allfällige Temporeduktionen geprüft.	X		
2	Lärmschutzmassnahmen umsetzen / lärmarme Strassenbeläge (9)	In Gebertingen gibt es ein rechtskräftiges Lärmsanierungsprojekt, bei welchem Lärmschutzmassnahmen untersucht wurden. Neue Wohngebäude entlang der Rickenstrasse tragen zudem zu einer Verschlimmerung der Situation bei. Weitere Lärmschutzmassnahmen werden in den nachgelagerten Teilprojekten jedoch untersucht.	X		
3	Sichere Velowege / separater Veloweg (14)	Optimierungen der Veloführung werden ohnehin geprüft, u.a. auch separate Velowege	X		
4	Einbieger oder Kreisel für Gebertingen in Fahrtrichtung Wattwil (Abzw. Schulstrasse) (4)			X	
5	Absenkung der Fahrbahn in Kombination mit einer Überdachung/Galerie (3)	Unter Beachtung der Machbarkeit (Topografie, Umwelt, etc.) ist dies so vorgesehen.	X		
6	Erschliessung Restaurant Waldegg mit Velo- oder Fussweg (1)			X	
7	Sichere Fussgängerquerungen und abgegrenzte Gehwege schaffen (8)			X	
8	Abbiegespur von der Kantonsstrasse in die Schulstrasse in Fahrtrichtung Wattwil anlegen (1)			X	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
9	Verkehrinsel ab Gebertingen Freudwil, dann bis Neuhaus generelle 50er-Zone (1)	Gemäss aktueller Rechtsgrundlage ist auf Kantonsstrassen Ausserorts die Signalisation von Generell 50 nicht möglich.			X
10	Verschieben der Strasse gegen Süden (3)	Unter Beachtung der Machbarkeit (Topografie, Umwelt, etc.) ist dies so vorgesehen.	X		
11	Einsatz von festen Blitzern (1)	Dies liegt nicht im Zuständigkeitsbereich des Tiefbauamts.			X
12	Ausbau Buslinien/öffentlicher Nahverkehr (2)	Gemäss der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie ist anzustreben, dass die nachhaltigen Verkehrsträger (ÖV, Fuss- und Veloverkehr) einen möglichst grossen Anteil des Verkehrswachstums aufnehmen. Zu diesem Zweck wird auch das ÖV-Angebot laufend überprüft und verbessert. Die nicht-schienegebundenen Planung des ÖV-Angebots hat jedoch einen wesentlich kürzeren Planungshorizont als (grosse) Strassenbauprojekte. Deshalb ist noch offen, wie das ÖV-Angebot bis zur Realisierung des Ausbaukonzepts der Rickenstrassen aussehen wird. Für die Planung des ÖV-Angebots ist das Amt für Öffentlichen Verkehr zuständig, welches dieses Projekt begleitet.	X		
13	Das Vorhaben betrifft Parzellen, die sich in der Nähe einer Höchstspannungsleitung befinden. Im Zuge der Bauarbeiten ist darauf zu achten, dass entsprechende Sicherheitsvorschriften eingehalten und mit Swissgrid AG abgestimmt werden. (Siehe Nr. 275 im Anhang) (1)			X	



### 4.3 Frage 3: Wie beurteilen Sie die Varianten St. Gallenkappel/Betzikon?

#### 4.3.1 Quantitative Auswertung

Variante	Pro	Contra
O3	3	5
O3a	269	12
O3b	21	179
O3c	-	-
O3d	8	164

Zur Variante 3a sind mit über 250 Pro-Eingaben auffällig viele Rückmeldungen eingegangen. Auch zur Variante 3b ist dies der Fall, wobei es hierbei um Contra-Eingaben handelt. Zur BGK-Variante O3 sind vergleichsweise wenig Eingaben erfolgt.

*Bemerkung: Teilweise haben Mitwirkende gleichzeitig mehrere Varianten befürwortet bzw. abgelehnt. Die Zustimmung bzw. Ablehnung erfolgte teilweise begründet und teilweise unbegründet. Aufgrund der unbegründeten Rückmeldungen ist das obige Stimmentotal «Pro/Contra» nicht übereinstimmend mit der Summe der unten aufgeführten Pro- und Contra-Argumente.*

#### 4.3.2 Zusammenfassung Rückmeldungen Variante O3

Pro-Argumente	Contra-Argumente
Naturflächen und Naherholungsgebiet bleiben erhalten (1)	Keine Verbesserung der Attraktivität und Wohnlichkeit (1)
Kostengünstige Lösung (1)	Keine Verbesserung der Luft- und Lichtverschmutzung (1)
	Keine Verbesserung für Velofahrer und Fussgänger (1)
	Die Hauptprobleme Sicherheit und Emissionen werden nicht gelöst (1)



## Stellungnahme

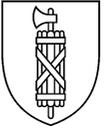
Die Pro- und Contra-Argumente widerspiegeln sich in den Bewertungen der Vergleichswertanalyse. Die Variante wird weiterverfolgt.

## Weitere Inputs

Keine

### 4.3.3 Zusammenfassung Rückmeldungen Variante O3a

Pro-Argumente	Contra-Argumente
Steigert Attraktivität, erhöht Sicherheit, bekämpft Lärmbelastung (14)	Kosten zu hoch (5)
Wenig Landverlust durch Einstieg in Hang, kreuzungsfreier Anschluss für Langsamverkehr (1)	Behinderung Zufahrt zum Gewerbe während Bauphase (1)
Entlastung für alle Ortsteile, insbesondere Betzikon (15)	Offene Streckenführung im Gebiet «Gerendingen» führt zu enormer Verschlechterung hinsichtlich Landschaftsbild, Lärm- und Staubentwicklung sowie zu Wertverlust von Liegenschaften (5)
Kosten/Nutzen besser als O3b (3)	Dorfkerngestaltung (Entwicklung) im nördlichen Zentrum wird eingeschränkt (1)
Schulweg wird sicherer (2)	Wildtiere werden durch Nordumfahrung gestört (1)
	Kreuzung vor St. Gallenkappel ist problematisch, da im Steilhang und mit Einmündungen zu versehen (1)
	Mehr Lärmemissionen durch Tunnelausgang/-eingang/offene Strecke für die Wohnquartiere Berg, Rietwies, Gerendingen (2)



## Stellungnahme

Die Pro- und Contra-Argumente decken sich grösstenteils mit der Beurteilung in der Vergleichswertanalyse, mit Ausnahme des Contra-Arguments bzgl. Einschränkung Dorfkerngestaltung. Dieses Argument kann nicht nachvollzogen werden, da diese Variante rund 300 m nördlich der Kernzone und zudem in einem Tunnel verläuft, womit es nicht zu einer Entwicklungseinschränkung kommt. Die Variante wird weiterverfolgt, wobei die offene Streckenführung im Bereich Gerendingen überprüft wird.

## Weitere Inputs

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
1	Pro O3a, aber: Untertunnelung Gerendinger-Täli (O3a+). - unschätzbare Wert hinsichtlich Naherholung, Langsamverkehr, innere Verdichtung - Lärmbelastung bei offener Linienführung - Wanderwege und Landwirtschaftsbetriebe würden abgetrennt - Landschaftsbild bleibt gewahrt (197)			X	
2	Verschiebung Portal Betzikon in Richtung Restaurant Waldegg (5)	Die Untertunnelung von Ausserortsbereichen hat keine Entlastungswirkung auf den Siedlungsraum. Ebenso sprechen keine umweltschutztechnischen Gründe für eine entsprechende Linienführung.			X
3	Verkehrsberuhigende Massnahmen umsetzen (1)			X	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
4	Schallschutzwände einplanen bei offener Linienführung Gerendingen (2)	Lärmschutzmassnahmen sind bei neuen Umfahrungen ohnehin zwingend zu prüfen. Dies wird stufen- und phasengerecht erst in einer späteren Projektierungsphase erfolgen.	X		
5	Tunnel so tief legen, dass westlich der Rütterswilerstrasse weitere Häuserreihen gebaut werden können (Dorfkernentwicklung, Dorfkernverdichtung, Wohnraumgestaltung) (1)			X	
6	Kreuzungsfreie Anschlüsse an Rickenstrasse und ohne Lichtsignale (1)	Die Knotenausbildung erfolgt gemäss den massgebenden Normen und Richtlinien.	X		
7	Der Verkehr vom und zum Ricken sollte in einer neuen Brücke über das Aatal geführt werden (1)	Diese Variante wurde bereits geprüft und musste aufgrund des sehr hohen Raumwiderstandes bzw. der hohen Projektrisiken verworfen werden.			X

#### 4.3.4 Zusammenfassung Rückmeldungen Variante O3b

Pro-Argumente	Contra-Argumente
Kosten/Nutzen im sinnvollen Verhältnis (8)	Betzikon wird nicht berücksichtigt / Variante schneidet das Oberdorf mit öffentlichen Nutzungen, sowie den Langsamverkehr empfindlich entzwei (166)
Steigert Attraktivität, erhöht Sicherheit, bekämpft Lärmbelastung (1)	Das nördliche Tunnelportal ist zu nahe am Siedlungsgebiet (5)
	Betzikon weiterhin mit Verkehr belastet (5)



	Wildtiere werden durch Nordumfahrung gestört (1)
	Mehr Lärmemissionen durch Tunnelausgang/-eingang/offene Strecke für die Wohnquartiere Berg, Rietwies, Gerendingen (2)

### Stellungnahme

Die Pro- und Contra-Argumente decken sich grösstenteils mit der Beurteilung in der Vergleichswertanalyse. Die Variante wird weiterverfolgt.

### Weitere Inputs

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
1	Schallschutzwände einplanen bei offener Linienführung Gerendingen (2)	Lärmschutzmassnahmen sind bei neuen Umfahrungen ohnehin zwingend zu prüfen. Dies wird stufen- und phasengerecht erst in einer späteren Projektierungsphase erfolgen.	X		
2	Lärmschutzmassnahmen bei Betzikon (Tunnel unverhältnismässig) (1)	<i>Anmerkung: Im Rahmen der Unterhaltsarbeiten (Strassensanierung) ist in Betzikon bereits jetzt ein lärmarmes Belag vorgesehen. Es gibt zudem ein rechtskräftiges Lärmsanierungsprojekt in Betzikon, in welchem diverse Lärmschutzmassnahmen vorgesehen wurden.</i>		X	
3	Ergänzung mit Strassenraumaufwertung (Begrünung, mehr Aufenthaltsplatz, Rückbau von Überbreiten innerhalb der Ortsdurchfahrt (1)			X	



#### 4.3.5 Zusammenfassung Rückmeldungen Variante O3c

Pro-Argumente	Contra-Argumente
-	-

##### Stellungnahme

Die Variante wird nicht weiterverfolgt.

##### Weitere Inputs

Keine

#### 4.3.6 Zusammenfassung Rückmeldungen Variante O3d

Pro-Argumente	Contra-Argumente
Weniger Anstösser und somit schneller realisierbar / weniger Widerstand (2)	
Kulturland bleibt erhalten (1)	
Kostengünstig (1)	

##### Stellungnahme

Die Pro- und Contra-Argumente decken sich grösstenteils mit der Beurteilung in der Vergleichswertanalyse, wobei gewichtige Contra-Argumente fehlen (z.B. Kosten, Raumwiderstand) und die Pro-Argumente bzgl. Widerstand und Kosten nicht bzw. nur bedingt nachvollzogen werden können:

- Es gibt zwar weniger Anstösser als bei den nördlichen Umfahrvarianten, jedoch ist der Raumwiderstand grösser.
- Die Kosten dieser Variante liegen zwischen denjenigen von Variante O3a und O3b; die Variante ist somit die Zweitteuerste.



Die Variante wird nicht weiterverfolgt, da sie in keinem Indikator besser als die Variante O3a abschneidet.

### Weitere Inputs

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
1	Über dem Tunnel sollen die Bauern wieder ihr Land bewirtschaften können (1)	Variante wird nicht weiterverfolgt (siehe Stellungnahme).			X

### 4.3.7 Variantenunabhängige Inputs und Zusatzvarianten

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
1	Verbesserung Sicherheit, insbesondere für Schule (6) -Schulwege für beide Dorfhälften sicherer gestalten -«Achtung Schule» auf Strassenbelag markieren / Lichtsignal auf höhe Schulhaus	Sicherheitsmassnahmen werden ohnehin geprüft und wenn notwendig realisiert.	X		



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
	-Gefährliche Einfahrten Volg, Ausfahrt Tiefgarage Felsenrain-Überbauung entschärfen -Breitere Trottoirs				
2	Tempo 30 einführen / Geschwindigkeit reduzieren (6)	Gemäss aktueller Rechtsgrundlage kann auf übergeordneten Strassen nur unter besonderen Voraussetzungen Tempo 30 angeordnet werden. Im Rahmen der nachgelagerten Teilprojekte werden allfällige Temporeduktionen geprüft.	X		
3	Bessere Bedingungen für Fussgänger und Velofahrer (9) -Durchgehender Radweg Ricken-St.Gallenkappel -Von Gerendingen bis zum Oberdorf braucht es zwingend entweder breitere Trottoirs oder Massnahmen mit Pollern	Optimierungen der Veloführung werden ohnehin geprüft, u.a. auch separate Velowege.	X		
4	Lärmschutz verbessern (4)	<i>Anmerkung: Im Rahmen der Unterhaltsarbeiten (Strassensanierung) ist in St.Gallenkappel bereits jetzt ein lärmarmen Belag vorgesehen. Es gibt zudem ein rechtskräftiges Lärmsanierungsprojekt in Betzikon, in welchem diverse Lärmschutzmassnahmen vorgesehen wurden.</i>		X	
5	Den öffentlichen Nahverkehr ausbauen und dessen Attraktivität erhöhen (1)	Gemäss der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie ist anzustreben, dass die nachhaltigen Verkehrsträger (ÖV, Fuss- und Veloverkehr) einen möglichst grossen Anteil des Verkehrswachstums aufnehmen. Zu diesem Zweck wird auch das ÖV-Angebot laufend überprüft und verbessert. Die nicht-schienegebundene Planung des ÖV-Angebots hat jedoch einen wesentlich kürzeren Planungshorizont als (grosse) Strassenbauprojekte. Deshalb ist noch offen, wie das ÖV-Angebot bis zur Realisierung des Ausbaukonzepts der	X		



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
		Rickenstrasse aussehen wird. Für die Planung des ÖV-Angebots ist das Amt für Öffentlichen Verkehr zuständig, welches dieses Projekt begleitet.			
6	Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsführung / zur Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer (Trottoirs, Radwege) sind vor Realisierung des Projekts umzusetzen (3)	Es wurde eine Road Safety Inspection (RSI) durchgeführt, mit welcher Sicherheitsdefizite und entsprechende Massnahmen eruiert wurden. Massnahmen, welche unabhängig des Ausbaukonzepts umgesetzt werden können, werden als Sofortmassnahmen oder im Rahmen des ordentlichen Sanierungszyklusses umgesetzt.	X		
7	Flankierende Massnahmen nach Inbetriebnahme der Umfahrungsstrasse realisieren (frühzeitig planen) (1)			X	
8	Die in der Raumplanung in St. Gallenkappel freigehaltenen Korridore für diverse Linienführungen einer Umfahrungsstrasse werden beim Zustandekommen des Projekts frei werden. Die raumplanerisch zweckmässige Nutzung dieser Korridore ist dereinst in der Ortsplanung zu berücksichtigen. (1)	Die Ortsplanung liegt nicht im Zuständigkeitsbereich des Tiefbauamts.			X



## 4.4 Frage 4: Ist nachvollziehbar, dass ein Langtunnel für die bewohnten Gebiete einen geringeren Nutzen bringt als eine Kurzumfahrung?

### 4.4.1 Quantitative Auswertung

Ja	Nein
261	109

*Bemerkung: Die Zustimmung bzw. Ablehnung erfolgte teilweise begründet und teilweise unbegründet. Aufgrund der unbegründeten Rückmeldungen ist das obige Stimmentotal «Pro/Contra» nicht übereinstimmend mit der Summe der unten aufgeführten Pro- und Contra-Argumente.*

### 4.4.2 Zusammenfassung Rückmeldungen Langtunnel

Pro Langtunnel	Contra Langtunnel
Weniger Verkehr insb. Schwerverkehr/Transitverkehr in den Ortschaften (43)	Entlastung für die einzelnen Dörfer fällt wesentlich geringer aus als die lokalen Massnahmen und steht überdies in keinem Verhältnis zu den Kosten/zu teuer (187)
Schwierige Verhältnisse im Winter, v. a. Lastverkehr stecken oft auf der Rickenstrasse fest (21)	Der Langtunnel schafft nur Kapazitätserhöhungen, welche eine Überlastung der Infrastruktur im Toggenburg nach sich ziehen würde (3)
Weniger Emissionen / Energie-Verbrauch der Fahrzeuge (9)	Erhöhte Sicherheit bei Kurzumfahrungen (2)
Vorteile für Landschaftsschutz, Naturschutz, Umwelt, Ortsbild (28)	Ortschaften weiterhin von Verkehr belastet / Viel Lokal- und Regionalverkehr, Busbetrieb (13)
Transitverkehr könnte einerseits umgeleitet und die Beanspruchung von Landwirtschaftsland deutlich reduziert werden (1)	Bei Tunnel verschiebt sich die Lärmbelastung lediglich an einen anderen Ort (1)
Schnellere und sichere Anbindung an die Region Zürichsee/Glarus/Walensee (4)	Der Langtunnel bringt ohne Aus- und Einfahrten bei den zu erschliessenden Dörfern nicht die notwendige Entlastung (1)
Dem örtlichen Gewerbe würden Kurzstreckenpendler erhalten bleiben (1)	Der Kiestransport ab Ernetschwil via St.Gallenkappel würde nicht wegfallen (2)



Besser bzgl. Lärm und Verkehrssicherheit (MIV und Velofahrer) (17)	
Die örtlichen Umfahrungen entlasten nur die Dorfgebiete und nicht die ländliche Gegend, wo Wiesland bewirtschaftet wird. Landwirtschaftsbetriebe, die mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen unterwegs sind, sind nicht mehr den ungeduligen Verkehrsteilnehmern ausgesetzt (6)	
Ortschaften können nachhaltig aufgewertet werden / keine Umfahrung durch Quartiere nötig (4)	
Der heutige Verkehr verursacht viel Staub/Verschmutzung und somit Schäden an den Liegenschaften. Abstand Strasse zu den Häusern insb. im vorderen Hummelwald ist massiv unterschritten und die Lärmbelastung ist überschritten. Tunnelvariante ist aus Sicht der Grundeigentümer kostengünstiger und zeitlich am schnellsten realisierbar (Geologie bereits vom Bahntunnel her bekannt). (1)	

## Stellungnahme

Die Pro- und Contra-Argumente decken sich grösstenteils mit der Beurteilung in der Vergleichswertanalyse. Die Variante wird nicht weiterverfolgt.

## Weitere Inputs

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
1	Ein Tunnel nur mit genügend Abzweigungen wie etwa in Betzikon, St.	In Tunnel dürfen gemäss den massgebenden Normen und Richtlinien keine Spurabbauten erfolgen, womit bei jeder Einfahrt der Tunnel um eine Spur breiter würde. Dies würde die ohnehin sehr hohen Kosten weiter erhöhen.			X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
	Gallenkappel, Gebertingen, Hummelwald (6)				
2	Teilung Tunnel, um Anschluss Neuhaus nicht zu überlasten. Der Langtunnel auch Richtung Anschluss Schmerikon, um Städtchen Uznach zu entlasten (2)	In Tunnel dürfen gemäss den massgebenden Normen und Richtlinien keine Spurabbauten erfolgen. Dem entsprechend würde der Ost-Tunnel 4-spurig bzw. bei zwei Tunnelröhren 2-spurig. Dies würde die ohnehin sehr hohen Kosten weiter erhöhen.			X
3	Langtunnel von Brendi Wattwil bis Raum Betzikon und ein Tunnel Raum Betzikon bis Autobahn Anschluss A15, um Winter-Problem zu vermeiden (1)	Bei einem Langtunnel von Brendi Wattwil bis Raum Betzikon würde es sich zu einem grossen Teil um eine «lokale» Untertunnelung von Ausserortsbereichen handeln. Dadruch wäre für den Siedlungsraum keine Entlastungswirkung gegeben. Auch umweltschutztechnische Gründe sind nicht gegeben. Eine direkte Anbindung an die Autobahn A15 wurde bereits geprüft und musste aufgrund des sehr hohen Raumwiderstandes bzw. der hohen Projektrisiken verworfen werden.			X

#### 4.4.3 Variantenunabhängige Inputs und Zusatzvarianten

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
1	Besser den Rickenbahntunnel auf Doppelspur ausbauen (1)	Dies liegt nicht im Zuständigkeitsbereich des Tiefbauamts.			X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
2	Die Rickenstrasse ist allerdings nicht nur innerorts für das Verkehrsaufkommen unterdimensioniert. Auch ausserorts müssen Lösungen für das sichere Miteinander von LKW, PKW, Velos und Fussgängern gefunden werden. (2)			X	
3	Kurzer Tunnel Hummelwald bis Tankstelle Ricken (1)	Lokale Umfahrungen von Ausserortsbereichen haben keine Entlastungswirkung auf den Siedlungsraum. Ebenso sprechen keine umweltschutztechnischen Gründe für eine entsprechende Linienführung.			X
4	Durchfahrtsverkehr sauber vom restlichen Verkehr innerhalb der betroffenen Ortschaften und Gemeinden trennen für bessere Standortqualität und Verbesserung Nahverkehr u. Velofahrer (1)	Die grösste Verlagerungswirkung vom Durchgangsverkehr weg von den Ortsdurchfahrten wird mit lokalen Umfahrungen erreicht.	X		
5	Tempo Einschränkungen: Ausserorts 60km Innerorts 30km (2)	Gemäss aktueller Rechtsgrundlage kann auf übergeordneten Strassen nur unter besonderen Voraussetzungen Tempo 30 resp. Tempo 60 angeordnet werden. Im Rahmen der nachgelagerten Teilprojekte werden allfällige Temporeduktionen geprüft.	X		



## 4.5 Frage 5: Sehen Sie weitere Varianten zur Verbesserung der Situation?

### 4.5.1 Variantenunabhängige Inputs und Zusatzvarianten

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
1	Tunnelvariante direkt von der Autostrasse erschliessen bis Wattwil. Autobahnausfahrt Neuhaus, Eschenbach eliminieren; Autobahnausfahrt neu nach Eschenbach; Umfahrung direkt in Rütistrasse. (1)	Langtunnelvarianten haben gegenüber einzelnen Umfahrungen eine geringere Entlastungswirkung bei erheblich höheren Kosten.			X
2	An Wochenenden sind die Motorräder eine enorme Lärmbelastung. Eine Beschränkung der Dezibel wäre für die Anwohner der Rickenstrasse eine Entlastung. (1)	Die Zulassungswerte der Fahrzeuge liegen nicht im Zuständigkeitsbereich des Tiefbauamts.			X
3	Sämtliche Bushaltestellen mit Bushalte-Buchten anpassen (Kantonsratsbeschluss SG) (1)	Aufgrund der Anforderungen aus dem Behindertengleichstellungsgesetz benötigen Busbuchten in der Regel mehr Fläche als dies im Bestand der Fall ist. Falls möglich und verhältnismässig werden Busbuchten vorgesehen.	X		
4	Rampe St.Gallenkappel-Uznach (1)	Eine Rampe nach Uznach hat keine relevanten Auswirkungen auf die Rickenstrasse.			X
5	Ausbau öV / Attraktivität verbessern (4)	Gemäss der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie ist anzustreben, dass die nachhaltigen Verkehrsträger (ÖV, Fuss- und Veloverkehr) einen möglichst grossen Anteil des Verkehrswachstums aufnehmen. Zu diesem Zweck wird auch das ÖV-Angebot laufend überprüft und verbessert.	X		



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
		Die nicht-schienegebundene Planung des ÖV-Angebots hat jedoch einen wesentlich kürzeren Planungshorizont als (grosse) Strassenbauprojekte. Deshalb ist noch offen, wie das ÖV-Angebot bis zur Realisierung des Ausbaukonzepts der Rickenstrassen aussehen wird. Für die Planung des ÖV-Angebots ist das Amt für Öffentlichen Verkehr zuständig, welches dieses Projekt begleitet.			
6	Abzuklären wäre, ob die Strecke Eschenbach–Wattwil über den Ricken durch die diversen Umfahrungen nicht noch attraktiver für den Transitverkehr wird. (1)	Bei der vorgesehenen, weiterzuverfolgenden Umfahrung von Ricken (Varianten O1b) gibt es praktisch keine Reisezeitgewinne. Eine Umfahrung von St.Gallenkappel/ Betzikon würde hingegen zu Reisezeitgewinnen führen. Falls für Ricken und St.Gallenkappel / Betzikon eine Umfahrung als zweckmässigste Varianten resultiert, werden entsprechende flankierende Massnahmen vorgesehen.	X		
7	Verbesserung auf der Strecke Ricken–Gommiswald–Kaltbrunn bzw. Uznach: (1) 1. Durchfahrtsverbot Transit LKW 2. Nachtfahrtsverbot Transit LKW inkl. Lebensmitteltransporte 3. Tempo 30 Durchfahrt Rickenstrasse in Gommiswald	Die vorgeschlagenen Verbesserungen liegen ausserhalb des Perimeters, welcher vom Kantonsrat mit dem 17. Strassenbauprogramm beschlossen wurde. Sie werden daher nicht weiter behandelt.			X
8	Bepflanzung mit Bäumen, Sträuchern und Ähnlichem entlang der Rickenstrasse mit den folgenden positiven Effekten: (1) - Natürlicher Schallschutz - Beitrag zur natürlichen CO <sub>2</sub> -Kompensation verursacht durch den Strassenverkehr entlang der Rickenstrasse	<i>Anmerkung: Bäume und Sträucher sind kein natürlicher Schallschutz.</i>		X	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
	- Zusätzlicher Lebensraum für Tiere und Insekten - Attraktivität des Landschaftsbildes				
9	Situation für Velofahrende verbessern: Durchgängiger und sicherer separater Veloweg auf der gesamten Strecke / in Teilbereichen (16)	Optimierungen der Veloführung werden ohnehin geprüft, u.a. auch separate Velowege.	X		
10	Brendiquartier (Wattwil): an der Rickenstrasse oberhalb der Siedlung (bis hin zur Kurvenführung Richtung Hummelwald) eine Sicht- und Lärmschutzvorrichtung anbringen (2)	Die Strasse oberhalb der Siedlung trägt nicht zu Grenzwertüberschreitungen im Brendiquartier bei. Eine Sichtschutzvorrichtung wegen allfälligen Lichtimmissionen kann jedoch geprüft werden.	X		
11	Ein Tunnel Kaltbrunn– Wattwil und Anbindung Autobahn würden eine grosse Entlastung für alle umliegenden Gemeindeteile bringen. (5)	Die vorgeschlagene Variante liegt ausserhalb des Perimeters, welcher vom Kantonsrat mit dem 17. Strassenbauprogramm beschlossen wurde. Sie wird daher nicht weiter behandelt.			X
12	Direkte Anbindung mit grosszügigem einspurigen Kreisel bei der Autobahn Ein- und Ausfahrt A15. (1)	Für die Langtunnelvariante wurde ein Anschluss südlich Neuhaus geprüft. Mit dem vorgesehenen Anschluss zwischen St. Gallenkappel und Neuhaus wird die beste verkehrliche Wirksamkeit erreicht. Zudem werden das Goldingerbachtobel und das Aabachtobel nicht beeinträchtigt.			X
13	Neuralgische Punkte entschärfen, Tempo innerorts rausnehmen und Langsamverkehrswege und Querungen optimieren (6)	Sicherheitsmassnahmen werden ohnehin geprüft und wenn notwendig realisiert. Gemäss aktueller Rechtsgrundlage können auf übergeordneten Strassen nur unter besonderen Voraussetzungen Temporeduktionen signalisiert werden. Im Rahmen der nachgelagerten Teilprojekte werden allfällige Temporeduktionen geprüft.	X		



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
		Optimierungen der Veloführung werden ohnehin geprüft, u.a. auch separate Velowege.			
14	Tunnelvariante vom Brendikreisel bis in den Bereich vorderer Hummelwald (1)	In diesem Bereich befinden sich keine relevanten zu umfahrenden Siedlungsbereiche. Langtunnelvarianten haben eine geringere Entlastungswirkung bei erheblich grösseren Kosten gegenüber einzelnen Umfahrungen.			X
15	Kreisel im Zentrum Ricken (2)			X	
16	Südwestlich vom Fichtenweg (Uznacherstrasse) abzweigen in die Rickenallmeindstrasse, via alter Scheibenstand zur Seelibach-Brücke (Schönenbergstrasse), von dort via Brücke (neu erstellen) weiter übers Ricketobel in den Hummelwald, dann der bestehenden Strasse folgend nach Wattwil (3)	Ein südöstliche Umfahrung wurde mit der Variante O1a geprüft. Sie musste aufgrund des sehr hohen Raumwiderstandes verworfen werden, da sich dadurch zu hohe Projektrisiken ergeben würden. Dies trifft auch auf die vorgeschlagene Varianten zu.			X
17	Fixe Radarstellen um Tempo zu reduzieren (1)	Dies liegt nicht im Zuständigkeitsbereich des Tiefbauamts.			X
18	Zusammenschluss der 2 Umfahrungen Uznach und St. Gallenkappel (1)	Eine solche Variante bedingt eine Nordumfahrung Uznach. Im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung wurden fünf Nordvarianten überprüft und in der Folge ausgeschlossen. In der Zweckmässigkeitsbeurteilung zur regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster wurde eine Nordvariante ausgeschlossen (5 Nordvarianten waren Bestandteil der ZMB) ausgeschlossen. Eine Neubeurteilung der ZMB im Jahr 2021 hat die Südvariante als Bestvariante bestätigt.			X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
19	Schwedisches Model: (1) -Eingangstore bei den Ortschaften -Schwellen bei den Zebrastreifen -Innerorts 40 kmh -Bei den Schulen und Kindergärten 30 kmh -Permanente Radarkontrollen	Eine «Übertragung» von ausländischen Massnahmen ist nur möglich, sofern hierfür auch die rechtlichen Grundlagen und Normen bestehen. Dies ist in Bezug auf generelle Temporeduktionen nicht der Fall. Eingangstore bei den Ortschaften sowie Fussgängerschutzmittelinseln werden vorgesehen. Radarkontrollen liegen nicht im Zuständigkeitsbereich des Tiefbauamts.	X		
20	In Neuhaus braucht es einen Kreisel (bei Einfahrt / Ausfahrt auf die A15) und das Lichtsignal muss weg. Dafür eine Einfahrschlaufe mit Unter- oder Überführung, damit der Verkehr ohne Unterbruch und Kreuzen der Gegenfahrbahn fließen kann. (3)	Der Knoten wurde bzgl. Leistungsfähigkeit geprüft und es werden entsprechende Optimierungen vorgesehen. Eine direkte Anbindung an die Ein-/Ausfahrt der A15 wurde bereits geprüft und musste aufgrund des sehr hohen Raumwiderstandes bzw. der hohen Projektrisiken verworfen werden. Eine Änderung des Knotentyps (Kreisel, niveaufreier Knoten mit Unter- oder Überführungen) ist jedoch nicht erforderlich und deshalb auch nicht vorgesehen.	X		
21	Portal Unterdorf: Einstich in alter Schottergrube, Platz für Anschluss, kein Kulturlandverlust, flüssige Verkehrsführung (1)	Die Variante O3c als Tunnel wurde geprüft und musste aufgrund der topografischen Gegebenheiten sowie der sehr hohen Raumwiderstände verworfen werden. Dies, weil sich dadurch zu hohe Projektrisiken ergeben würden.			X
22	Kreisel bei der grossen Kreuzung Wattwilerstrasse / Uznacherstrasse würde alles beruhigen. Fussgängerstreifen vor dem Kreisel. (10)			X	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
23	Ein Tunnel entlang dem Bahntunnel sowie ab Kaltbrunn ein weiterführendes Tunnel bis Autobahneinfahrt Schmerikon (1)	Die vorgeschlagene Variante liegt ausserhalb des Perimeters, welcher vom Kantonsrat mit dem 17. Strassenbauprogramm beschlossen wurde. Sie wird daher nicht weiter behandelt.			X
24	Strassenbreite anpassen. An manchen Stellen ist die Strasse sehr eng um mit zwei grossen Fahrzeugen zu kreuzen (1)			X	
25	Umfahrungsstrasse via oberes Toggenburg (ca. Ebnat-Kappel/Nesslau) nach Schänis. Nutzen der bereits bestehenden Umfahrung Wattwil bis Nesslau/Neu St. Johann. Weniger Schwer- und Durchgangsverkehr in Wildhaus. Lösung des Gesamtverkehrs Ricken/oberes Toggenburg/See-Gaster. (1)	Die vorgeschlagene Variante liegt ausserhalb des Perimeters, welcher vom Kantonsrat mit dem 17. Strassenbauprogramm beschlossen wurde. Sie wird daher nicht weiter behandelt.			X
26	Separate Strasse für Landwirtschaft. Bushaltestellen so bauen, dass der Verkehr überholen kann. (81)	Bei Umfahrungsvarianten werden die landwirtschaftlichen Bewirtschaftungswege sichergestellt und bei Bedarf neue Bewirtschaftungswege vorgesehen. Bei Varianten ohne Umfahrungen erfolgt grundsätzlich kein Neubau von Strassen. Aufgrund der Anforderungen aus dem Behindertengleichstellungsgesetz benötigen Busbuchten in der Regel mehr Fläche als dies im Bestand der Fall ist. Falls möglich und verhältnismässig, werden Busbuchten vorgesehen. Fahrbahnhaltestellen werden in der Regel aus Sicherheitsgründen nicht überholbar ausgebildet.	X		



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
27	Langsamfahrer blockieren den Verkehr. Zumutbar, wenn man die Stichstrasse vom Brendi-Kreisel her bis zum vorderen Hummelwald für den Langsamverkehr schliesst, sprich ein Fahrverbot. Der Langsamverkehr muss vor dem Brendi-Kreisel beim Restaurant Adler konsequent über die Bleiken und Schönenberg nach Ricken geleitet werden. (1)	Optimierungen der Veloführung werden ohnehin geprüft, u.a. auch die Signalisation auf die offizielle Veloroute über die Bleiken- und Schönenbergstrasse.	X		
28	Flexible Geschwindigkeitsbegrenzungen mit elektronischen Anzeigen und entsprechenden Überwachungsmaßnahmen.(1)	Gemäss aktueller Rechtsgrundlage können auf Kantonsstrassen nur unter besonderen Voraussetzungen die signalisierten Höchstgeschwindigkeiten herabgesetzt werden. Überwachungsmaßnahmen liegen nicht im Zuständigkeitsbereich des Tiefbauamts.			X
29	Verlegung der Variante 3a weiter nach Norden, mit zusätzlichen Verbindungen Richtung Rüeterswil und Walde sowie Goldingen–Laupen–Wald (1)	Siedlungsferne Umfahrungen haben eine geringere Entlastungswirkung. In Tunneln dürfen gemäss den massgebenden Normen und Richtlinien keine Spurabbauten erfolgen, womit bei jeder Einfahrt der Tunnel um eine Spur breiter würde. Dies würde die ohnehin sehr hohen Kosten weiter erhöhen.			X
30	Tunnel unter Ricken Dorf (2)	Eine Untertunnelung des Dorfs Ricken hätte eine ähnliche Entlastungswirkung wie die Umfahrvarianten, jedoch wäre die unterirdische Linienführung deutlich teurer und mit grösseren Baurisiken verbunden (Bauen im Siedlungsgebiet). Zudem würde dies zu massiven Auswirkungen und Einschränkungen während der Bauphase führen.			X



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
31	Sofortmassnahmen zur Sicherung Fussgänger, Velofahrer, Schulweg (2)	Es wurde eine Road Safety Inspection (RSI) durchgeführt, mit welcher Sicherheitsdefizite und entsprechende Massnahmen eruiert wurden. Massnahmen, welche unabhängig des Ausbaukonzepts umgesetzt werden können, werden als Sofortmassnahmen oder im Rahmen des ordentlichen Sanierungszyklusses umgesetzt.	X		

## 4.6 Frage 6: An welchen Stellen sollte die Rickenstrasse bezüglich der Verkehrssicherheit optimiert werden?

### 4.6.1 Ausserorts Wattwil/Ricken

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
1	<p>- Strassenbreiten auf der ganzen Strecke (insbesondere auch zwischen Wattwil und Ricken) genügend breit auslegen, so dass zwei Lastwagen ohne Probleme bei 80 km/h kreuzen können</p> <p>- Leitplanken im Bereich Wattwil bis Ricken</p> <p>- Kurvenradien genügend gross auslegen, so dass Sattelschlepper die entgegenkommende Fahrspur nicht überstreifen</p> <p>- Steigungen für 44t-Fahrzeuge auslegen</p> <p>- Langsamverkehr klar vom motorisierten Verkehr trennen (4)</p>	<p>Die Strassendimensionierung (Breite, Kurvenradien, Steigungen, Leitplanken) erfolgt gemäss den massgebenden Normen und Richtlinien.</p> <p>Optimierungen der Veloführung werden ohnehin geprüft, u.a. auch separate Velowege.</p>	X		
2	<p>An der Rickenstrasse, vom Brendikreisel her kommend Richtung Ricken, endet die Sicherung der Strasse durch Leitplanken zu früh. Das Terrain neben der Strasse ist immer noch sehr abschüssig. Der Sicherheit dienlich wäre eine Verlängerung um ca. 50m. (1)</p>			X	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
3	Geschwindigkeit reduzieren. Die 50km/h Geschwindigkeitsbegrenzung Ausgangs Dorf Ricken, Richtung Wattwil, müsste unbedingt bis nach der S-Kurve gelten. Neuralgische Stellen (Kurvenverläufe) sollen begradigt werden / Kurvenverläufe bei der Wattwilerstrasse 45 (Parzelle Nr. 2194W) und die S-Kurve beim Hinteren Hummelwald 1121 (Parzelle Nr. 951W) überprüfen. (7)	Die S-Kurve ist als Unfallschwerpunkt bekannt. Es werden ohnehin Massnahmen vorgesehen.	X		
4	Velofahrer vom Schönenberg könnten unter der Brücke bei der ehemaligen Sägerei Eicher untendurch geführt werden. (1)			X	
5	Die Entwässerung entlang der Rickenstrasse Abschnitt Hinter Hummelwald ist in einem desolaten, funktionsunfähigen Zustand, was einerseits die Verkehrssicherheit wegen Aquaplaning bei Starkregen und Schneeschmelze stark gefährdet und das umliegende Kulturland an Ertrag schwächt. (1)			X	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
6	Auf wenig benützte Bushaltestellen verzichten (z.B. «Mittlerer Hummelwald») (1)	Das Tiefbauamt ist nur für die bauliche Ausbildung der Bushaltestellen verantwortlich, was in Absprache mit dem Amt für öffentlichen Verkehr erfolgt. Die Planung des ÖV-Angebots liegt nicht im Zuständigkeitsbereich des Tiefbauamts.	X		
7	Bereich Hummelwald optimieren und für einen flüssigen Verkehr möglichst auf Tempobeschränkungen verzichten/kurz halten (1)	Gemäss aktueller Rechtsgrundlage können auf Kantonsstrassen nur unter bestimmten Voraussetzungen die signalisierten Höchstgeschwindigkeiten herabgesetzt werden. Sofern diese Voraussetzungen erfüllt sind, wird dies geprüft. Ausstellbuchten werden geprüft.	X		

#### 4.6.2 Ricken

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
1	Inseleinfahrt Rickendorfstrasse 8 ist gefährlich, müsste Richtung Wattwil nach der Einfahrt versetzt werden, kombiniert mit einem Fussgängerstreifen (11)	Es wurde eine Road Safety Inspection (RSI) durchgeführt, mit welcher Sicherheitsdefizite und entsprechende Massnahmen eruiert wurden. Massnahmen, welche unabhängig des Ausbaukonzepts umgesetzt werden können, werden als Sofortmassnahmen oder im Rahmen des ordentlichen Sanierungszyklusses umgesetzt. Die Umsetzung allfälliger Massnahmen (Verschiebung Mittelinsel, Markierung Fussgängerstreifen) erfolgt gemäss den massgebenden Normen und Richtlinien.	X		



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
2	Zweiter Fussgängerstreifen beim Restaurant Schweizerhaus (dort ist auch die Schulbusstation) und Kreisel bei Wattwilerstrasse/Uznacherstrasse (12)			X	
3	<ul style="list-style-type: none"><li>- Fahrradweg zwischen Rickendorf und Schwarzholzstrasse abgetrennt von Fahrbahn wäre sinnvoll.</li><li>- Erhöhung der Sicherheit für Fussgänger und Fahrradfahrer im Dorf Ricken/Eich-Parkplatz/Uznacherstrasse. Zu Stosszeiten ist das Überqueren der Strasse nur nach langer Wartezeit möglich und dann noch sehr gefährlich, vor allem für Kinder und ältere Personen.</li><li>- Verkehrsberuhigende Massnahmen wie Integration von Verkehrsinseln bei den Dorfeingängen, Verbesserung der Strassenüberquerung (Mittelinsel, etc. ).</li></ul> (3)	Bei der Variante O1d sowie bei den Kombinationsvarianten ist ein Rad-/ Gehweg zwischen Ricken Dorf und Schwarzholzstrasse vorgesehen (betrifft die ersten beiden Punkte). Da die anderen Varianten keine Auswirkungen auf die Uznacherstrasse im Ausserortsbereich haben, sind dort auch keine Massnahmen vorgesehen. Die letzten beiden Punkte werden bei allen Varianten ohnehin geprüft.	X		
4	Die Kreuzung Steg muss optimiert werden. Die Einfahrt von der Ernetschwilerstrasse in die Rickenstrasse muss sicherer gemacht werden. (2)			X	
5	Beim Spar oder Schelbert mehr Sicherheit für Fussgänger und Velos (1)			X	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
6	Schmaler Weg zwischen Ende Schönenbergstrasse hin zur Gommiswaldstrasse bauen. Abzweiger ist für Velo nicht optimal, da viele Autos von der Rapperswilerstrasse vortrittsberechtigt sind. (1)			X	
7	Die beiden Fussgängerstreifen im Dorf Ricken, anfangs Uznacherstrasse und anfangs Rapperswilerstrasse, sind zu nah an der Kreuzung, diese müssten auf Höhe Schwingerweg versetzt werden (gibt vermehrt Auffahrunfälle). (1)	Die Lage der Fussgängerstreifen wird gemäss den massgebenden Normen und Richtlinien geplant. Es wurde eine Road Safety Inspection (RSI) durchgeführt, mit welcher Sicherheitsdefizite und entsprechende Massnahmen eruiert wurden. Massnahmen, welche unabhängig des Ausbaukonzepts umgesetzt werden können, werden als Sofortmassnahmen oder im Rahmen des ordentlichen Sanierungszyklusses umgesetzt.	X		
8	Erstellen einer Ampel für Fussgänger bei der Kirche Ricken. Fussgängerstreifen sehr gefährlich. -50er Tafel vor Kurve Sunnehüsli, damit der Verkehr langsamer ins Dorf kommt (Schulhaus). -Einfahrt von Waldestrasse her übersichtlicher gestalten, bei dichtem Verkehr kaum einzufahren. (3)	Bei der BGK-Variante ist ein Fussgängerstreifen mit Mittelschutzinsel vorgesehen (Bei den Umfahrungsvarianten ist aufgrund der Verkehrsentlastung eine grundsätzliche Anpassung des Strassenquerschnitts vorgesehen). Die Kurve Sunnehüsli ist als Unfallschwerpunkt bekannt und es werden ohnehin Massnahmen vorgesehen. Der Knoten Waldestrasse wird ohnehin gemäss den massgebenden Normen und Richtlinien geprüft.	X		
9	Hauptgefahren: bei der Kreuzung Rest. Adler, beim Abzweiger/Knoten Schulhaus, Knoten Alte Rickenstrasse; diverse fehlende Trottoirs und			X	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
	Fussübergänge im Dorf (z.B. Fichtenweg-Schweizerhaus). (4)				

#### 4.6.3 Ausserorts Ricken/Gebertingen

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
1	Ab 47.2499660, 9.0133943 (vor Siedlung Bünt) oder spätestens ab 47.2500198, 9.0110209 (vor steiler Kurve!) Tempo 50 statt Tempo 80. Einfahrt in die Rickenstrasse für Anwohner der Siedlung Bünt und der Häuser von Rickenstrasse 25–37 ist es dadurch viel verkehrssicherer (1)	Gemäss aktueller Rechtsgrundlage können auf übergeordneten Strassen nur unter besonderen Voraussetzungen Temporeduktionen angeordnet werden. Im Rahmen der nachgelagerten Teilprojekte werden allfällige Temporeduktionen geprüft.	X		
2	Gebertingen Bündt/Freudwil bis Eggweid müsste dringend überarbeitet werden! Gerade bei der durchzogenen Sicherheitslinie ist die Gefahr noch grösser. Strassenabschnitt verbreitern	Es wurde eine Road Safety Inspection (RSI) durchgeführt, wo Sicherheitsdefizite und entsprechende Massnahmen eruiert wurden. Massnahmen, welche unabhängig des Ausbaukonzepts umgesetzt werden können, werden als Sofortmassnahmen oder im Rahmen des ordentlichen Sanierungszyklusses umgesetzt.	X		



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
	und mit einem Fahrradstreifen ergänzen. (3)				

#### 4.6.4 Gebertingen

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
1	Es fehlen diverse Fussgängerstreifen, z.B. bei Bushaltestellen. Gebertingen hat keinen Fussgängerstreifen obwohl die stark befahrene Strasse überquert werden muss um zum Bus Richtung Wattwil zu gelangen. (2)			X	
2	Die Umsetzung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts auf der bestehenden Strasse in Gebertingen ist zeitnah anzugehen und umzusetzen. Dabei ist auch der Standort der Bushaltestelle Freudwil und der Einmündung Büntstrasse und die			X	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
	Kreuzung Steg Ernetschwilerstrasse – Rickenstrasse zu verbessern (1)				

#### 4.6.5 Ausserorts Gebertingen/St. Gallenkappel

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
1	Es fehlen Fahrradwege zwischen Gebertingen und St. Gallenkappel (1)			X	
2	Geschwindigkeiten reduzieren (teils 80 km/h auf nur 300 m, und dann muss man wieder runterbremsen) (1)	Gemäss aktueller Rechtsgrundlage können auf übergeordneten Strassen nur unter besonderen Voraussetzungen Temporeduktionen angeordnet werden. Im Rahmen der nachgelagerten Teilprojekte werden allfällige Temporeduktionen geprüft.	X		
3	Die Velowege könnten generell ab Betzikon über die alte Rickenstrasse, also über den Oberricken und anschliessend über den Schönenberg geführt werden. Sicherer für Velofahrer! (1)	Optimierungen der Veloführung werden ohnehin geprüft, u.a. auch die Signalisation auf die offizielle Veloroute über den Schönenberg. Die vorgeschlagenen Velowege liegen aber ausserhalb des Perimeters, welcher vom Kantonsrat mit dem 17. Strassenbauprogramm beschlossen wurde und wird daher nicht weiter behandelt.	X		



#### 4.6.6 St. Gallenkappel

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
1	Zwischen Knoten Gerendingerstrasse (Volg) und Knoten Rüeterswilerstrasse (Schulhaus) gibt es keine Alternativrouten für den Langsamverkehr und seit Jahren zu wenig Schutz für Velofahrer und Fussgänger, welche sich gerade dort auf Schul- und Arbeitsweg häufen. (164)			X	
2	<p>Verkehrssituation beim Schulweg Schulhaus bis Kirche gefährlich (Kinder vom Unterdorf müssen ab Kirche der Rickenstrasse entlang gehen). (34)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ev. Verbesserung durch Überführungen</li> <li>- Erweiterung Schulweg/separater sicherer Gehweg</li> <li>- Markierungen auf dem Strassenbelag</li> <li>- Verkehrsberuhigung</li> <li>- Tempo 30</li> <li>- «Kirchweg» von Kirche bis Gerendingen mit Verbindungsstück realisieren, um</li> </ul>	<p>Bei der BGK-Variante (01) sind in diesem Zusammenhang verschiedene Massnahmen vorgesehen. Bei den Umfahrungsvarianten ist aufgrund der Verkehrsentlastung eine grundsätzliche Anpassung des Strassenquerschnitts vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- separater Rad-/Gehweg</li> <li>- Fussgängerstreifen mit Mittelschutzinsel</li> <li>- Verkehrsberuhigung mittels gestalterischen Massnahmen (z.B. Eingangstore)</li> </ul> <p>Gemäss aktueller Rechtsgrundlage kann auf übergeordneten Strassen nur unter besonderen Voraussetzungen Tempo 30 angeordnet werden. Im Rahmen der nachgelagerten Teilprojekte werden allfällige Temporeduktionen geprüft. Beim Kirchweg handelt es sich um einen Weg 2. Klasse. Dem entsprechend liegt die Zuständigkeit nicht beim Tiefbauamt sondern bei der Gemeinde.</p>	X		



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
	Hauptstrasse umgehen zu können				
3	Fussgänger bei Restaurant Rössli zu nahe bei Kurve (Überqueren Rickenstrasse sehr gefährlich) (2)			X	
4	Verkehrssicherheit beim Restaurant Waldegg verbessern, eine Fussgängerüberführung von Vorteil. (9)	Das Gebiet Waldegg ist als Unfallschwerpunkt bekannt und ein Umgestaltungsprojekt ist bereits umgesetzt.	X		
5	Gefährliche Einfahrten beim Volg sowie zur Überbauung vis-à-vis bzw. zur Überbauung Felsenrain (14)			X	
6	In Betzikon an der Bushaltestelle fehlt ein Fussgängerübergang/Verkehrinsel (10)	Ein Fussgängerübergang bzw. eine Verkehrsinsel wird gemäss den massgebenden Normen und Richtlinien geprüft. Dies würde jedoch ein südseitiges Trottoir erfordern.	X		
7	Kein Tempo 30, da Sattelschlepper im Winter dann definitiv wegen der Steigung steckenbleiben (1)	Temporeduktionen können nicht pauschal ausgeschlossen werden, sind jedoch nicht als direkte Massnahme vorgesehen.	X		
8	Trottoirs sind zu schmal (teilweise ev. Trottoirführung mit Eisenpfosten sinnvoll) (5)	Die Trottoirs werden gemäss den massgebenden Normen und Richtlinien geprüft.	X		
9	Zufahrt zum Restaurant beim Altersheim Berg ist gefährlich. Die Busbucht und der behindertengerechte Ausbau des Bushäuschen fehlt. (1)			X	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
10	Ausfahrt aus Bauwilergass ist gefährlich: Sichtwinkel wird nicht eingehalten, weil die bestehende Böschung (mit Gras) die Sicht versperrt. Weiter fehlt in der Rickenstrasse eine Schutzinsel für die zahlreichen Benutzer des Wanderwegs Geretingen/Bauwil und für die Benutzer der Bushaltestelle. (1)	Es wurde eine Road Safety Inspection (RSI) durchgeführt, mit welcher Sicherheitsdefizite und entsprechende Massnahmen eruiert wurden. Massnahmen, welche unabhängig des Ausbaukonzepts umgesetzt werden können, werden als Sofortmassnahmen oder im Rahmen des ordentlichen Sanierungszyklusses umgesetzt.	X		

#### 4.6.7 Ausserorts St. Gallenkappel/Neuhaus

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
1	Bei der Autobahnauffahrt und Abzweigung zu Neuhaus Industriegebiet und bei der Kreuzung Rickenstrasse–Rüeterswilerstrasse wäre ein Kreisverkehr sinnvoll. (1)	Die Knoten wurden bzgl. Sicherheit und Leistungsfähigkeit geprüft und es werden entsprechende Optimierungen vorgesehen. Eine Änderung des Knotentyps zu einem Kreisel ist jedoch nicht erforderlich. Die Autobahnauffahrt liegt nicht im Zuständigkeitsbereich des Tiefbauamts.			X
2	Bessere Beschilderung Veloweg in Neuhaus sowie bei Berggarage (1)			X	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
3	Beim Industrieanschluss Hinterwies vor dem Autobahnanschluss muss unbedingt eine Unterführung und ein Kreisell gebaut werden, damit die Sicherheit für Fussgänger- Velo und Autoverkehr markant verbessert werden kann. (1)	Der Knoten wurde bzgl. Sicherheit und Leistungsfähigkeit geprüft. Es bestehen jedoch keine normativen Defizite. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms ist eine Rad-/Gehwegunterführung vorgesehen.	X		

#### 4.6.8 Neuhaus–Wattwil (grundsätzliche Optimierungen)

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
1	Mit folgenden Optimierungsmassnahmen kann die Sicherheit der Schulkinder einfach verbessert werden: (1) - Warnschilder «Achtung Schule» auf der Strasse - Warnschilder «Achtung Schule» als Strassenschilder - Warnblinklichter bei Schulanfang und Schulende, welche die	Die Signalisation wird gemäss den massgebenden Normen und Richtlinien geprüft.	X		



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Antwort Kanton St.Gallen	Weiterbearbeitung		
			teilweise	Ja	Nein
	Verkehrsteilnehmer auf die Kinder aufmerksam machen.				
2	Durchgängige Trottoirs (1)				
3	Separate Velowege (3)	Optimierungen der Veloführung werden ohnehin geprüft, u.a. auch separate Velowege.	X		
4	80 km/h-Strecken für Velofahrer gefährlich (1)			X	
5	Die Rickenstrasse ist durchgängig zu schmal und mit einer zu hohen Geschwindigkeit befahrbar (8)	Die Strassendimensionierung (Breite) erfolgt gemäss den massgebenden Normen und Richtlinien. Gemäss aktueller Rechtsgrundlage können auf Kantonsstrassen nur unter bestimmten Voraussetzungen die signalisierten Höchstgeschwindigkeiten herabgesetzt werden. Sofern diese Voraussetzungen erfüllt sind, wird dies geprüft.	X		
6	Durch Anlegen mehrerer Ausfahrtsplätze auf der ganzen Strecke könnten langsame Verkehrsteilnehmer wie schwere LKW oder landw. Fahrzeuge einfacher dem schnelleren Verkehr Platz machen. (2)			X	



**Tiefbauamt**

Kantonsstrasse **Nr. 14 und 15**

RMS-Kilometer **KS 14: km 1.750 – km 6.830**  
**KS 15: km 0.000 – km 8.870**

Gemeinden **Wattwil, Eschenbach, Gommiswald**

Bauobjekt **Ausbaukonzept Rickenstrasse**

Plan, Massstab **Anhang zum Mitwirkungsbericht**

<p>Projektverfasser</p> <p>Tiefbauamt Kanton St.Gallen                  Mobilität und Planung                  Lämmliisbrunnenstrasse 54                  9001 St.Gallen</p> <p>T 058 229 xx xx                  www.tiefbau.sg.ch</p>	<p>Genehmigungsvermerke</p>	<p>vom TBA freigegeben</p>	
<p>Plan</p> <p>Projekt B63.3.014.219</p> <p>Mn/FGS</p> <p>FinV</p>	<p>Ausfertigung für</p>		<p>Format A4</p>
<p><b>Vorstudie</b></p>	<p>Entwurf</p>	<p>Gezeichnet</p>	<p>Geprüft Datum</p>
<p>Vorprojekt</p>	<p></p>		<p>MMA 24.08.2023</p>
<p>Bauprojekt</p>			
<p>Genehmigungs-/Auflageprojekt</p>			
<p>Ausschreibung</p>			
<p>Ausführungsprojekt</p> <p>Dok. des ausgeführten Werks</p>			



## Anhang

### 1.1 Varianten Ricken

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
1	<p>Die wohl wichtigste Fragen wären die Lösungen, welche durch die Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 30km/h und die weiteren möglichen Massnahmen für den Langsamverkehr, welche auf der bestehenden Strasse realisiert werden könnten. Ein Viadukt als Begradigung der Kurve im Gallenmüsli kurz vor Dorfeingang (Parzelle) W3293 erscheint unumgänglich, bzw. ergibt sich rein schon aus der Unfallhäufigkeit. Desweiteren müssen zwingend funktionierende Fussgängerquerungen geschaffen werden. Ansonsten wäre vor allem aufzuzeigen, wie künftig ein Radweg geführt werden könnte. Es braucht unbedingt eine durchgängige, sichere und attraktive Veloweglösung von Wattwil-Neuhaus. Dieser kann innerorts (wo es die Platzverhältnisse nicht anders zulassen), mittels Kernfahrbahn und Radspur realisiert werden. Ausserorts muss dieser jedoch zwingend als eigener Radweg geführt werden.</p>	
2	Rickenstrasse sehe ich auch die O1B Variante als sinnvoll an	
3	weiterzuverfolgende Variante: O1b Ortsumfahrung Nord-West	
4	<p>Sehr geehrte Herren, Ich bin im Dorfe Ernetswil aufgewachsen und auch noch wohnhaft, ich habe in diesen 65 Jahren viele Entwicklungen in und um die Gemeinde und Region miterlebt und teilgenommen. Umfahrung Uznach Vor ca. 50 Jahren wurde schon an Plänen für eine Umfahrung Uznach über Herrenacker gearbeitet, geschehen ist bis heute nichts, auch am Widerstand der Anwohnern, und weil es keine weitreichende Entlastung gebracht hätte. Seit Jahren wird wieder versucht eine Lösung zu finden, und ich behaupte es werden wieder jahrelange (ver)Planungen verstreichen ohne gesamtheitliche, zielorientierte und nachhaltige Lösungen zu präsentieren. Heute haben wir folgende Probleme, in allen Gemeinden ___ viel mehr Einwohner in allen Gemeinden ___ es werden auch in den nächsten 20 -30 Jahren noch mehr</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>___ viel mehr Autos auf den Strassen ___ es werden in den nächsten 20 – 30 Jahren noch mehr ___ alle Einwohner sind mehr mit Autos usw. unterwegs ___ alle gehen nicht zu Fuss einkaufen usw. ___ viele bestellen Online was täglich 10 verschiedene Lieferanten ausliefern ___ viele Geschäfte bestellen heute - Morgen wird geliefert. (Kein Lager mehr) ___ viele Geschäfte des täglichen Bedarfs existieren nicht mehr vor Ort, auch Arbeitsplätze ___ die vielen Einwohner müssen auswärts Arbeiten, und fahren morgens und abends durch die Dörfer. ___ ich habe schon erlebt, dass in Dörfern mit Umfahrungen noch mehr Geschäfte und Restaurants geschlossen wurden. ___ es gibt noch viele andere Punkt die berücksichtigt werden müssen. Noch ein Erlebnis meinerseits, Als ich vor mehr als 25 Jahren mit meiner Familie in die Ferien nach Venedig fuhr, habe ich zum Voraus meine Reise mit der Karte geplant, ohne Computer und Routenplaner, Ich fuhr die Strecke Chiasso – Mailand – Bologna , fuhr ich ca. 10 km ausserhalb von Mailand auf dem Autobahnring, das nenne ich eine weitsichtige und zukunftsorientierte Umfahrung. Das hat mich damals imponiert.</p> <p>Planungshorizont erarbeiten Wer eine Strasse langfristig in .... Jahren ausführen möchte, sollte sofort die geeigneten und längerfristig dazu benötigten Flächen in die Ortsplanung einfliessen lassen, und als Bauverbote einzuzeichnen, leider ist das in allen Orten seit ... Jahren sträflichst vernachlässigt wurden, und fehlt heute völlig.</p> <p>Umfahrung – Entlastung Uznach Ab Kreisel in Schmerikon – Linthpark – ausserhalb Burgerriedstrasse in Benknerstrasse.</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Somit entfällt die Anbindung an die Rickenstrasse nach Gommiswald, weil diese Strasse nur noch als Zubringer benötigt wird. Kaltbrunn – Gommiswald – Ricken nur noch Zubringerdienst. Uznach – Gommiswald – Ricken nur noch Zubringerdienst</p> <p>Variante 1 Für später, schon jetzt nördlich an Benken vorbei bis Schänis eine Freihaltezone für eine Fortführung ausscheiden. Wenn diese Strasse weiter bis Schänis resp. Anschluss Bilten gebaut würde könnten die Orte Kaltbrunn und Benken ihre Zufahrten zu dieser Strasse erstellen.</p> <p>Variante 2 Kaltbrunn und Benken könnten von ihren Dörfern einen Zugang zur Benknerstrasse ausserhalb des Siedlungsgebietes erstellen, und so die Umfahrung Uznach benützen, mit Zugang in Schmerikon zur A15.</p> <p>Bahnübergang Uznach; Wären gute Ideen damals schon vorhanden gewesen, hätte man bei der Sarnierung der Bahnstrecke Uznach – Kaltbrunn (Planung 16 Jahre), den Übergang anpassen können, damit die Strasse als Unterführung hätte erstellt werden können. Sinnvoll wäre für Uznach ein 2-spuriger Grosskreisel Zürcherstrasse – Bahnhofstrasse, somit würde weniger Stau im Städtli stehen, und eine Spur könnte immer fahren.</p> <p>Gommiswald Gommiswald wird nach dem geplanten Umfahrung Uznach den gesamten Verkehr schlucken müssen, denn wenn die Strasse oberhalb Uznach fertig ist, ??????? Gemäss Auskunft, die ich schriftlich erhalten habe, (19.04.2022) dürfen keine Fahrzeuge mehr von Ernetswil nach Uznach fahren, denn das Zentrum Uznach ist dann Verkehrsfrei, gem. Auskunft des Planungsbüro müssen alle Fahrzeuge ab Ernetswil durch Gommiswald oder St.Gallenkappel nach Uznach oder Schmerikon fahren. - Gommiswald freut euch-</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Ernetschwil</p> <p>In Ernetschwil haben wir seit dem Bau der neuen Hofmühlebrücke an den Morgen – Mittag und Abendstunden sehr viel mehr Verkehr von den umliegenden Gemeinden, es fahren viele durch das Dorf von Schänis, Kaltbrunn usw. die nach Rapperswil, Jona und ins Zürcher Oberland liefern oder Arbeiten gehen. Hier können sie immer fahren, denn in Uznach stehen sie vom Spital Schlange wenn die Barriere geschlossen ist. Zur Entlastung des Durchgangsverkehrs ist nur eine wirksame Entlastung zu erreichen, wenn der Transitverkehr wegfällt, sprich auf eine Strasse gelenkt wird, das nicht die Dörfer und Weiler tangiert. Da ist rigoros mit nur „Zubringerdienst“ zu beschildern. Den allgemeinen Verkehr der Lieferungen, Einkäufe, Sport und Freizeit sowie Arbeiter und Gewerbe usw. wird die Dörfer weiterhin belasten, oder könnten durch punktuelle Entlastungsstrassen gelöst werden.</p> <p>Tunnel statt Ausbau an verschiedenen Orten. Als Dauerhafte und Nachhaltige und Ökologisch Zukunftsweisende Lösung Mit dem Bau eines Tunnels von der A15 in Neuhaus Einstich Bauwil, bis zur Umfahrung Ausfahrt Lichtensteig (Bunt). Länge ca. 14 km. Ich bin mir bewusst dass das keine günstige Lösung ist, aber eine langfristig sicher günstigere als eine punktuelle Pflästerli – Lösung bis nach Wattwil. Ein neuer Anschluss Wattwil an Umfahrungskreisel vom Ricken ist keine optimale Lösung mehr zu machen, weil es zu eng ist, also Anschluss Lichtensteig vorsehen. Kosten, Wenn wir die Kosten der vergangenen verplanten 50 Jahren für eine solche Lösung benützen könnten. ??? Wenn wir die Planungskosten der Ortumfahrungen der nächsten 20 Jahre auch noch in diese Nachhaltige und Zukunftsorientierte Lösung verwenden, ist schon viel der 14 km bezahlt. Zukünftige Einsparungen im Unterhalt sind erheblich, denn es fällt kein Winterdienst und Salzen an, was über den Ricken Pass jährlich einiges kostet, und für den Tunnel spricht. Auf halber Strecke könnte allenfalls noch eine Anbindung, Tunnelausfahrt, an das Zürcher Oberland vorgesehen werden, in der Nähe von dem Touristenpunkt Atzmännig. Für später planen (Laupen-Wald-Hinwil-Winterthur). Ebenso könnte, wenn nötig, einen Zugang für Ricken realisiert werden.</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Mit freundlichen Grüßen, und viel Erfolg und Motivation für eine baldige und Zukunftsorientierte und Weitsichtige Lösung, die auch in 100 Jahren noch seine Berechtigung hat.</p> <p>NB; Stellen sie sich vor, hätten unsere Gross – und Urgrossväter vor 120 Jahren keine weitsichtigen Projekte wie Strassen, Brücken oder Tunnels erstellt, hätten wir heute zu vielen Orten keinen Zugang!!</p>	
5	<p>- Wünschenswert wäre Variante O1c. - Ansonsten O1b+O1d</p>	
6	<p><b>2 identische Eingaben</b> In Ricken ist die Variante O1b und O1d zu favorisieren</p>	2
7	<p>O1 weiter verfolgen O1b verwerfen da die Probleme nicht behoben sondern lediglich verschoben werden. Der Anschlusspunkt West ist viel zu nahe am Ort.</p>	
8	<p>O1b bevorzugt</p>	
9	<p>O1b finde ich eine gute Lösung</p>	
10	<p>O1b ist die beste Lösung</p>	
11	<p>O1b und O1b+O1d Kombi beide gut. Es muss etwas gemacht werden, das über die Nutzung der bestehenden Strasse hinausgeht.</p>	
12	<p>1. Diese Varianten sind unbrauchbar, weil sie nicht das ganze Dorf entlasten und sogar bewohntes Gebiet durchqueren. 2. Die Schweizerbevölkerung wächst rasant - Jahr für Jahr, gleichermassen wird gebaut - Jahr für Jahr. Es ist also nur eine Frage der Zeit, bis unsere Dörfer zusammenwachsen. Was nützen dann die empfohlenen Kurzumfahrungen? Nichts! Die einzig brauchbare Lösung ist deshalb nur die Langtunnel-Variante. Das grösste Verkehrsaufkommen haben wir an Werktagen morgens und abends d.h. es ist hauptsächlich der Berufsverkehr, dieser pendelt zwischen Toggenburg-Linthgebiet oder Toggenburg-Zürioberland tagtäglich. Der Schwerverkehr fährt über den Rickenpass, weil dies der kürzeste Weg ist. All diese Fahrzeuglenker würden nachher durch den Langtunnel fahren und somit wären unsere Dörfer (Ricken,</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	Gebertingen, St. Gallenkappel) wirklich entlastet. 3. NEIN zu den Varianten 01, 01a und 01b.	
13	Ab sofort 30 Zone Zusätzlich lärmveringerten Belag.	
14	absoluter Schwachsinn! Die Natur wird noch mehr verbaut. Bringt überhaupt nichts. Der grosse Verkehrsfluss wird nur umgelagert.	
15	Als angrenzendes Unternehmen kommt für uns aus betrieblicher Sicht nur die Variante 03+ (Nord-Umfahrung lang plus) in Frage. Die Variante 03a und 03b haben während der langen Bauzeit signifikante negative Auswirkungen auf unsere Geschäftstätigkeit.  Zusätzlich finde ich es schade ein so schönes Naherholungsgebiet, welches von unseren Mitarbeitenden regelmässig über Mittag genutzt wird, kaputt zu machen.	
16	Als betroffenen Grundeigentümer der offenen Nord Umfahrung 01b die sie vorschlagen bin ich natürlich voll dagegen da die Umfahrung vor meinem Mehrfamilienhaus durch den Sitz- und Spielplatz führen würde, das sagt schon alles. Mein Vorschlag, wenn schon eine Nordumfahrung, das wäre für uns Rickner wahrscheinlich die Beste variante, dann alles im Tunell vom Eingang Ricken Ost bis nach dem Dorf Ricken West bei der Tankstelle. Die Dorfbevölkerung wären auch entlastet.  Mit dem Ausbau der Dorfstraße und ev. Temporeduktion könnte ich auch Leben, da sie sicher die günstigste Variante wäre.	
17	Ausser der Langtunnel-Variante, beurteile ich die vorgeschlagenen Varianten als schlecht. Vor allem die Varianten 01a und 01b sind inakzeptabel, weil diese nicht das ganze Dorf entlasten würden. Oberstes Ziel einer allfälligen Umfahrung Ricken muss sein, dass das ganze Dorf davon profitiert d.h. vom Durchgangsverkehr entlastet wird. Es ist also wichtig, dass die ganze Umfahrung durch unbesiedeltes Gebiet geführt wird - also gänzlich ausserhalb des Dorfes gebaut würde. Für so ein kleines Dorf wie Ricken, sollte dies möglich sein (Vorschlag siehe "weitere Varianten").	
18	Bin ich nicht direkt betroffen, aber die Kurzvariante über Nordwest wäre gut.	
19	bin nicht einverstanden	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
20	Der Gemeinderat unterstützt in Bezug auf den Abschnitt Ricken bis Wattwil aufgrund der vorliegenden Informationen die Weiterverfolgung der Varianten O1 / O1b / O1b + O1d, zumal von diesen die höchste Entlastung zu erwarten ist.	
21	Der Vorschlag 01b für die Umfahrung Nord-West Ricken finde ich sehr schlecht, da die Linienführung praktisch bei mir durch den Garten führt. Ich verstehe was für ein Nutzen eine Umfahrung mit sich bringt, aber war der Planer von allen guten Geistern verlassen als er sich für diese Linienführung entschieden hat? Oder wie kommt man drauf, eine offene Strasse quer durch einen Vorgarten zu planen? Von mir aus kann diese Linienführung so bleiben, wenn die ganze Strecke ein Tunnel wird den man von Aussen nicht sieht. Ich werde diese offene Linienführung mit allen mir verfügbaren Mitteln bekämpfen.	
22	Der Vorschlag ist aus meiner Sicht vernünftig	
23	Der Vorstand favorisiert die Variante 01b und 01d, da dies auch für den Langsamverkehr sinnvoll ist, was ebenfalls dringend notwendig wäre. Die Variante 01 bringt dem Dorf Ricken nichts. Mit dem Tunnel kann sich das Dorf Ricken weiterentwickeln, was sicher auch sinnvoll ist, da die Verdichtung in den grösseren Orten sicher bald an Grenzen stossen wird.	
24	Die beiden Varianten Umfahrung und Kombination sind sinnvoll. Das östlich Portal sollte wie skizziert vor der unfallanfälligen Kurve liegen, so dass dieser Abschnitt ebenfalls entlastet und umfahren werden kann.	
25	Die Favorisierte Variante 01b ist eine Verlagerung des Verkehrs in den oberen Teil des Rickens und mit einer grösstenteils offenen Fahrstrecke nicht eine Lösung für das Dorf. Es gibt einen erheblichen Kulturlandverlust und der Verkehrslärm wird nur verlagert. Die Variante 01c finde ich die beste Variante. Der Umfahrungstunnel würde weniger Verkehrslärm bringen, kaum Kulturlandverlust, die Ökoflächen, vor allem Rietflächen schützen und sogar der Wildwechsel in diesem Gebiet würde gefördert. Was weniger Unfälle mit Tieren zur Folge hätte. Zusammen mit einer möglichen 01d Variante würde ein grosses Gebiet im Ricken die beiden Talseiten der Hochebene für Tier und Mensch öffnen. ( Natur, Wildtiere und Naherholung) Die Ricknerinnen und die Rickner hätten ein Dorf, dass durch weniger Lastwagen und Autos belastet würde. Der Tunnel würde auch bei einem Schneereichen Winter die Sicherheit der Fahrzeuglenker auf der Passhöhe sichern.	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
26	Die FDP Toggenburg freut sich, dass von Seiten des Kantons St.Gallen der Handlungsbedarf für eine Umfahrung des Dorfs Ricken erkannt wurde. Die Lebensqualität der Bewohner des Dorfs Ricken könnte mit einer Umfahrung erheblich gesteigert werden. Die Varianten O1a und O1b sind zu priorisieren und weiter zu verfolgen. Dabei sollte der Flächenverbrauch und insbesondere eine Beeinträchtigungen der Landwirtschaft möglichst minimal ausfallen.	
27	Die Kombi-Variante 1b+1d eröffnet neue Möglichkeiten, allerdings sollte die Uznacherstrasse aufgehoben/gesperrt werden und der Verkehr via Rapperswilerstrasse/Rickenstrasse bis zum Anschluss Schwarzholz gelenkt werden. Gründe dafür: Es sind Wohnhäuser an der Uznacherstrasse, es sind viele Amphibienwanderungen über die Uznacherstrasse, ein Teil der Rickenloipe geht über die Uznacherstrasse, generell könnte das Gebiet um den Parkplatz Eich für den sanften Tourismus (Winterwanderwege, Schlittelweg, Langlaufloipe etc.) aufgewertet werden. Zudem sollte der Schwerverkehr und der Durchgangsverkehr im Ricken nachher Richtung Neuhaus zur Autobahn gelenkt werden und nur als Zubringer via Schwarzholzanschluss Richtung Gommiswald fahren. Der Anschluss Schwarzholz kann auch Uznach entlasten, denn von Uetliburg aus wird eine Fahrt über den Anschluss Schwarzholz Richtung Rapperswil/Zürcher Oberland attraktiver.	
28	Die Kurze Variante ist besser	
29	<b>Zwei identische Eingaben</b> Die örtliche Umfahrung kommt für mich nicht in Frage weil das Ortsbild zu fest beschädigt wird (offene Umfahrung)	2
30	Die Ortsdurchfahrt Ricken weist einen enormen Durchgangsverkehr auf. Davon ist ein beachtlicher Anteil Schwerverkehr. Innerhalb der Ortsdurchfahrt wurden die Sicherheitsdefizite erkannt und auch die fehlende bzw. ungenügende Veloinfrastruktur wurde erkannt. Einzelne Elemente und Verbesserungen innerhalb der Ortsdurchfahrt Ricken sind jedoch zeitnah umzusetzen unabhängig der weiteren Umsetzung einer Kernumfahrung.  Mit dem Ausbau der Verbindung von Ricken nach Neuhaus und Autobahn ist sicherzustellen, dass der Verkehr (besonders Schwerverkehr) auf diese Route geführt wird. Die Route über Gommiswald und Kaltbrunn nach Schänis zur Autobahn darf für den Schwer-verkehr keine Option sein.	



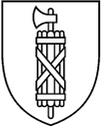
Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Mit der Variante O1 wird der Verkehr nicht zielführend aus dem Ortskern Ricken eliminiert. Daher ist eine Kernumfahrung zu bevorzugen.</p> <p>Die angedachten Varianten O1b (Nord-West) erachtet der Gemeinderat als zweckmässigste Variante, wobei allenfalls auch die Variante O1a eine Möglichkeit wäre. Die Variante O1c ist ebenfalls zielführend aber wohl sehr kostenintensiv.</p> <p>Die Kombivariante O1d in Zusammenhang mit der Variante O1b erachtet der Gemeinderat als mögliche Variante. Sollte diese Variante O1d weiterverfolgt werden, so ist jedoch die Uznacherstrasse zu sperren und der Verkehr über die Rapperswilerstrasse zu führen. Auf der Rapperswilerstrasse gibt es keine Wohnhäuser. Im Gegensatz zur Uznacherstrasse, wo mit dem Weiler Bildhus und dem Fichtenweg wesentlich mehr Personen durch den Strassenverkehr beeinträchtigt würden. Auch würde mit dieser Verkehrsführung der gesamte Verkehr zwischen dem Quartier Fichtenweg und Dorf Ricken hindurchgeführt, was sicher nicht ideal ist.</p> <p>Das Naherholungsgebiet Ricken mit der Schlittenbahn Rittmarren – Egg, dem Skilift Bild-haus und der Rickenloipe, sowie die Winterwanderwege würde zerschnitten.</p> <p>Ausserdem gibt es entlang der Uznacherstrasse einige Gewässer (Weiher) welche eine grosse Amphibienvielfalt ausweist. Damit verbunden sind grosse Amphibienwanderungen ausgewiesen.</p> <p>Zudem ist auf der Uznacherstrasse eine Lücke des Velowegnetzes zu schliessen und die dringend nötige Fuss- und Velowegverbindung zu realisieren.</p>	
31	<p>Die Ortsumfahrungen, insbesondere auf dem Ricken, sind zu gravierende Eingriffe ins Landschafts- und Ortsbild. Erneut werden wertvolle Flächen versiegelt und der Landwirtschaft und Natur entzogen. Die Biodiversität sollte gefördert und nicht weiter zerstört werden.</p>	
32	<p>Die Rickenvariante ist schädlich für das Dorf Ricken und es wurden viele lokale Bedingungen nicht berücksichtigt.</p> <p>Derzeit führen ca. 14'000 Fahrzeuge täglich über den Ricken. Vieles davon ist reiner Transitverkehr, welcher via Untertunnelung schnell und effizient von der Autostrasse Uznach - Jona Richtung Autostrasse Wattwil - Wil geleitet werden könnte. Auch wenn es gem. euren Berechnungen "nur" ca. 50% wären, so muss man berücksichtigen, dass darunter nahezu 100% des LKW-Verkehrs beinhalten würden.</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Kein Transit-LKW fährt freiwillig über den Ricken, wenn ein schneller und energiesparsamer Tunnel vorhanden wäre. Gerade im Winter, in welchem bei starkem Schneefall oft LKWs auf den Rickenstrassen stecken bleiben, würde ein Tunnel sehr hilfreich sein. Dies wurde bei den Teilvorschläge des Kantons nicht beachtet.</p> <p>Kommen wir zur vorgeschlagenen Rickenumfahrung.</p> <p>Die Hauptstrasse durch das Rickendorf würde selbstverständlich massiv entlastet, dadurch würden auch die letzten verbleibenden Restaurants weniger Besucher bekommen, da diese nicht mehr gesehen werden und auch keine spontanen Gäste mehr empfangen werden. Dies würde für das Gastgewerbe des Dorf Rickens schädigend sein.</p> <p>Zusätzlich ist auch der Dorfladen "Spar" um jeden Kunden erfreut und oftmals halten spontan PKW-Fahrer an und kaufen lokal ein. Die Existenz des letzten verbleibenden Dorfladens wäre damit gefährdet.</p> <p>Die vorgeschlagene Umfahrung führ dazu, dass die Liegenschaft an der Wattwilerstrasse 45, welche derzeit in der Kurve liegt, würde, direkt an den neuen Tunnelausgang liegen. Dadurch würde der Tunnel wirken, also ob ein Megafon auf die Liegenschaft gerichtet wäre. Es wäre wohl kaum mehr auszuhalten vor Ort.</p> <p>Der Tunnel würde ein Teil des Weidegebietes unterfahren und anschliessend an dessen Oberfläche vordringen. Eine schöne, natürliche und schützenswerte Landschaft wird damit zerschnitten.</p> <p>Die Strasse wird anschliessend über den Rickenbach und die Waldestrasse geführt.</p> <p>Der Rickenbach dient für viele Anwohner und dessen Kinder als Erholungsgebiet und ist wunderschön anzusehen. Durch die neue Strassenführung würde die jetzt ruhige, erholsame, familienfreundliche Waldestrasse mit ca. 14'000 täglichen Fahrzeuge eine massive Lärmeschallung erleben.</p> <p>Kinder und Haustiere, welche jetzt ohne Sorgen in der Natur und auf der verkehrsarmen Dorfstrasse spielen können, wären anschliessend in</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>der Hauptverkehrszone und bleiben wohl besser zuhause in Sicherheit.</p> <p>Nach der Waldestrasse führ die geplante Verkehrsumleitung durch die Ricken-Nachtloipe und eliminiert diese gänzlich. Der Ricken ist weithin bekannt für seine seit über 50 Jahren bestehenden Loipen und wird von vielen Langlaufsportlern wie auch von Winterwanderern sehr geschätzt. Man könnte sagen die Rickenloipe ist eine wichtige Lebensader für den Ricken und definitiv sehenswert.</p> <p>Anschliessend an die Nachtloipe führt die Umfahrung durch die einzigen beiden Tennisplätze vom Ricken hindurch. Sportler, welche gerne in der Natur in aller Ruhe ein Tennisspiel machen möchten, können dies heute jederzeit tun. In der Zukunft müssten diese beiden Tennisplätze den 14'000 Fahrzeugen platz machen und würden verschwinden.</p> <p>Zusätzlich ist die Umfahrung durch den Ricken Freizeitpark geplant und zerstört dort einige Häuser, sowie den Aussenpool, welcher gerne von über 90 Familien und dessen Kindern seit Generationen genutzt wird. Seit dem, das Rickenbad zugegangen ist, ist dies der einzige verbleibende Ort für die direkten Anwohner und Gäste.</p> <p>Der Ricken Freizeitpark umfasst mehrere Ferienhäuser und wird gerade in den schönen Jahreszeiten rege genutzt. Familien, welche dem Alltagslärm der Stadt entfliehen möchten, können hier abschalten und die Ruhe inkl. Natur geniessen.</p> <p>Die Umfahrungsstrasse führ allerdings dazu, dass einige der liebevoll gepflegten Häuser entfernt werden müssen und dass viele der übrig gebliebenen Häuser direkt an der Hauptverkehrsachse erwachen würden.</p> <p>Jene Mitbürger, welche hier die Ruhe gesucht haben, wäre dann besser in den lärmigen Städten geblieben als neu direkt neben der Hauptstrasse entspannen zu wollen.</p> <p>Der Anschluss an die Rapperswilerstrasse, sowie der Ausbau der Rickenschwingerweg führ dazu, dass das Hauptgebäude für die Rickenloipe entfernt werden müsste, was den letzten Todesstoss für die Rickenloipe bedeutet. Auch wird die Verkehrsbelastung in dieser Gegend nicht um 1 Fahrzeug verringern mit dieser Umfahrung.</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Es gibt grundsätzlich zwei Möglichkeiten, um wirklich etwas für das Dorf Ricken zu tun.</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Die komplette Untertunnelung des Rickens mit einer Verkehrsreduktion von ca. 50% inkl. fast allen LKWs.</li><li>2. Der Bau eines Kreisels bei der Kreuzung Rapperswilerstrasse, Wattwilerstrasse und Uznacherstrasse. Der Kiesel reduziert war das Verkehrsaufkommen nicht, allerdings verringert dieser die Durchfahrtsgeschwindigkeit und steigert zusätzlich die Verkehrsflussrate. Platz für einen Kiesel wäre vorhanden.</li></ol>	
33	Die Umsetzung der Variante O1d ist aus meiner Sicht sehr wichtig. Die Verkehrswege innerhalb der Ortschaften werden spürbar verkürzt, wodurch die Lärm- und CO2-Emissionen reduziert werden können.	
34	<p>Die Variante ‚Süd lang‘ (O3d) schneidet in ihrer Bewertung besser ab als die Variante ‚Nord kurz‘ (O3b), trotzdem wird letztere zur Weiterbearbeitung empfohlen!</p> <p>Wir beantragen beide Varianten nicht weiter zu verfolgen, da sie im Vergleich zur Variante ‚Nord lang‘ in der Summe aller Indikatoren weit abfallen.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Weiter überzeugt die Variante ‚Nord kurz‘ (O3b) nicht, da sie Betzikon ganz ausser Acht lässt und das Oberdorf mit öffentlichen Nutzungen, sowie den Langsamverkehr empfindlich entzwei schneidet. Die nötige Entflechtung von MIV, ÖV und LV am Portal Oberdorf wird zu unbefriedigenden Lösungen und erhöhten Kosten führen.</li></ul>	
35	Die Variante 01b in Ricken würde das Dorf nicht umfahren. Es ist ein massiver Eingriff in das Dorf Bild. Zu viele Strassen für den Ricken. Dies bedeutet das wichtiger Natur Raum verbaut wird.( Wildwechsel wird unterbunden). Die Variante 01c würde am besten für den Lärmschutz sein, am wenigsten in die Natur eingreifen, das Dorf nicht aufteilen und unser Hochmoor erhalten .Für uns Rickner kommt nur eine Tunnelvariante in Frage !!!!	
36	Die Variante 01b schneidet einige Häuser ab. Das Dorf Ricken ist schon durch die beiden Gemeinden geteilt. Und nun werden die letzten Häuser bei der Waldestrasse noch durch eine Strasse geteilt. Die Streckenführung entlang dem Camping ist für mich nicht realistisch. Als wichtige Einnahmequelle des Dorfes und Erholungsgebiet, ist die Attraktivität des Campings nicht mehr gegeben mit einer Umfahrungsstrasse als Nachbar. Diese Strassenführung würde auch die Nachtloipe was die Attraktivität des Dorfes sowie Gastronomie fördert beeinträchtigen.	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
37	<p>Die Variante O1a in Kombination mit O1d erscheint mir sehr innovativ und löst verschiedene Problemzonen optimal. Starke Schutzzonen sowie Quellwasserfassungen werden weitgehend entlastet und der Langsamverkehr kann auf der bestehenden Strasse belassen werden. Zudem wäre die nötige Querverbindung südwestlich Ricken bei Variante O1b kaum realisierbar (Schutzzonen, Langlaufzentrum). Ohne diese Querverbindung wird Dorf Ricken nur teilentlastet. Variante O1 ist sinnlos.</p>	
38	<p>Die Variante Ortsumfahrung O1b Nord-West Ricken zeigt gute Ansätze. Meiner Meinung nach gehört jedoch die ganze Umfahrung ab dem "Sunnähüsli Rank "in den Boden. Der Tunnel muss bis ausserhalb der heutigen Ortstafel im Westen gehen und da in die Rapperswilerstrasse geleitet werden. So wird möglichst viel Kulturland geschont und auch die Lärmbelastung wird nicht einfach in den Nord-Westen vom Ricken verlagert. Der Kanton St.Gallen sollte sich in dieser Angelegenheit auch einmal die Umfahrungen ( Tunnels) von Küblis und Saas im Prättigau zu Herzen nehmen. Bund und Kanton haben genügend Geld, um Sinnvolle Strassenprojekte zu realisieren.</p>	
39	<p>Die Variante Ricken ist o.k.</p> <p>Generell gilt: Bestehende aber auch zu erwartende Siedlungsgebiete dürfen nicht, egal in welcher Variante für die Umfahrung Ricken, Gebertingen, Betzikon, Chappelle beeinträchtigt werden. Die Voraussetzungen dazu sind in kaum einem vergleichbaren Projekt für die geplanten Umfahrungen geradz ideal.</p> <p>Nehmen Sie das Beispiel A8 Sarnen bis Lungern. Für den Projektleiter: Nehmen Sie die Gelegenheit wahr für einen konstruktiven Erfahrungsaustausch - das Rad der Vorteile einer grösstmöglichen Tunnelvariante muss auch in unserem PJ nicht nochmals erfunden werden. Eine der letzten noch nicht realisierten Umfahrungen: Nicht die Kosten sind massgebend - ich bin überzeugt, dass auch der Kanton nur eine optimale Lösung realisieren will. Was bringt denn schon eine halbe Sache auf Zeit.</p>	
40	<p>Die Variante zur Umfahrung um den Camping / Tennisplatz Ricken wäre fatal! Naherholung wäre dahin!! Besser nur Fussgängersicherheit verbessern mit Besseren Gehwegen oder Fusswegen hintenherum.</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
41	<p>Die Varianten "01a" und "01b" der Umfahrung Ricken sind als ungenügend zu beurteilen. Die vom Kanton zur Weiterbearbeitung empfohlene Umfahrung "01b" ist keine Umfahrung, da sie doch dem Dorf Ricken zugehöriges, bebautes und bewohntes Gebiet (Waldestrasse) durchfährt und nicht umfährt. Des Weiteren ist das Westende von "01b" im Dorf Ricken, mitten in der Wohnzone gelegen, dass in Zeiten akuten Wohnungsmangels und Bevölkerungszuwachses unverständlich und deshalb abzulehnen ist.</p> <p>Zu favorisieren ist eine Langtunnelvariante, die als Nationalstrasse anzustreben wäre und eine möglichst direkte Verbindung vom Zubringer Toggenburg (Kreisel Brendi) bis zur Nationalstrasse A15 in Neuhaus oder Schmerikon darstellt. Bei einer allfälligen Variante Neuhaus müsste der Tunnel in Betzikon enden und in die vom Kanton vorgesehene Umfahrung St.Gallenkappel münden, nach Möglichkeit mit dortiger Ein- und Ausfahrt.</p> <p>Bei einer allfälligen Variante Schmerikon müsste ein Zugang im Bereich Gommiswald Ernetschwil ins Auge gefasst werden, der die Verkehrssituation in Uznach massiv beruhigen würde.</p> <p>Die Vorteile einer Langtunnelvariante sind massiv, im Vergleich zu allen anderen, da man in Betracht ziehen muss, dass vor allem der Schwerverkehr das grosse Problem darstellt, den der Kanton (absichtlich?) nicht separat bewertet hat.</p> <p>Es heisst in der Zweckmässigkeitsbeurteilung, dass bei einer Langtunnelvariante nur ca. 50% des Verkehrs über den Ricken entfallen würde. Ich dagegen bin der Meinung, dass beim Schwerverkehr ein wesentlich grösserer Anteil den Tunnel nutzen würde. Daraus würden grosse Vorteile gegenüber den kleinen Dorfumfahrungen hervorgehen. Denke man nur an die Lärmemissionen, Luftverschmutzung, Landschaftsverhandlung, Kulturlandvernichtung, Wildwechsel, Verschleiss an Fahrzeugen und Fahrbahn und alle Probleme die der Winter mit sich bringt, um nur einige aufzuzählen.</p> <p>Neben der Langtunnelvariante, ist eine gute und zweckdienliche Umfahrung Ricken anzustreben, falls erstere unter keinen Umständen zu verwirklichen wäre. Diese beinhaltet die Verbindung "01d" wie vom Kanton vorgesehen, von Höhe Schwarzholz dem jetzigen Strassenverlauf folgend bis zur Linkskurve Höhe Fichtenweg (Ricken), aus besagter Linkskurve eine Rechtskurve machen und eine RICHTIGE Umfahrung des Dorfes Ricken via Rickenallmeindstrasse zur Seelibach-Brücke/Schönenbergstrasse zu realisieren, um mit einem Viadukt über das Rickentobel "Rickenbach" die Verbindung, ca. auf Höhe Wattwilerstrasse 1121 (Weiler Hell) zu suchen.</p>	
42	<p>Die Varianten 1b und 1c wären unserer Meinung nach am sinnvollsten.</p> <p>Da Variante 1b länger ist als durch das Dorf, bringt es vermutlich zu wenig.</p> <p>Variante 1c wäre optimal, aber wahrscheinlich zu teuer.</p> <p>Wie wäre es mit einer Zwischenvariante mit 2 kurzen Tunnel unter Bergli und Büel?</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	Nach dem Büel, bevor dem Hochmoor würde die Umfahrung wieder auf die bisherige Strasse münden. Ausserdem braucht es einen sinnvollen Anschluss nach Gommiswald.	
43	<b>4 identische Eingaben</b> Die Varianten betreffen mich nur als Durchfahrer. Es ist sicher nötig, das Dorf Ricken zu entlasten. Welche Variante kann ich nicht beurteilen.	
44	Die Varianten, welche der Kanton weiterverfolgen möchte, sind nicht akzeptabel. Wo bleibt die Fairness? Die eine Seite wird vom Verkehr entlastet, während der andere Teil des Dorfes nicht nur das Nachsehen hat, sondern diesem sogar noch mehr Verkehr zugemutet wird. Es muss eine andere und vor allem bessere Lösung auf den Tisch. Eine Umfahrung ist nur sinnvoll, wenn das ganze Dorf Ricken umfahren werden kann. Auch die dazugehörigen Zu- und Ausfahrten der Umfahrung sind ausserhalb des Dorfes - in unbewohntem Gebiet - zu bauen.	
45	Die vom Kanton zur Weiterverarbeitung empfohlenen Varianten kann ich hauptsächlich aus folgendem Grund nicht gutheissen; die Varianten 01a und 01b entlasten nur einen Teil des Dorfes, während der andere Ortsteil umso mehr belastet wird - das kann und darf in der heutigen Zeit nicht die Lösung sein - dies ist ein absolutes "no go"! Eine allfällige Umfahrung muss dem ganzen Dorf Ricken Entlastung bringen und sicher nicht mitten durch bewohntes Gebiet geleitet werden.	
46	Die vorgeschlagenen Varianten bringen mM nicht viel, es sind die nächsten mit der Strasse belastet. Evtl. Überführungen für Fussgänger. Variante 1d besteht schon in Steg/Gebertingen-Ernetschwil-Gommiswald	
47	Die vorgeschlagenen Varianten sind ein absolutes "no go"! Die geplanten Varianten 01a und 01b sind untauglich, weil der Verkehr weiterhin durch das Dorf geführt wird. Eine Umfahrung soll dem ganzen Dorf dienen. Zudem soll meine landwirtschaftliche Fläche nicht durchkreuzt werden. Es stellt ein erhebliches Erschwernis für meine tägliche Arbeit dar. Deshalb NEIN zu 01a und 01b. Die Variante 01a ist grossräumiger zu gestalten und mit 01d zu kombinieren.	
48	2 identische Eingaben Die wohl wichtigste Fragen wären die Lösungen, welche durch die Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 30km/h und die weiteren möglichen Massnahmen für den Langsamverkehr, welche auf der bestehenden Strasse realisiert werden könnten. Ein Viadukt als Begradigung der Kurve im Gallenmüsli kurz vor Dorfeingang (Parzelle) W3293 erscheint unumgänglich, bzw. ergibt sich rein schon aus der Unfallhäufigkeit. Desweiteren müssen zwingend funktionierende Fussgängerquerungen geschaffen werden.	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	Ansonsten wäre vor allem aufzuzeigen, wie künftig ein Radweg geführt werden könnte. Es braucht unbedingt eine durchgängige, sichere und attraktive Veloweglösung von Wattwil-Neuhaus. Dieser kann innerorts (wo es die Platzverhältnisse nicht anders zulassen), mittels Kernfahrbahn und Radspur realisiert werden. Ausserorts muss dieser jedoch zwingend als eigener Radweg geführt werden.	
49	<b>Zwei identische Eingaben</b> Diese Variante erachte ich als eine der schlechtesten Lösungen. Der Verkehr wird nur von der einen Dorfseite auf die andere verlagert. Mehrere Häuser am Dorfrand werden durch die Umfahrung ganz vom Dorf abgeschnitten. Die Umfahrung würde viel zu nahe am Dorfrand zu liegen kommen. Damit gibt es keine Entlastung der Lärm-, Staub- und Abgasemissionen im Dorf.	2
50	Diese Variante ist keine Ortsumfahrung, die Strasse umfährt ja nur den einen Teil des Dorfes und führt noch im Dorf nach Uznach oder Gebertingen. Das ist, meiner Meinung nach, eine weitere Strasse durch's Dorf. Lieber gar keine Umfahrung als diese unsinnige Variante. Das Dorf muss weiträumiger umfahren werden. Schulweg ist ja bis in Allmeind...und auch Rapperswilerstrasse 14 und 17 gehören noch zum Dorf...	
51	Dieses Projekt scheint wegen der zu hohen Kosten für den Ausbau eines Tunnels in der Nähe des Wattiler Kreisels für die Behörden attraktiv. Jedoch bringt es überhaupt gar nichts für unser Leben hier im Dorf wenn wir die 40 tonnen Lastwagen und die hunderte Fahrzeuge den Rickenerpass hoch zwingen und hier oben in verschiedene Richtungen weiterleiten. So verschlechtert sich die Luftqualität und die Emissionen werden weiter steigen. Es muss eine Verbindung mit dem Autobahnzubringer A15 hergestellt werden und zwar einspurig Bergab und zweispurig Bergauf.	
52	Eigentlich nur O1 oder O1b aus meiner Sicht sinnvoll. Kombination mit O1d ist nicht Kosten/Nutzen-effizient. Am Schluss wird sicher die Kosten den Gesamtprojekt Rickenstasse mit den Kosten bewertet. Zu hohe Kosten würden dem "schnellen" Erfolg verhindern.	
53	Eine Umfahrung des Rickens ist nicht notwendig, da es sich bei diesem Dörfchen um ein Strassendorf handelt und aufgrund einer Durchfahrstrasse entstanden ist. Das ländliche Dorfbild ist in der Zeit der Postkutschen entstanden und hat sich seit dem kaum verändert. Täglich fahren tausende Autos über den Ricken, doch jeder der hier wohnt ist sich des Lärms und der Unannehmlichkeiten bewusst und nimmt diese schon lange Zeit in Kauf.  Eine Umfahrung bedeutet nur eine Umgehung des Problems jedoch nicht eine langfristige und nachhaltige Lösung. Wieso sollte man wichtige Grünflächen für eine Umfahrung aufopfern, wenn dies die Belastung nur an andere Stellen verlagert. So hätten die Bewohner direkt an der	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Hauptstrasse etwas ruhigere Zeiten, was jedoch für Bewohner am Dorfrand eine doppelt so hohe Belastung bedeutet. Denn auf einer Umfahrung wird gerne 80 km/h gefahren, was eine noch höhere Lärmbelastung bedeutet. Es verschlechtert nicht nur die Lebensqualität und die Gesundheit von Anwohnern, sondern auch der Natur. Bäume, Tiere, Wälder und Gewässer würden belastet werden und könnten den Menschen nicht so viel Erholung geben, wie jetzt. Nicht nur Grünflächen würden aufgeopfert werden, auch wertvolle Ressourcen würden verschwendet werden.</p> <p>Mit einer Verbreiterung der Strasse und sicheren Überquerungsmöglichkeiten im Dorf könnte man zur angespannten Verkehrssituation erheblich mehr beitragen, als wenn man Steuergelder für eine unverhältnismässige Umfahrung ausgibt.</p>	
54	<p>Eine Verlagerung in das nächste Quartier bringt nichts. Zuviel Kulturland geht verloren, das wir in Zukunft sicher für die Ernährungssicherheit brauchen. Viele benützen es als Naherholungsgebiet. Das Verkehrsproblem auf der ganzen Strecke ist nicht gelöst.</p>	
55	<p>Es gibt schon eine Variante und diese führt aktuell durch Walde durch. Walde ist innerorts 40km/h angeschrieben. Der Verkehr hält sich jedoch kaum an die Geschwindigkeitsangaben. Ebenfalls hat die Strasse keine Troittoir oder Fussgängermarkierungen. Für Kinder und Passanten ist diese Strecke sehr gefährlich und riskant. Es wäre wichtig eine passende Lösung zu finden und diese anzupassen. Ab Sommer wird der Kindergarten in Walde eröffnet, das heisst Kindergarten Kinder werden vermehrt in Walde unterwegs sein.</p>	
56	<p>Es ist nur eine Problemverlagerung der Lärm- und Luftbelastung.</p> <p>Die Ortsumfahrung löst keine Verkehrsprobleme, sondern verlagert die Belastung nur an andere Stellen. Es führt zu einer Verschlechterung der Lebensqualität und Gesundheit der Anwohner und der Umwelt am Dorfrand.</p>	
57	<p>Es ist nur Verlagerung in das nächste Quartier. Zuviel Kulturland geht verloren das wir in Zukunft für die Ernährungssicherheit dringend brauchen. Das Gebiet wird als Naherholungsgebiet viel genutzt.</p>	
58	<p><b>Zwei identische Eingaben</b></p>	2



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Es ist zu begrüssen dass der Ricken entlastet werden soll. Insbesondere für ältere Kirchengänger und Schüler ist die Verkehrssituation eine Zumutung. Mit einer Anpassung der jetzigen Strasse wird die Situation nur minim verbessert werden können. Eine Umfahrung ist daher aus unserer Sicht das Einzig richtige. Wenn allerdings wie im favorisierten Projekt diese Umfahrung das Dorf anderseits durchschneidet, dann wird die Verkehrsproblematik nur verlagert. Ricken ist vergleichsweise klein, ein Tunnel durch das Dorf dementsprechend kurz. Idealerweise würde ein Tunnel von der Tankstelle bis zum 2. grossen Rank in Richtung Wattwil führen. Damit ist die Sicherheit für den Langsamverkehr und vor allem die Fussgänger im Dorf wieder gegeben. Gleichzeitig wird das Lärmproblem gelöst.</p>	
59	<p>Finde das Thema wichtig und jeden Tag denke ich, wie gefährlich und stark befahren die Rickenstrasse ist.</p> <p>Ein Tunnel sowie eine Umfahrung macht Sinn</p>	
60	<p>finde das vorgeschlagene projekt 01b sinnvoll</p>	
61	<p>Für mich ist eine Umfahrung des Dorfes auch eine Lärmbelastung des Dorfes der Lärm kommt meiner Meinung nach einfach aus einer anderne Richtung. Es wärden dadurch einfach andere Anstösser in Mitleidenschaft gezogen. Eine Umfahrung das Dorfes hat zur Folge das man an einem andern Ort eine Strasse bauen muss und so kostbares Wiesland zerstört.</p>	
62	<p>Fussgängersicherheit entlang der Strasse optimieren. Die Naherholungszone Camping + Tennisplatz Ricken nicht entwerten.</p>	
63	<p>Generell beste Lösung: Langtunnel L 1: wenn Pflästerli Politik, dann im Ricken Var. O1c , komplette Entlastung des Dorfes Ricken.</p>	
64	<p>Grundsätzlich bin ich erfreut, dass eine Umfahrung geprüft wird. Die Umfahrung sollte jedoch in einen Tunnel verlegt werden. Der Eingang des Tunnels sollte von Wattwilerseite her vor den Kurven (vor Sicht auf das Dorf) nordseitig sein, da die Kurven beim Sunnehüsli sicherheitstechnisch sehr anfällig sind. Die Ausfahrt des Tunnels müsste nach dem Böhl sein. Der Vorteil der Eintunnelierung führt zu einer natur-, sicherheits- und lärmtechnischen Entlastung des Dorfes. Einsprachen sind mit einer Tunnelierung der ganzen Kurzumfahrung sicherlich massiv weniger zu erwarten. Immer wieder sind auch geschützte Tierarten im Dorf sichtbar und es leben Wildtiere in unmittelbarer Nähe des Dorfes, welche ebenfalls von einem tunnelieren der Strasse profitieren würde. Zudem erhöht die Tunnelierung die Sicherheit der Autofahrer.</p>	
65	<p>Grundsätzlich finde ich die Umfahrung via Tunnel für eine sehr gute Lösung. Die Variante sollte umgesetzt werden.</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
66	<p>Guten Tag Planer-innen, ich habe mich schon mal gemeldet als die Mitteinsele im Waldegg gebaut wurden. Nun seit der Eröffnung Toggenburg und starkem örtlichen Bauten (siehe nur schon Gebertingen) ist das Verkehrsaufkommen noch stärker / mehr! Fotos habe ich an untenstehende Mailadresse gesendet. Beachten sie besonders das Kind mit dem Fahrrad bei Bild 18(176) und 18 (177) kurz vor der Büelgarage in Gebertingen</p> <p>NB: Die Rändli die letztes Jahr zum Schmutz sammeln von der Eggweid bis Hinterschümburg gemacht wurden, erfordern von uns als Velofahrer noch mehr Konzentration wegen Sturzgefahr!</p>	
67	<p>Guter Lösungsansatz, die Kombivariante zum Schutz des Moores in keinem Verhältnis steht. Das Geld kann der Kanton anderswo besser einsetzen.</p>	
68	<p>Guter Vorschlag Jedoch Variante O1b ganze Länge im Tunnel vom Punkt 47.267521, 9.047716 bis Punkt 47.261506, 9.038915 Vorteil: Ganzes Dorf wird umfahren, nicht zwischen Häusergruppe am Rande vom Dorf vom Lärm belasten Wenig Kulturland verbaut Naherholungsgebiet bleibt bestehen</p>	
69	<p>Hier empfehle ich die Variante 01b+01d zur Weiterbearbeitung</p>	
70	<p>Hier empfehle ich die Variante O1b.</p>	
71	<p>Hier empfehlen wir die Variante Nordwestlich mit Spange Richtung Uznach.</p>	
72	<p><b>2 identische Eingaben</b> Hier finde ich die Variante O1b Ortsumfahrung Nord-West die beste Wahl, da diese auch 83% des Verkehrs eliminiert. Auch schneidet diese Variante bez. Lärm und Eingriff in die Natur am besten ab.</p> <p>Die Kombivariante empfinde ich als unzweckmässig, da gerade die Rickenstrasse in diesem Bereich vor kurzem renoviert und ausgebaut wurde und damit nicht mehr genutzt würde und sämtlicher Verkehr auf die Uznacherstrasse geleitet würde, die aber nicht so gut ausgebaut ist.</p>	2



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
73	Hier kann ich keine Aussage zu machen, Eine Umfahrung erhöht die Attraktivität der Gemeinde	
74	<b>2 identische Eingaben</b> Hier stellt sich mir vor allem die Frage, wie die Strassenführung auf der Wattwiler Seite angedacht ist.	2
75	<b>2 identische Eingaben</b> Ich als Präsident der Dorfgemeinschaft Ricken und Mitglied der Interessengemeinschaft " Zukunft Ricken". Bin auch im sinne der Bevölkerung, in der Meinung es gibt nur eine vernünftige und auch im Schutze der Wildtiere, Landschaftsschutzes und allgemeiner Zufriedenheit der Einwohner. Die vernünftige Lösung: Vom Bereich Sünnehüsli bis Bereich Eggweid Richtung Gebertingen ein Tunnel zu erstellen. Mit einer offenen Linien Führung gäbe es Zuviel Unmut und Verlagerung des Lärms im Dorf Ricken. Langfrist gesehen müsste man aber auch die Teuerste Variante besser Prüfen, mit dem Tunnel von dem Kreisel Brändi bis zum Anschluss Neuhaus den wären alle 3 Dörfer umfahren und etliche Probleme und und Diskussionen gelöst. Denn kleine Tunnels und div. anschluss stellen kosten auch viel Geld. Bitte überprüft nochmals diese Varianten.	2
76	<b>2 identische Eingaben</b> Ich beantrage beide Varianten 01b + 01d. Ricken braucht dringend eine Verkehrsreduktion damit die Lärmbelastung reduziert wird und das Strasse überqueren für Fussgänger (Kinder) sicherer ist! Es reicht aber nicht aus, nur die Autos von Wattwil nach Neuhaus aus dem Dorf umzuleiten. Es müssen ebenfalls die Autos von Gommiswald nach Wattwil oder Neuhaus aus dem Dorf weg.	2
77	Ich bevorzuge Variante O1b Noch lieber wäre mir Variante O1c gewesen...	
78	Ich bin auf dem Ricken aufgewachsen und schon vor 30 Jahren war es für Schulkinder gefährlich an der Hauptstrasse entlang in die Schule oder zum Schulbus zu gehen. Beide Umfahrungs Varianten 01a & 01b Verschliessen das Dorf Ricken Richtung Westen komplett durch die Zubringer von der Uznacherstrasse zur Rapperswilerstrasse, Ein Dorfleben und Veranstaltungen sind nicht mehr zudenken (Nur Westseitig des Dorfes möglich), Betrieb der Einzigartigen Rickenloipe würde massiv tangiert-gestört werden. Der traditionelle Rickenschwinget wäre nicht mehr durchführbar. Variante 01b schneidet das Dorf Nordseitig komplett ab, zusammen mit Variante 01d Zubringer via Uznacherstrasse bringt dem Dorf Ricken	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>noch mehr Lärm und Belastung auf die Weste, ganze Verkehrs Schlaufe (auf heutigem best. Werkhof) Quer vor Dorf sich durchzieht, S-Kurven verursachen immer mehr Lärm und Emmisionen und Schränkt ein Dorf ein.</p> <p>Lösung 01c Würde allem Gerecht werden und ein Dorfleben kann in Seiner Vielfalt gesteigert werden! Moorflächen würden geschützt werden. Variante 01 Strasse wie bisher ist, möglich mit Bedingungen das Unter- oder Überführungen geschaffen werden müssen für den Internen Schwach- und Dorf Verkehr. Die beiden Varianten bringen längerfristig nur bedingt befriedigende Lösungen. Zufahrt Wattwil Ricken &amp; Ricken - Neuhaus, sowie Ausbau und Sicherheit für Schwachverkehr (Fuss-, Velo- und Kleinfahrzeuge sind immer noch nicht gegeben &amp; gelöst.</p> <p>Daher gibt es Längerfristig nur Lösung mit Langtunnel Wattwil-Neuhaus oder Wattwil-Uznach, besonders für den Schwerverkehr wo in den nächsten 20 Jahren massiv zunimmt, dass Toggenburg wird sich massiv weiterentwickeln, dort hat es noch bezahlbares Bauland und arbeitswillige Leute/Handwerker, wo es im Vergleich mehr gibt als in Andern Regionen!</p> <p>Schwerverkehr würde auch weniger durch Kaltbrunn-Uznach-Gommiswald rollen.</p> <p>Zukünftig Grösse Probleme entstehen mehr und Mehr mit Schwerverkehr, da helfen Einschneidende Umfahrungstrassen weniger, das Leben findet auch Ausserhalb des Dorf Kern statt. (Ricken ist auch ein Sport-, Freizeit- und Erholungsgebiet.</p> <p>=Ausbau für Schwachverkehr, Landverlust, Belastungen der Moore und Feuchtgebieten kann so am Besten geschützt werden mit Langtunnel unten durch, Lebensqualität in den Dörfer &amp; Region würden massiv gesteigert werden.</p>	
79	Ich bin der Meinung das eine Umfahrung nicht die Lösung ist. Die Umfahrung ist ein Einschnitt in das Landschaftsbild und die Landwirte vom Hummelwald werden dadurch den Verkehr trotzdem haben. Der Verkehr ist immer noch dah und wird nur verlagert! Macht aus meiner Sicht total keinen Sinn.	
80	Ich bin der Meinung, dass das Dorf entweder ganz umfahren werden sollte, oder sonst gar nicht. Auf keinen Fall sollte die Umfahrung zwischen zwei Häusern hindurch gehen.	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Am idealsten wäre ein Tunnel der Vor dem Dorf beginnt und Ende Dorf wieder endet. Es kann nicht sein, dass das ganze Naherholungsgebiet mit einer Strasse durchkreuzt wird. Es soll für unsere Nachkommen auch noch lebenswert sein hier zu wohnen.</p>	
81	<p>Ich bin Eigentümerin eines Chalet im Freizeitpark Ricken. Immer wieder wurde betont, dass dies ein Naherholungsgebiet sei. Der Freizeitpark grenzt direkt an ein naturbelassenes Gebiet /Naturschutzgebiet wo viele Wildtiere leben. Die Umfahrungsstrasse Ricken wird "einfach" andere Menschen und viele Tiere belasten. Eine Umfahrungsstrasse soll ENT-lasten - über den Ricken ist das jedoch nicht sinnvoll / möglich. Ein Strassentunnel würde Entlastung bringen - keine neue Strasse, die nur viel Geld verschlingt.</p>	
82	<p>ich bin für eine Unterdunnelung dan ist der Ricken auch entlastet</p>	
83	<p>Ich bin gegen die Umfahrungsvariante 01b! Gründe: warum noch mehr Kulturland verbauen, wir Menschen brauchen die Natur und nicht noch mehr Strassen.</p>	
84	<p><b>4 identische Eingaben</b> Ich bin klar gegen die Variante 01b Ortsumfahrung Nord-West Ricken und unterstütze die IG Ortsumfahrung NEIN.</p>	4
85	<p>Ich bin klar gegen die Variante 01b Ortsumfahrung Nord-West Ricken und unterstütze die IG Ortsumfahrung NEIN.</p> <p>Argumente:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>-Massiver Eingriff in das Dorfbild. Zu viele Strassen für den Ricken.</li><li>-Mehr Straßenfläche bedeutet, dass wichtiger Naturraum verbaut wird.</li><li>-Es ist nur eine Problemverlagerung der Lärm- und Luftbelastung.</li><li>-Kein langfristiger Bedarf notwendig.</li></ul> <p>(Die Verkehrsprognosen 2040/2050 Nationales Personenverkehrsmodell (NPVM) des Bundes geht von stagnierender Verkehrsentwicklung aus (gemäss Basis-Szenario).</p> <ul style="list-style-type: none"><li>-Ortsumfahrung schadet lokalen Geschäften. Die Kundschaft des Durchgangsverkehrs ist wichtig für die Restaurants und den Dorfladen.</li><li>-Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist sehr schlecht.</li></ul>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
86	<p>Ich favorisiere Die Variante 01b + 01d Kombivariante. Dies allerdings mit einer längeren Tunnelführung bis in den Bereich Schümbergstrasse. Die kurze Tunnelführung und nahe offene Führung zum Siedlungsgebiet macht für mich zu wenig Sinn für ein so grosses Generationenprojekt. Die grosse Verkehrs- und Lärmbelastung für die Bevölkerung wird nur an den Rand der bestehenden Siedlung verlegt. Für einen weitreichenden Zeithorizont sollte, wie Anfangs erwähnt, der Tunnel länger sein oder die offene Führung weiter vom Dorfrand entfernt sein. Ich begrüsse aber das Interesse vom Kanton aktiv eine Lösung für die grosse Belastung der Bevölkerung vom Ricken und den Nachfolgenden Dörfer zu finden.</p>	
87	<p>Im Dorf Ricken ist die Zweckmässigkeit einer Umfahrung nicht offensichtlich. Die «Ortsumfahrung Nord-West» verlagert den Verkehr auf eine neue Strasse mit kurzem Tunnel. Dies bringt nicht die vergleichbare Entlastung wie mit einer durchgängigen gedeckten Lösung. Damit sich die Bevölkerung ein besseres Bild machen kann, sollte der Kanton mehr Informationen über die zwei Varianten «Betriebs-/Gestaltungskonzept bestehende Strasse» und der Variante «Ortsumfahrung Nord-West» liefern. Es stellt sich zum Beispiel die Frage, welche Massnahmen bei der bestehenden Strasse durch das Dorf in Sachen Lärmschutz getroffen würden.</p>	
88	<p>Im Namen der IG Ortsumfahrung NEIN vertrete ich die Meinung von 97 Mitglieder:innen, die unsere Interessensgemeinschaft mit Ihrem Namen unterstützen.</p> <p>Wir sind klar gegen die Variante 01b Ortsumfahrung Nord-West Ricken. Ausführliche Infos und unser Argumentarium ist online unter : <a href="https://ortsumfahrung-ricken.ch/">https://ortsumfahrung-ricken.ch/</a></p> <p>Die IG will mit Ihnen zusammen eine nachhaltige und clevere Lösung für den Ricken entwickeln und ist bereit für einen offenen Dialog.</p> <p>Für Fragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.</p>	
89	<p>In meiner Sicht, weit Hinten. Wenn Umfahren der Dörfer, dann mit Lang Version mit Ausfahrt und Einfahrt im Raum Betzikon. Wenn kurz Version, dann mit Tunnel wo das ganze Dorf ( von Anfang bis zum Ende, oder vor dem ersten Haus bis zum letzten Haus im Tunnel). Mit den Varianten von Ihnen ( 01 / 01a / 01b) wird das Problem NUR Verlagert nicht behoben, ausser Variante 01c könnte ich mir Vorstellen und Begrüssen (oder Ähnlich)</p>	
90	<p>In Ricken ist meines Erachtens die Variante O1b und O1d zu favorisieren</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
91	Ist 1Ob gemäss Infoveranstaltung	
92	Ist nicht wirklich Optimal, Das Dorf wird noch mehr zum Schlafdorf und der Sport- und Freizeitpark Ricken wird extremst belastet! Für das Dorf Ricken doch ein grosser Pluspunkt, dass der Camping und Tennisplatz so atraktiv bleibt wie jetzt.	
93	<p>Keine Frage, das Dorf Ricken muss Strassentechnisch sicherer werden. Meine Tochter konnte sich vor drei Jahren als Drittklässlerin durch einen abrupten Stopp auf der Verkehrsinsel an der Rapperswilerstrasse gerade noch einem Unfall entziehen. Das erste Auto stand schon still und bat das kleine Mädchen über die Strasse als ein paar Sekunden Später ein weiteres Auto anrauschte und das erste einen halben Meter an unserer Tochter vorbei über den Fussgänger schleuderte. Meine Schwester und ich wurden auch etwa im selben Alter vor drei Jahrzehnten auf höhe Wattwilerstrasse9 auf dem Trottoir von einem Auto erfasst, Probleme folgten bei uns erst etwas später da uns das tiefe Auto auf Kniehöhe erwischte. In meinen Augen ist daher schon seit jeher Handlungsbedarf an der Dorfstrasse durch den Ricken da.</p> <p>Die Variante O1b ist meiner Ansicht nach eine ziemlich unnütze Lösung und hat mit einer Umfahrung leider nicht viel zu tun. Das Dorf und das Ortsbild wird verbauen für eine Sinnlose Umfahrung welche im Endeffekt mehr Dorfbewohner belästigt/stört als die jetzige Situation. Eine bessere Variante ist eine der Tunnellösungen. Entweder eine Langtunnellösung oder eine kürzere Version vom Hell oder Gallenmüsli Richtung Eggweid.</p> <p>Je nach Variante ist die Spange zwischen Schwarzholz und Bünt ein sehr guter Ansatz. Diese Spange im Verbund mit einer Richtigen Ost-Umfahrung wäre eine ideale Lösung, ohne irgendwo in die Nähe eines Wohnhauses oder Gehöftes zu kommen. Diese Umfahrung würde den Verkehr von Uznach und Eschenbach her kommend via Spange Bünt- Schwarzholz auf die Uznacherstrasse zusammenführen. Dann auf der Uznacherstrasse in der Linkskurve vor dem Dorf nach Osten führen, parallel zur Rickenallmeindstrasse. Beim Allmeindweiher Nördlich Richtung Reisenbachbrücke. Bei der Reisenbachbrücke auf die rechte Waldseite wechseln und weiter Richtung Norden. Beim Rickenbach (Rickentobel) angekommen über ein Viadukt in Nordöstliche Richtung weiterfahren Richtung Hell. Die Enge und sehr gefährliche S-Kurve beim Weiler Hell in dieser Situation auch gleich entschärfen durch verbreitern und abrunden auf die Östliche Seite.</p>	
94	Keine Umfahrung nötig, weil wenig an Hauptstrasse besiedelt.	
95	<p>Klar für Variante 1 kostengünstiger, weniger Aufwand, Natur, Ortschaftsbild und Dorfladen bleiben erhalten</p> <p>verrückt für so ein kleines Dorf eine Umfahrung zu machen, wenn dann ein Tunnel von Wattwil nach Neuhaus</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
96	Kommt nur 01c in Frage. Alles andere ist bezüglich Lärm Belastung, Sicherheit keine Verbesserung.	
97	Kurzumfahrung nordwestlich des Siedlungsgebiets	
98	L1	
99	Lang	
100	Langfristig denkbare Variante.	
101	Langtunnel	
102	Langtunnel	
103	Langtunnel !!!	
104	<p>Langtunnelvariante (L 1); durchgängige Tunnelvariante; am besten Wattwil - bis Uznach (Ausserhirschland (ALDI)) an Autobahnanschluss A53 Richtung Eschenbach-Rüti ZH/Reichenburg SZ (Richtungen GR und ZH).</p> <p>Vorteile: Am wenigsten Kulturlandverschleiss und Rechtsmittelverfahren/ Zeitersparnis; Ganzheitlicher Lösungsansatz; Symbiose zu Entlastungsstrasse Uznach; Weniger Strassenunterhalt (Schneeräumungen etc.).</p> <p>Besserer Querverkehr für Erschliessung landwirtschaftlicher Betriebe und keine Behinderung des Langsamverkehrs (Eingliederung); Problem Wildkorridore erledigt.</p> <p>Veloverkehr und ÖV-Haltestellen können bei entlasteter Strasse ohne Ausbauvariante verkehrssicher integriert werden.</p> <p>Oder Umfahrung des hinteren Hummelwalds und der exponierten Rickenkurve ("Sunnähüsli") wegen bereits sehr exponierter Lage resp. hoher Unfallgefahr (Liegenschaftsnummer 1121 Postadresse). Bei diesem Verkehrsaufkommen sind diese zwei Kurven schon lange nicht mehr verkehrssicher (4 Tote).</p>	
105	Leider würde schon über Jahre das Ricken-Strassenproblem auf die lange Bank geschoben. Wen man den Kt St.Gallen aus der Vogelperspektive betrachtet sieht jeder Normale Bürger auf einen Blick, dass die Rickenstrasse eine der wichtigsten Strassenverbindung im	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Kanton St.Gallen ist, die von Norden nach Süden oder umgekehrt genutzt wird. Der Schwerverkehr ist einer der gewichtigsten Faktoren neben den Pendlern und dem Berufsverkehr. Auch die Überlauten Motorräder und Autos erzeugen eine enorme Lärmbelastung. Von der Umweltbelastung die somit stattfinden ist dies für die Anwohner kaum erträglich. (Wohnqualität und Lebensqualität). Zukunftsorientiert sollte man Planen und Bauen. Das in einigen Jahren weniger Strassenverkehr sich auf den Strassen bewegt ist eine Aussage die nicht konkret sein kann. Die Wirtschaft strebt ja ein Wachstum ohne Ende an. Die Lange Tunnelvariante ist die Zukunftsweisende Lösung. Anschluss Ricken darf sein. Die bestehende Rickenstrasse soll dem ÖV dem Ortsverkehr, Velofahrer und dem Fussgänger dienen. Sie soll so bestehen bleiben mit Tempo 60 Außerorts und Tempo 30 Innerorts. Über den ÖV mit der Tempobegrenzung müsste man noch zusehen. Ja die Tunnelvariante ist sehr Teuer, dafür Zukunftsorientiert. Man sollte den Mut haben für etwas einzustehen was sinn macht. Natur und Umwelt sind Dankbar dafür und die nächste Generation Menschen ebenso. Dieses Geld das für die Langtunnelvariante gebraucht wird ist eine Investition für Natur und Mensch. Man kann auch sparen am falschen Ort. Wir brauchen die Natur, die Natur uns aber Nicht. Leider sind die Vorgestellten Verschiednen Varianten außer der lange Tunnel nicht das Ei des Kolumbus. Ich frage mich oft, was geht in den Politikern, Planer, Studierten, Engingneuren, Arbeitsgruppen vor ??? Da wird zu Oft an der Realität gegenüber der Bevölkerung und Natur vorbei gehandelt. Jeder Quadratmeter Nutzbares Land das für den Strassenbau der Rickenvariante gebraucht würde, ist einen Quadratmeter zu viel. Sagen wir ja für eine Zukunftsorientiert Strassenführung. Langtunnelvariante mit Anschluss Ricken.</p>	
106	<p>Lösung O1b ist gut, es sollten jedoch Velowegmöglichkeiten mit eingerechnet werden. Bei der Kombinatiosvariante hat es keine Ausweich- und Umleitmöglichkeiten über den Ricken, was erfahrungsgemäss sehr wichtig ist.  Bei der Lösung O1 ist eine Untertunnelung wie z.B. auf dem Mutschellen zu prüfen.</p>	
107	<p>Meine Beurteilung/Note: schlecht bis sehr schlecht. Ich wohne an beiden Strassen quasi gleichzeitig (Uznacherstrasse und Rapperswilerstrasse). Ich weiss also sehr genau, wovon ich rede. Der Verkehr über den Ricken besteht hauptsächlich aus dem Durchgangsverkehr. Tagtäglich, morgens und abends sind die Berufspendler auf der Durchfahrt. Der Reise- und Schwerverkehr überquert den Rickenpass über den ganzen Tag verteilt. Solange all diese Verkehrsteilnehmer den Rickenpass und die am Ricken liegenden Dörfer</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>durchfahren müssen - was bei Kurzumfahrungen weiterhin der Fall wäre - ist das Problem nicht gelöst. Die vom Kanton vorgeschlagenen Varianten lösen das Problem in keiner Weise, sie sind nicht durchdacht und deshalb reine Geldverschwendung. Zudem stellt die empfohlene Kurzumfahrung 01b einen massiven Eingriff ins Dorfbild dar und abgesehen davon, durchquert sie das Wohngebiet im Dorf. Der Sinn einer allfälligen Umfahrung sollte sein, das ganze Dorf zu umfahren. Deshalb ein überzeugtes NEIN zu den Varianten 01, 01a und 01b.</p>	
108	<p>Mich persönlich betrifft der Ricken nicht, ich empfinde es aber als sinnvoll eine Spange zu setzen, dass nur noch von einer Seite aus der Verkehr in das Dorf rollt und nicht von Gommiswald und von Gebertingen her.</p>	
109	<p>Mir ist durchaus bewusst, dass über den Ricken viel Verkehr fährt. Doch ist eine Umfahrung wirklich nötig. Es sollte nachhaltig sein? Umweltauswirkungen mindern? Der Gesellschaft dienen? Indem Lebensraum von Tier und Mensch zerstört wird? Wir sollten in die Zukunft schauen. Sie machen das indem Sie einen Platz für mehr Verkehr schaffen wollen. Doch müssten wir nicht dafür sorgen, dass es überhaupt weniger Verkehr gibt. Ist das Ziel nicht weniger Abgase auszustossen? Die Natur schützen. Doch wie soll das gehen wenn wir die verfügbaren Mittel, dieses viele Geld, in etwas stecken, das wir gar nicht brauchen sollten. Sollten wir nicht die Öffentlichen Verkehrsmittel unterstützen. Wie sollte man verhindern, dass immer mehr Autos fahren wenn dies günstiger und bequemer sind als mit Zug oder Bus? Würde es nicht mehr Sinn machen das ÖV attraktiver zu machen als das Autofahren? Häufigere Fahrzeiten von Bussen, günstigere Tickets, usw.</p> <p>Denken sie nicht nur an das Problem und an die einfachsten Lösungen. Sehen sie über Ihren Tellerrand, betrachten sie es von einer anderen Perspektive.</p> <p>Werden uns unsere Enkelkinder nicht verurteilen wen wir alles verbaut haben?</p>	
110	<p>Mir wäre eine Variante lieb, welche so wenig Eingriff in die Natur bedeutet wie möglich.</p>	
111	<p>Mit dem Vorschlag des Kantons bin ich einig.</p>	
112	<p>Mit dieser Variante werden viel mehr Menschen in ihrer Erholungszeit mit dem Lärm der Umfahrung beeinträchtigt und gestört als so wie die Strasse zur Zeit verläuft. Es werden dadurch Ferienchalets und Land enteignet, Tieren wird das Weideland und ihre Natur in einem angrenzenden Naturschutzgebiet genommen. Eine Freizeitanlage wird zerstört, wie Tennisplätze und Schwimmbekken an welcher viele</p>	



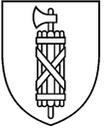
Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Erwachsene und Kinder ihre Freizeit geniessen. Es gibt nur eine zusätzliche Strasse mit Umverlagerung des Verkehrs, das Ganze ist gegen die Natur und den Menschen mit noch einer zusätzlichen Strasse auf dem Ricken. Der Verkehr bleibt ohne Tunnel trotzdem. Es gibt ohne Tunnel nur eine Umverlagerung des Verkehrs wo Menschen welche sich an die Verkehr Situation bereits gewöhnt sind und ihr Wohnsitz so ausgewählt haben an der Strasse wie es eben ist, nachher nicht mehr an der Verkehrsreichen Strasse wohnen, ihre Dienstleistung welche bis jetzt durch den Durchgangsverkehr gesichtet wurde für Reklame nicht mehr gesehen wird und diese sich neue Werbestrategien einfallen müssen.</p>	
113	Nach reiflicher Ueberlegung bin ich zum Schluss gekommen, dass alle Varianten erhebliche Nachteile aufweisen.	
114	<p>Nein zu den Umfahrungen. Nein zu den zusätzlichen Tunneln.</p> <p>Statt dessen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Die Ortsdurchfahrten hinsichtlich Sicherheit, Verkehrsregelung und Lärmschutz verbessern.</li><li>• Den öffentlichen Nahverkehr ausbauen und dessen Attraktivität erhöhen.</li><li>• Geschwindigkeit in den Ortsdurchfahrten intelligent reduzieren (Siehe unten)</li></ul>	
115	<p>Nein zu O1b Ortsumfahrung Nord-West Ricken Ich bin ganz klar für eine Langtunnel Lösung damit das Ortsbild und die Landschaft erhalten bleibt und die Lärm Emission eingeschränkt wird. Aus meiner Sicht, nützt der Vorschlag O1B Ortsumfahrung Nord-West Ricken nichts. Diese Variante löst auch sicher das Verkehrsproblem über den Ricken nicht.</p>	
116	Nicht die Richtige lösung	
117	Nicht so stark besiedelt an der Hauptstrasse, daher so belassen wie es ist.	
118	Nur ein Langtunnel. Alles andere kostet nur und bringt nichts.	
119	Nur Langtunnel	
120	<p>O1 oder O1a Moorgebiet wird schwierig. Velo Weg fehlt gänzlich in allen Richtungen. Schwingarena sollte unter Heimatschutz gestellt werden.</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	Kombivariante zieht noch mehr Verkehr nach St. Gallenkappel.	
	Gommiswald und Kaltbrunn hat keine Verkehrsanbindung löst sich nur mit eigenem Anschluss gegen Reichenburg.	
121	O1b	
122	O1b	
123	O1b beurteile ich als die beste Lösung, wobei meines Erachtens auf die O1d verzichtet werden kann	
124	O1b finde ich eine gute Variante. O1d kann man vergessen, bringt weder eine Entlastung noch Verkehrsabnahme, nur zusätzlicher Landverschleiss.	
125	O1b+O1d Kombivariante - Entlastung Moorgebiet - Ermöglicht Fuss- und Velomassnahmen - Verlagert Verkehr von der Ricken- auf die Uznacherstrasse (Abschnitt Ricken–Abzweiger Schwarzholzstrasse)	
126	O1b+O1D sind meine Favoriten.	
127	O1c	
128	Ok	
129	ok	
130	Okay, gemäss eurem Vorschlag	
131	Pflästerlipolitik Transitverkehr muss weg von der Route über den Berg.	
132	Ricken Kombivarianten: O1b löst nicht das Verkehrsproblem, sondern verlagert es nur und zerstört zusätzlich wertvolles Kulturland und kostet viel. Mit Einbezug der Teilzeitgäste werden sogar noch mehr Menschen vom Verkehr belastet. Absolut nicht nachvollziehbar wieso diese Variante zur Weiterbeurteilung gewählt wurde.	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
133	Ricken Kombivarianten: O1b löst das Verkehrsproblem nicht, es verlagert nur und zerstört wertvolles Kulturland! Das Dorfbild wird negativ verändert... werden und kostet zig Millionen	
134	Ricken Zentrum Pflastersteine und Tempo 30.	
135	Schlecht - unser Ferienhaus steht da!!	
136	Schlecht ! Tunnel Variante ist möglich !!!	
137	Schlecht, denn es führt durch ein Naherholungsgebiet. Daher kommt, falls wirklich nötig, nur eine Tunnelvariante in Frage.	
138	Sehr geehrte Damen und Herren, aus meiner Sicht würden die Varianten O1c und O1d in Kombination am meisten meisten bewirken, auch wenn es die Teuerste Variante ist.	
139	Sehr gute Arbeit. Es wurde verschiedene Varianten erarbeitet und entsprechende gewichtet.	
140	siehe unsere schriftliche Eingabe als <a href="http://www.ig-umfahrung-chappele.ch">www.ig-umfahrung-chappele.ch</a>	
141	So lassen wie jetzt. Geld in Stassen sanierung investieren	
142	Tunnel Neuhaus-Wattwil	
143	Tunnelumfahrung Ricken gefällt.	
144	Um den Ricken und sein Ökosystem nachhaltig zu entlasten, ist nicht nur eine Umfahrung durchs Dorf notwendig sondern über die ganze Hochebene.	
145	<b>10 identische Eingaben</b> Um die Natur und die Sportanlagen Tennisplätze sowie Trainingswand, Schwimmbekken und PingPong zu schützen, wäre ein Tunnel oder ein Kreisel bei der grossen Kreuzung Wattwilerstrasse / Uznacherstrasse die beste Lösung. Zudem hat es hat es in der Nähe der Sportanlage Bienen.	10
146	Um die Umwelt zu schonen und die Geräuschemmission zu minimieren, würde ich einen durchgängigen Tunnel besser finden. Sonst finde ich Variante 01 am besten.	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
147	<p>Variante 01- für die Bewohner des Ricken keine Veränderung/Verbesserung</p> <p>Variante 01b- keine gangbarer Lösungsansatz da ein massiver Anteil des Verkehrs in die ruhigen Gebiet verlagert wird und somit das ganze Dorf dem Verkehr ausgesetzt wird. Zudem wird noch ein Hauptverkehrspunkt im Naherholungsbereich des Camping und des Langlaufzentrums entstehen, was nur schlecht kombinierbar ist. Nicht zu vergessen das Dorfbild wird beeinträchtigt.</p> <p>Variante 01a-01d Kombination ein Lösungsansatz mit Potential bei kleinen Änderungen. Die Einfahrt in den Tunnel von Wattwil her kommend io, danach eine Ausfahrt in die alte Rickenstrasse als Zugang für die Rickner, die Umfahrungsstrasse aber erst auf Höhe St. Antoniusbühl wieder in die Uznacherstrasse einlenken, in Kombination mit 01d im Schwarzholz könnte eine echte Entlastung bieten.</p>	
148	<p>Variante 01b und auch Kombivariante 01b und 01d sinnvoll. Variante 01 suboptimal. Bei Etappierung des Gesamtprojektes zuerst Umfahrung St.Gallenkappel, dann Umfahrung Ricken umsetzen. Bei Realisierung Kombivariante sollte die bestehende Kantonsstrasse über das Moor stillgelegt, bzw. ausschliesslich für Veloverkehr zurückgebaut werden.</p>	
149	<p>Variante 01b würde ich bevorzugen - mit Brücke über die Walde-Strasse?</p>	
150	<p>Variante 01d erwarte ich grossen Widerstand wegen des angrenzenden Moorgebietes auf dem Ricken.</p>	
151	<p>Variante 1: - kostengünstiger, einfacher</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Ortsbild bleibt erhalten</li><li>- Landschaft bleibt erhalten</li><li>- Natur wird Sorge getragen</li><li>- klares JA für Variante 1</li></ul> <p>Variante 2: - riesige Geldverschwendung</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- unnötige Verunstaltung der landwirtschaftlichen Fläche</li><li>- unnötige Verlagerung des "Problems"</li><li>- Anwohner leben mit dem Verkehr</li><li>- es gibt viele grössere Orte, wo es mehr Personen betrifft</li></ul>	
152	<p>Variante O1</p> <p>Ortsdurchfahrt optimieren macht Sinn, mit Veloweg.</p>	



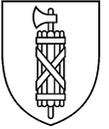
Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
153	<p>Varianten St.Gallenkappel / Betzikon</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Die Variante ‚Süd lang‘ (O3d) schneidet in ihrer Bewertung besser ab als die Variante ‚Nord kurz‘ (O3b), trotzdem wird letztere zur Weiterbearbeitung empfohlen!</li></ul> <p>Wir beantragen beide Varianten nicht weiter zu verfolgen, da sie im Vergleich zur Variante ‚Nord lang‘ in der Summe aller Indikatoren weit abfallen.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Weiter überzeugt die Variante ‚Nord kurz‘ (O3b) nicht, da sie Betzikon ganz ausser Acht lässt und das Oberdorf mit öffentlichen Nutzungen, sowie den Langsamverkehr empfindlich entzwei schneidet. Die nötige Entflechtung von MIV, ÖV und LV am Portal Oberdorf wird zu unbefriedigenden Lösungen und erhöhten Kosten führen.</li><li>• Allein die Variante ‚Nord lang‘ (O3a) wird für die Weiterbearbeitung empfohlen mit der Auflage, dass das Gerendinger-Täli untertunnelt wird (O3a+). Dieses stellt einen unschätzbaren Wert hinsichtlich Naherholung, Langsamverkehr und innerer Verdichtung dar. Die Lärmbelastung einer offenen Linienführung in der Talmulde würde das gesamte Unterdorf empfindlich beeinträchtigen. Landwirtschaftsbetriebe und der Wanderweg durchs Dorf, NB der Seitenast des Jakobsweges nach St. Gallen, würden abgetrennt. Erreicht wird eine durchgehende Untertunnelung durch ein leicht tiefer angesetztes Tunnelportal in der alten Schottergrube mit ebenfalls genügend Platz für den neuen Anschluss. Die Steigung bis nach Betzikon wird in der Variante ‚Nord lang‘ gut überwunden.</li></ul>	
154	Verkehr geht auch Richtung Gommiswald , darum gibt es nur eine minimale Verbesserung	
155	Verkehr müsste mit einem Tunnel von Neuhaus nach Wattwil geführt werden. Alle anderen Varianten meiner Meinung nicht sinnvoll, da der Durchgangsverkehr sowieso nur von der einen zur anderen Seite möchte. Im Winter wäre dann das Problem mit steckenbleibenden LKW's gelöst! Ausfahrten bei St. Gallenkappel, Ricken und Wattwil würden reichen. Wenn nur Ausbau der Strassen gemacht werden, bringt das eher Nachteile, da noch schneller gefahren wird und wir Landwirte nicht besser über die Strasse kommen. Geschwindigkeitsreduktion auf 60 km/h an schwierigen, bewohnten Stellen gewünscht.	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
156	<p>Vorzug: O1b+O1d Kombivariante, mit Rückstufung des Abschnitts Ricken–Abzweiger Schwarzholzstrasse zur Gemeindestrasse und Vorzugsroute für Velofahrende.</p> <p>Alternativ wäre ein Tunnelverzicht in Kombination mit einer innerortsfreundlichen Gestaltung der Strasse vorstellbar. Der Wegfallende Passantenverkehr könnte negative wirtschaftliche Auswirkungen haben.</p>	
157	<p>Was uns da vorgestellt wurde ist absolute Geldvernichtung, Kulturlandverschandelung und hat nichts mit Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der gesamten Rickenstrasse zu tun. Der Verkehrslärm bleibt auch. Die Planer freut's. So haben sie Jahrzehntlang ein sicheres Einkommen.</p> <p>Das einzig Richtige ist ein Langtunnel von Wattwil bis Neuhaus. Vor Allem für die Zukunft!</p> <p>Seit 2001 die LSVA eingeführt wurde, ist der Mehrverkehr drastisch angestiegen und wird, wie schon in den letzten 50 Jahren, die nächsten 50 Jahre weiterhin zunehmen.</p> <p>Siehe: <a href="https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/publikationen/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf.download.pdf/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf">https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/publikationen/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf.download.pdf/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf</a></p> <p>Machen Sie doch mal für 1 Jahr ein LKW-Fahrverbot über den Ricken, wo nur Zubringerdienst erlaubt ist. (Natürlich mit Kontrollen) Kostet fast nichts und die Rickenstrasse wird schon massiv beruhigt.</p> <p>Geld soll nicht blödsinnig verpulvert werden, sondern soll sinnvoll eingesetzt werden.</p> <p>Wenn ein Langtunnel wegen der Geldfrage als unrealistisch dargestellt wird, dann lasst doch die ganze Planerei und Bauerei einfach sein. Das wäre die günstigste Variante. Lieber soll es so bleiben, wie es ist, statt neue, unsinnige Steuerverschwendungs - Projekte zu haben.</p>	
158	<p>weiterzuverfolgende Variante:</p> <p>O1b Ortsumfahrung Nord-West</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<ul style="list-style-type: none"><li>• Eliminiert innerorts 83 % des Verkehrs</li><li>• Geringe Eingriffe in die Natur und in das Landschaftsbild</li><li>• Beste Bewertung betr. Lärm- und Luftbelastung</li></ul>	
159	Welche Massnahmen planen Sie, dass der seit Corona-LockDown unerträglich zunehmende tag und nacht Auto- und LKW-Verkehr nicht noch weiter zunimmt bzw. ebenso Entlastung erfährt, wie die geplanten Verbesserungen auf der Strecke Ricken-St. Gallenkappelen?	
160	<p>Welches Problem soll hier gelöst werden?</p> <p>Ja, das Verkehrsaufkommen ist in Stosszeiten hoch aber kommt bestimmt nicht an die Belastungsgrenze. Ich bin noch nie im Stau gestanden und ich lebe schon 25 Jahre auf dem Ricken. Der Verkehr wird in Zukunft laut euren eigenen Aussagen Stagnieren. Hat man mit dieser Umfahrung dieses "Verkehrs-Problem" gelöst? Nein im Gegenteil man zieht ihn formlich an.</p> <p>Bezüglich Lärm- und Luftbelastung: Mit der geplanten Umfahrung wird alles nur auf die andere Dorfseite verlagert. Was ist das bitte für ein Lösungsansatz???</p> <p>Es gibt für uns Rickner nur folgende Optionen: (ich habe mit vielen Gesprochen)</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Tunnel Hummelwald bis Tankstelle Ricken. Hier wäre euer "Verkehrs-Problem" sowie die Lärm- und Luftbelastung tatsächlich gelöst. Ist aber Teuer und mit viel Risiko verbunden, deshalb von euch nicht in näheren Betrachtung gezogen.</li><li>2. Wenn wirklich etwas gemacht werden soll, dann Saniert und oder Optimiert die bestehende Strasse.</li></ol>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Das nur mal so in kürze...</p> <p>Gerne verweise ich hiermit gerne auf folgernde Webseite: <a href="https://ortsumfahrung-ricken.ch">https://ortsumfahrung-ricken.ch</a></p> <p>Ich bin Grundsätzlich offen für Veränderungen, Optimierungen und Lösungen. Doch für sowas muss zuerst mal ein Problem vorhanden sein. Ich bin Rickner.</p>	
161	<p>Wenn Betzikon umfahren wird, wieso gibt es dann keine Umfahrung für den vorderen Hummelwald? Die Häusergruppe vorderer Hummelwald ist in etwa gleich gross wie Betzikon. Danke für die Antwort.</p> <p>Umfahrung Ricken ist nur effektiv, wenn die beiden Verkehrsströme von Uetliburg her und von Gebertingen her vor dem Dorf Ricken zusammen gefasst werden. Sonst nützt eine Umfahrung Ricken nichts. Wohin wollen sie mit dem Verkehr der von Gommiswald her kommt? Nach wie vor durch das Dorf Ricken? Danke für die Antwort.</p> <p>Solange in Schänis SG bei der Autobahnausfahrt, wenn man vom Walensee her kommt, beschildert ist, dass man nach St. Gallen abbiegen kann, respektive die Ausfahrt benützen muss. Findet immer noch ein beträchtlicher Verkehr durch die Dörfer Schänis, Kaltbrunn und Gommiswald statt! Diesen Hinweis müsste man schon längstens löschen.</p> <p>Wenn sie den Verkehr in Kaltbrunn SG beobachten, werden sie merken, dass immer noch viel Schwerverkehr, also Lastwagen durch das Dorf Kaltbrunn fahren! Wieso? Weil sie LSVA- Kilometer sparen, wenn sie über Gommiswald SG fahren, anstatt den Umweg über Neuhaus SG fahren müssten! Kennen sie diese Problematik? Danke für die Antwort.</p>	
162	Wenn dann nur 01b + 01d, besser Langtunnel ganz unten durch	
163	<p>Wichtiger wegen dem Schulweg ist St.Gallenkappel. Der Schulweg in St.Gallenkappel ist für Kinder eine Zumutung!</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
164	<p>Wir befürworten die Variante 01b jedoch mit folgenden Anpassung. Die Umfahrung sollte möglichst viel in Tunnels geführt werden und nicht oberirdisch, um das Landschaftsbild besser zu erhalten, damit die Nutzfläche der Landwirte bestehen bleibt, die Landenteignungen am Minimum gehalten werden sowie die Lärmemissionen möglichst gering gehalten werden. Auch für die vielen Wildtiere wäre eine Tunnellösung optimal. Um den Ortseingang (Fahrtrichtung Wattwil) zu beruhigen, sollte die Einmündung Rapperswilerstrasse auf die Umfahrungsstrasse ausserhalb des Dorfes, sprich vor der BP Tankstelle gebaut werden. Für uns ist es keine Option die Strasse durch das Dorf auszubauen, da es heute bereits zu Stosszeiten teilweise fast unmöglich ist von Nebenstrassen auf die Hauptstrasse einzubiegen. Aufgrund der dichten Bauweise innerhalb des Dorfes sind Massnahmen so oder so schwierig umsetzbar.</p> <p>Wir bitten Sie, unser Anliegen bei der Planung zu berücksichtigen.</p> <p>Freundliche Grüsse Markus und Rahel Strassmann</p>	
165	<p>Wir bevorzugen die Variante 01. Diese ist schnell umsetzbar, kostet wenig und schont die Landschaft. Es sollen zusätzliche Verkehrsberuhigende Massnahmen ergriffen werden, welche den Lärm vermindern und die Sicherheit erhöhen. Bei den übrigen Varianten ist davon auszugehen, dass diese in absehbarer Zeit nicht realisiert werden können. Deshalb empfehlen wir die Konzentration auf Massnahmen an der bestehenden Strasse.</p> <p>Zu den weiteren Massnahmen nehmen wir wie folgt Stellung: Die Variante 01b bringt keine grosse Entlastung: Der Verkehr würde neu anstatt vor einfach hinter der Wohnsiedlung und dem Zeltplatz durchführen und dazu noch beide von der Natur und dem Wald abschneiden. Diese Variante ist zu verwerfen. Sinnvoller erscheint uns eine Führung im Untergrund, welche ab Ricken Nord zuerst der Variante 01c folgt, dann aber bereits nach der Tankstelle wieder auf die Hauptstrasse geführt wird. Dies wäre viel kostengünstiger als die Variante 1c mit einem langen Tunnel. Eventuell gibt es Gründe, weshalb diese Variante nicht verfolgt wurde. Wenn dem so ist, würden wir die Gründe gerne erfahren.</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Grundsätzlich begrüssen wir Massnahmen zu Gunsten des Langsamverkehrs. Wir gehen davon aus, dass die auf dem Plan gestrichene Strasse in der Kombivariante 1b/1d für den Langsamverkehr weiterhin zur Verfügung stehen würde. So könnte zwar auf einem Teil der Strecke Ricken – Neuhaus eine Verbesserung bringen, diese nützt aber nichts, wenn auf dem restlichen Teil keine sichere Radwegverbindung besteht. Sie verschlechtert aber die Situation auf dem Teilstück Schwarzholz – Ricken massiv. Hier ist das Verkehrsaufkommen im Moment eher gering und für Fahrradfahrer ist die Strecke relativ gefahrlos zu bewältigen. Mindestens bergwärts und auf der Fläche ab Höhe Rest. Bildhaus sollte aber ein Fahrradstreifen markiert werden. Die Variante 1d erfordert einen grossen Eingriff in die Landschaft und bringt nichts. Wir lehnen diese ab.</p>	
166	<p>Zu favorisieren ist aus meiner Sicht klar die Kombivariante 01b + 01d. Dies weil diese Variante die grösste Verkehrsentslastung für das Dorf bringt, was dringend notwendig ist. Dank dieser Variante könnte das zur Zeit durch den Verkehr bezüglich Emissionen, Gefahrenpotential vor allem für Kinder und Dorfbild (viele alte, teilweise verlassenen Häuser entlang Strasse da Wohnqualität stark beeinträchtigt und durch Strasse und Kreuzung bei Spar dominiertes Dorfbild) stark aufgewertet werden. Ein "normales" Dorfleben wäre wieder möglich bei dem zum Beispiel die schulpflichtigen Kinder ohne Begleitung den Schulweg bewältigen könnten.</p> <p>Aus meiner Sicht ist eine Verlängerung der Umfahrung zu prüfen damit der Einlenker in die bestehende Linienführung nach dem Dorfkern erfolgt.</p> <p>Die Verkehrsführung über die Uznachgerstrasse zur Aufwertung der Nutzung für Fussgänger und Fahrräder wäre wünschenswert und aus meiner Sicht eine gute Kombination. Nicht nur die Nutzung sondern auch das Landschaftsbild würde aufgewertet, da nicht mehr beide Strassen verkehrsbelastet sind. Zudem würde das Naherholungsgebiet Rickenloipe inklusive Winterwanderwege stark aufgewertet, da die Verkehrsemissionen nicht mehr von beiden Seiten erfolgen. Zumal gerade im Winter das Gebiet stark frequentiert wird von Bewohnern aus der ganzen Region. Potential zur Erweiterung des Angebotes für die Sommermonate wäre vorhanden. Ein naturnaher, sanfter Tourismus wäre möglich und könnte in Einklang mit dem Schutzgebiet entwickelt werden.</p> <p>Priorität hat aber für mich die Entlastung des Dorfes.</p> <p>Bei Variante 01 ist aus meiner Sicht keine Erhöhung der Lebensqualität zu erreichen da die hohe Verkehrsbelastung inklusive Schwerverkehr</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	weiterhin durch das Dorf geführt wird. Gestalterische Massnahmen werten das Dorfbild nur gering auf und sind aus meiner Sicht nur "Kosmetik", da die Dominanz der Strasse bleibt und das Dorf zerschneidet.	
167	Zur O1b Ortsumfahrung: -Nur eine Problemverlagerung der Lärm und Luftbelastung. -warum notwendig, wenn der Verkehr bis im 2050 gemäss NPV-Modell Stagnieren soll? -Kosten-Nutzen-Verhältniss nicht ausgeglichen -Schadet dem Dorf um einiges mehr, als es nützt.	



## 1.2 Lösungsansatz Gebertingen

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
168	Diesen finde ich so weit gut, da der Durchgangsverkehr das Dorf nur südlich streift.	
169	Gebertingen sehe ich im Moment auch kein Handlungsbedarf.	
170	weiterzuverfolgende Variante: O2 Betriebs-/Gestaltungskonzept bestehende Strasse	
171	Wünschenswert Variante O3a oder O3d	
172	O2 bevorzugt	
173	O2, Strassen genug breit machen, damit Velofahrer auch Platz haben	
174	2	
175	2	
176	Ab sofort 30 Zone Zusätzlich lärmveringerten Belag	
177	Aktuell ist es richtig, dass in Gebertingen keine Verkehrsentlastung geplant ist, da das Siedlungsgebiet oberhalb der Rickenstrasse liegt. Aber es kann in ein paar Jahren auch anders aussehen.	
178	Allein die Variante ‚Nord lang‘ (O3a) wird für die Weiterbearbeitung empfohlen mit der Auflage, dass das Gerendinger-Täli untertunnelt wird (O3a+). Dieses stellt einen unschätzbaren Wert hinsichtlich Naherholung, Langsamverkehr und innerer Verdichtung dar. Die Lärmbelastung einer offenen Linienführung in der Talmulde würde das gesamte Unterdorf empfindlich beeinträchtigen. Landwirtschaftsbetriebe und der Wanderweg durchs Dorf, NB der Seitenast des Jakobsweges nach St. Gallen, würden abgetrennt. Erreicht wird eine durchgehende Untertunnelung durch ein leicht tiefer angesetztes	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	Tunnelportal in der alten Schottergrube mit ebenfalls genügend Platz für den neuen Anschluss. Die Steigung bis nach Betzikon wird in der Variante ‚Nord lang‘ gut überwunden.	
179	Als gebürtiger Gebertingler ist es ein Anliegen eine Lösung für Gebertingen zu finden. Der kleinste und effektivste Schritt wäre ein Einbieger für gebertingen Fahrtrichtung Wattwil. Eine Absenkung der Fahrbahn, zusammen mit einer Überdachung würde ganz neue eaumgestalterische Möglichkeiten in Gebertingen eröffnen, zudem wäre ein innerorts Streckenabschnitt weniger auf der Strecke.	
180	<b>2 identische Eingaben</b> Anwohner mit Wohnhäusern direkt an der Strasse werden einfach im Stich gelassen und aus Kostengründen der Situation überlassen.	2
181	Auch für Gebertingen sollten mindestens Lärmschutzmassnahmen getroffen werden	
182	Auch hier betreffen die wichtigsten Fragen die Lösungen, welche durch die Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 30km/h erreicht werden könnten und die weiteren möglichen Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr, welche auf der bestehenden Strasse realisiert werden könnten. Des Weiteren müssen zwingend funktionierende und sichere Fussgängerquerungen geschaffen werden.  Ansonsten wäre vor allem aufzuzeigen, wie künftig ein Radweg geführt werden könnte. Es braucht unbedingt eine durchgängige, sichere und attraktive Veloweglösung zwischen Wattwil und Neuhaus. Diese kann innerorts (wo es die Platzverhältnisse nicht anders zulassen), mittels Kernfahrbahn und Radspur realisiert werden. Ausserorts muss diese jedoch zwingend als eigener von der Strasse getrennter Radweg geführt werden.	
183	Aus der Bevölkerung wurde mehrfach gefordert, eine Abbiegespur von der Kantonsstrasse in die Schulstrasse in Fahrtrichtung Wattwil anzulegen. In den zur Verfügung stehenden Unterlagen ist dieses nirgendwo thematisiert worden. Frage A): warum wurde das nicht thematisiert? Die Petition liegt dem GP von Gommiswald vor und es wurde mehrfach auch angesprochen. Frage B): Wie kann das aufgenommen und entsprechend realisiert werden?	
184	Aus meiner Sicht ist die Variante 02 ein guter Lösungsansatz. In Gebertingen führt die Strasse ja im Gegensatz zu Ricken und St. Gallenkappel am Rand des Weilers durch und belastet nur wenige Wohnbauten.  Eine Umfahrung scheint mir unverhältnismässig.	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
185	Ausbau der Bestehender Straße würde reichen.	
186	Bei einer Unterdunnelung von Neuheus bis Wattwil wäre Gebertingen auch entlastet	
187	Bei Gebertingen den Blitzkasten weg und 80 einführen.	
188	Bereits bei den Fragen zu den einzelnen Varianten erwähnt.	
189	Bezüglich den Varianten in Gebertingen habe ich keine Informationen.	
190	BGK für Strasse bei Gebertingen ist sinnvoll.	
191	Billigere Variante	
192	Bin ich auch nicht direkt betroffen, aber von mir aus braucht es keine Umfahrung da die Rickenstrasse nur am Rande der Siedlung ist. Die Lärmbelastung ist jedoch sehr hoch, der Lärm schallt so richtig den Hang nach oben. Auch fehlt ein Trottoir und ein Radweg.	
193	Da ist die Meinung der dort wohnhaften Bevölkerung nach Möglichkeit zu berücksichtigen.	
194	Das Dorf Gebertingen muss meiner Meinung nach nicht umfahren werden. Das Leben findet oberhalb statt. Die Neubauten die zur Zeit an die Strasse gebaut werden, muss man nicht entlasten. Die Strasse war vor den Häusern da.	
195	Dazu erwarte ich, dass sich die Anstösser und Bewohner von Gebertingen konkret äussern.	
196	Dazu sollen die Einwohnerinnen und Einwohner von Gebertingen ihre Meinung abgeben.	
197	Der Gemeinderat kann die Umsetzung der Variante O2 nachvollziehen und stützt den Entscheid die Variante O2b nicht mehr weiter zu verfolgen. Eine Aufarbeitung des Be-triebs- und Gestaltungskonzept auf der bestehenden Strasse soll möglichst zeitnah Um-gesetzt werden.  Die Kreuzung Steg muss optimiert werden. Die Einfahrt von der Ernetschwilerstrasse in die Rickenstrasse muss sicherer gemacht werden.	
198	Der Kanton St.Gallen sollte sich in dieser Angelegenheit auch einmal die Umfahrungen ( Tunnels) von Küblis und Saas im Prättigau zu Herzen nehmen.	
199	Der Lösungsansatz mit Veloweg und Trottoir ist für die Verkehrssicherheit soweit gut. Für die Verkehrsberuhigung und Lärmeindämmung beurteile ich die vorgesehenen Massnahmen	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>als nicht zielführend. Ich denke aber auch, dass eine Umfahrung mit Tunnel zu "überrissen" wäre.</p> <p>Ich denke, dass wir mit der bestehenden Strasse gute Möglichkeiten haben den Verkehr bezüglich Lärm gut eindämmen können. Da auf dem Strassenabschnitt Gebertingen - Betzikon - St.Gallenkappel nur noch eine kleine 80er Zone besteht, müsste auf diese verzichtet werden.</p> <p>So schlage ich folgendes vor:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- ab Gebertingen Freudwil mit einer Insel den Verkehr abbremsen und von da bis Betzikon - St.Gallenkappel, oder sogar bis Neuhaus, eine generelle 50er Zone einrichten.</li><li>- Dorfdurchfahrten, vor allem in Gebertingen, 30er Zonen einrichten.</li><li>- Auf dieser Strecke ein "Flüsterbelag" einbauen.</li></ul> <p>Dieser Vorschlag könnte sofort umgesetzt werden und würde den Lärm massiv verringern und auch die Verkehrssicherheit erhöhen. Die Lebensqualität würde sich schlagartig verbessern.</p> <p>Der Zeitverlust wäre sehr gering und könnte mit der 80er Zone im Umfahrungstunnel Betzikon-St.Gallenkappel wieder kompensiert werden.</p>	
200	Der Vorschlag ist aus meiner Sicht vernünftig	
201	Die FDP Toggenburg macht zu diesem Lösungsansatz keine Aussage, da dieser Projektabschnitt nicht im Wahlkreis Toggenburg liegt. Sie würde aber, wenn sie sich eine Meinung bilden müsste, die Variante O2 bevorzugen.	
202	Die Lösung O2 ist sicher sinnvoll. Lärmschutzmassnahmen sollten umgesetzt werden.	
203	<p>Die Variante O2 ist fantasielos. Hier hat die Begleitgruppe offensichtlich wenig Betroffenheit gezeigt und die Einflussnahme ist enttäuschend. Durch die Handlage ist das Dorf stark vom Vergehrslärm betroffen, auch wenn die Strasse auf den ersten Blick am Rande des Dorfes verläuft. Eine massive Verbesserung ist zwingend.</p> <p>Variante 1: Tempo 30 bis über den Siedlungsrand hinaus. Vermeiden des Brems- und Beschleunigungslärms am Siedlungsrand.</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	Variante 2: Verschieben der Strasse gegen Süden und Realisierung eines durch Bepflanzung abgegrenzten Geh- und Radweg auf Nordseite Variante 3: Absenken der Fahrbahn und Ueberdecken (Galerie)	
204	Die vorgeschlagene Variante soll mit zusätzlichen Verkehrsberuhigenden Massnahmen ergänzt und ein separater Radweg insbesondere bis zum Abzweiger nach Ernetswil erstellt werden. Im weiteren Verlauf Richtung Neuhaus soll wo immer möglich ein separater Radweg entstehen, wo nicht anders möglich mittels Markierungen auf der Strasse sonst als separater Weg.	
205	Die vorgestellte und begründete Variante leuchtet ein, vernünftig	
206	<b>Zwei identische Eingaben</b> Die wohl wichtigste Fragen wären die Lösungen, welche durch die Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 30km/h und die weiteren möglichen Massnahmen für den Langsamverkehr, welche auf der bestehenden Strasse realisiert werden könnten. Desweiteren müssen zwingend funktionierende Fussgängerquerungen geschaffen werden.  Ansonsten wäre vorallem aufzuzeigen, wie künftig ein Radweg geführt werden könnte. Es braucht unbedingt eine durchgängige, sichere und attraktive Veloweglösung von Wattwil-Neuhaus. Dieser kann innerorts (wo es die Platzverhältnisse nicht anders zulassen), mittels Kernfahrbahn und Radspur realisiert werden. Ausserorts muss dieser jedoch zwingend als eigener Radweg geführt werden.	2
207	Dort ist es eher schwierig...	
208	Durch Gebertingen so belassen	
209	Ein Veloweg fehlt.	
210	Eine Umfahrung erachte ich als unnötig. Ein Veloweg via Restaurant Waldegg nach St. Gallenkappel ist aber nötig.	
211	eine Umfahrung ist nicht notwendig	
212	Endlich einen Linkseinlenker in die Schulstrasse wäre toll. Oder einen Kreisel bei der Abzw. Schulstrasse. Wegen dem massiven Mehrverkehr über den Ricken, v.a. morgens und abends, ist ein Einbiegen von der Schulstrasse in die Rickenstrasse oder auch umgekehrt oft sehr mühsam. Danke:-)	
213	Es sind die meisten Häuser auf einer Seite, somit ist nur der Lärm ein Problem.	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
214	finde vorgeschlagenen lösungsansatz gut	
215	Flankierende Massnahmen sind zu realisieren	
216	Für Gebertingen bringen die vorgeschlagenen Optimierungen zuwenig. Der täglichen Durchfahrten bleiben gleich, Velofahrten bleiben auf weiten Strecken sehr gefährlich.	
217	Für mich ist eine Umfahrung des Dorfes auch eine Lärmbelastung des Dorfes der Lärm kommt meiner Meinung nach einfach aus einer anderen Richtung. Es würden dadurch einfach andere Anstösser in Mitleidenschaft gezogen. Eine Umfahrung das Dorfes hat zur Folge das man an einem anderen Ort eine Strasse bauen muss und so kostbares Wiesland zerstört.	
218	Fussgängersicherheit entlang der Strasse optimieren. Häuser alle auf der oberen Strassenseite.	
219	Ganz klar Variante 02	
220	Gebertingen benötigt absolut keine Umfahrung.	
221	Gebertingen braucht keine Umfahrung. Das Dorf liegt abseits der Hauptstrasse.	
222	Gebertingen braucht wirklich keine Umfahrung.	
223	<p>Gebertingen ist leider die einzige Ortschaft, bei welcher von einer Umfahrung abgesehen wurde, was ich einleitend sehr schade finde. Man nutzt die Chance nicht, das Verkehrsproblem an der Wurzel zu behandeln und sieht stattdessen nur oberflächliche Massnahmen vor. Es gilt nun aber, das Beste daraus zu machen, und stattdessen andere, möglichst umfassende Massnahmen zu ergreifen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Die 50er Zone sollte auf der Ost-Seite Richtung Wattwil erweitert werden: Ab 47.2499660, 9.0133943 oder spätestens aber ab 47.2500198, 9.0110209 sollte Zone 50 signalisiert sein! Die Verkehrssicherheit wird deutlich erhöht, wenn nicht Tempo 80 signalisiert ist sowohl bei der steilen Kurve (47.2500198, 9.0110209) als auch vor der Einfahrt in die Siedlung Bünt (47.2499660, 9.0133943), und der Lärm kann ebenfalls deutlich reduziert werden - allenfalls kann man auch über eine Zone 30 im Dorf Gebertingen nachdenken, ob das aber zusätzlich die Verkehrssicherheit und den Verkehrslärm verbessert, müsste geprüft werden</li><li>- Einsatz von lärmarmem Strassenbelag</li><li>- Einsatz von festen Blitzern schon zu Beginn des Dorfes und bestenfalls talabwärts, damit sich die Verkehrsteilnehmer auch an die signalisierte Geschwindigkeit halten, wodurch wiederum der Lärm reduziert werden kann, und die Verkehrssicherheit erhöht wird</li></ul>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>- Erhöhung der öffentlichen Verkehrsmittel (Anzahl Linien und Takt) zur Reduktion der Anzahl Autos auf der Rickenstrasse und nötigenfalls Subvention durch den Kanton</p> <p>- Erhöhung der Sicherheit für Velofahrer durch separaten Veloweg</p> <p>Die Massnahmen erhöhen allesamt die Verkehrssicherheit, vermindern den Verkehrslärm und erhöhen die Wohnqualität der bestehenden und zukünftigen Anwohner, welche vom Jahr zu Jahr steigendem Verkehrsaufkommen mehr und mehr gelitten haben.</p>	
224	Gebertingen liegt oberhalb der Kantonsstrasse und wird deshalb nicht wesentlich von der Strasse beeinträchtigt. Bei der Variante "O2 Betriebs-/Gestaltungskonzept bestehende Strasse" darf jedoch die bestehende Temporeduktion von 50 km/h nicht weiter herabgesenkt werden.	
225	Gebertingen wird ja schon "umfahren". Natürlich sollte der Lärm auch mit Massnahmen versucht werden zu reduzieren für Anwohner direkt an der Strasse. Eine Verlegung der Strasse macht keinen Sinn.	
226	günstigere Variante	
227	gut	
228	Gut. Eine Umfahrung ist nicht notwendig.	
229	Hier braucht es keine Massnahmen	
230	<b>Zwei identische Eingaben</b> Hier gibt es eigentlich gar keine Variante und ist für Einwohner von Gebertingen natürlich sehr enttäuschend.	2
231	Ich bin nur als Durchfahrer betroffen. Finde jedoch auch, dass eine Umfahrung nicht verhältnismässig ist. Jedoch sollten Lärmschutzmassnahmen (Lärmschutzwand) geprüft werden. Der Lärm schallt nach oben.	
232	Ich habe 8 Jahre in Gebertingen gearbeitet, es ist zum Teil schwierig in die Hauptstrasse einzubiegen, bei diesem vielen Verkehr, mit einer Langtunnelvariante würden auch die Gebertinger entlastet.	
233	Ich verstehe das Ergebnis und bin dafür, dass hier eine Umfahrung unnötig ist. Ein Veloweg nach St. Gallenkappel und die Erschliessung des Restaurants Waldegg mit einem Velo und Fussweg ist mehr als überfällig.	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
234	Ich würde 02a bevorzugen, keine Verlangsamungen und kein Durchgangsverkehr durch Gebertingen, am Besten Langtunnel von Wattwil nach Schmerikon/Neuhaus	
235	icht die Richtige lösung	
236	<p>Im Namen der IG Ortsumfahrung NEIN vertrete ich die Meinung von 97 Mitglieder:innen, die unsere Interessensgemeinschaft mit Ihrem Namen unterstützen.</p> <p>Wir sind klar gegen die Variante 01b Ortsumfahrung Nord-West Ricken. Ausführliche Infos und unser Argumentarium ist online unter : <a href="https://ortsumfahrung-ricken.ch/">https://ortsumfahrung-ricken.ch/</a></p> <p>Die IG will mit Ihnen zusammen eine nachhaltige und clevere Lösung für den Ricken entwickeln und ist bereit für einen offenen Dialog.</p> <p>Für Fragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.</p>	
237	Im Weiler Gebertingen Optimierung bestehende Ortsdurchfahrt	
238	In Gebertingen ist die Rickenstrasse bereits am Siedlungsgebiet. Eventuell braucht es für die Einfahrt zum Hauptwohngebiet ein Kreisel oder eine Lichtsignalanlage.	
239	<p><b>Zwei identische Eingaben</b></p> <p>In Gebertingen ist es für mich als durchfahrender Autofahrer in Ordnung die Situation so zu belassen wie sie ist. Die Strasse führt ja unterhalb des Dorfes durch. Das es neu 50 ist, hat schon eine gewisse Lärmentlastung gebracht.</p>	2
240	In Gebertingen sehe ich keinen Handlungsbedarf.	
241	<p>In Gebertingen verstehe ich, dass die bestehende Strasse für die relativ kurze Strecke nicht in ein Tunnel geführt werden kann.</p> <p>Was die Idee von einer Verbindungsstrasse von der Rickenstrasse zur Uznacherstasse soll, kann ich nicht nachvollziehen.</p> <p>Der Verkehr von Neuhaus Richtung Ricken geht sicher nicht über diese Strasse wieder nach Gommiswald oder umgekehrt der Verkehr von Gommiswald Richtung Ricken geht nicht um wieder nach St. Gallenkappel zu fahren. Wie gesagt, diese Idee verstehe ich nicht wo da der Verkehr beruhigt werden sollte.</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
242	In Gebertingen würde eine Mehrzweckspur Sinn machen. Es sollte von der Hauptstrasse aus beim Linksabbiegen von St. Gallenkappel her eine Einspurstrecke geben, dass der Verkehr fliessend rollen könnte.	
243	In Gebürtigen und Hummelwald können sie nur von einem Langtunnel provozieren.	
244	In meiner Sicht, weit Hinten. Wenn Umfahren der Dörfer, dann mit Lang Version mit Ausfahrt und Einfahrt im Raum Betzikon.	
245	Ist für o.k. so	
246	Kann ich unterstützen.	
247	Kann so belassen werden.	
248	Keine Umfahrung nötig.	
249	L1	
250	Langfristig denkbare Variante.	
251	Langtunnel	
252	Langtunnel	
253	Langtunnel	
254	Langtunnel	
255	Langtunnel !!!	
256	Langtunnel bis Neuhaus	
257	Lösung durch das Dorf mit Velo Weg.	
258	<b>2 identische Eingaben</b> Mich würde interessieren, wer von den Referenten / Verantwortlichen in Gebertingen wohnt. Weshalb wird hier keine sinnvolle Lösung vorgeschlagen sondern es soll so bleiben wie es ist? Auch wir haben dieselbe Ausgangslage resp. Durchgangsverkehr wie die anderen Gemeinden. Unsere Einwohnerzahl liegt auch höher als diejenige von Bezikon und hier ist eine Tunnelvariante angedacht?	2



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
259	Mit dem Langtunnel wäre Gebertingen entlastet.	
260	Mit einer guten durchgehenden Fussgängerlösung der Strassen entlang, dürfte dies auch OK sein, da doch fast alle Gebäude von Gebertingen Hangseitig sind.	
261	Möglichst langer Tunnel ohne Auswirkungen auf Rayon Hummelwald. Keinen Flickenteppich, sondern ganzheitliche Lösung. Kurzfristig mit höheren Kosten verbunden, aber längerfristig rentabel.	
262	Nein zu den Umfahrungen. Nein zu den zusätzlichen Tunneln.  Statt dessen: <ul style="list-style-type: none"><li>• Die Ortsdurchfahrten hinsichtlich Sicherheit, Verkehrsregelung und Lärmschutz verbessern.</li><li>• Den öffentlichen Nahverkehr ausbauen und dessen Attraktivität erhöhen.</li><li>• Geschwindigkeit in den Ortsdurchfahrten intelligent reduzieren (Siehe unten)</li></ul>	
263	nicht einverstanden	
264	Nur ein Langtunnel. Alles andere kostet nur und bringt nichts.	
265	O2 Betriebs-/Gestaltungskonzept bestehende Strasse	
266	O2a	
267	ok	
268	Okay	
269	Pflasterlipolitik Transitverkehr muss weg von der Route über den Berg.	
270	Rickenstrasse belassen, ausser dem seit 30 Jahren fälligen Abzweiger für die Schulstrasse von Richtung Rapperswil her. Dieser ist schon sehr lange überfällig und erhöht die Sicherheit im Bereich Gebertingen am Meisten.	
271	Scheint plausibel. Gebertingen liegt ja praktisch nur auf einer Strassenseite, und ist somit eigentlich schon umfahren.	
272	Sehe die Relevanz nicht, wenn aber von der Bevölkerung als notwendig empfunden, kann sie gerne realisiert werden.	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
273	Sehe hier ebenfalls keine Verbesserung mit einer Umfahrung.	
274	<b>Zwei identische Eingaben</b> Sehe ich nicht als Bevorzugung da es nicht durchs Dorf geht.	2
275	<p>Sehr geehrte Damen und Herren</p> <p>Das Vorhaben betrifft Parzellen, die sich in der Nähe einer Höchstspannungsleitung befinden. Diese Leitung steht im Eigentum von Swissgrid AG. Im Namen und Auftrag der Swissgrid bearbeiten und überprüfen wir die Baugesuche in der Region Nord-West-Schweiz hinsichtlich der Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften. Dies bezieht sich insbesondere auf die Leitungsverordnung (LeV) und die Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV).</p> <p>Unter der Voraussetzung, dass unseren nachstehenden Anträgen stattgegeben wird, haben wir keine Einwände gegen das Bauvorhaben. Wir weisen Sie jedoch darauf hin, dass Arbeiten in der Nähe einer Höchstspannungsleitung viele Gefahren verursachen können. Deshalb sind folgende Sicherheitsvorschriften einzuhalten und wir bitten Sie, die folgenden festgehaltenen Abschnitte (a-b-c-d) in die Bewilligung aufzunehmen, die Einhaltung der Auflagen zu kontrollieren und die Auflagen an die Bauherrschaft weiterzuleiten:</p> <p>a) Bei Bauarbeiten in der Nähe der Leitung ist grösste Vorsicht geboten, damit die Sicherheit von Personen- wie auch die Versorgungssicherheit jederzeit gewährleistet werden kann.</p> <p>b) Die Baustellenleitung vor Ort ist verpflichtet, die Einhaltung der entsprechenden SUVA-Richtlinie «Achtung, Stromschlag!» (66138.D) jederzeit sicherzustellen.</p> <p>c) Besondere Vorsicht ist bei der Baustelleninstallation (z.B. Kranstandort / Schwenkradius) und dem Maschineneinsatz geboten. Maschinen oder Menschen dürfen sich keinesfalls den spannungsführenden Teilen der Anlage nähern.</p> <p>d) Die Mastfundamente dürfen nicht beschädigt und/oder untergraben werden. Die Maststatik darf zu keiner Zeit gefährdet sein. Die Erdungsbänder in Mastnähe dürfen weder verlegt noch gekappt werden. Die Zugänglichkeit zum Mast muss zu jederzeit gewährleistet sein.</p> <p>Damit allfällige Sicherheitsmassnahmen vereinbart werden können, bitten wir Sie, sich mindesten 2 Wochen vor Baubeginn mit dem Grid Maintenance Manager von Swissgrid AG per E-Mail-Kontakt aufzunehmen:</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Daniel Wittenwiler, +41 79 232 69 93, daniel.wittenwiler@swissgrid.ch</p> <p>Dieses Vorgehen vermeidet Unfälle, Verzögerungen auf der Baustelle und teure Notfallmassnahmen.</p> <p>Für weitere Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.</p> <p>Freundliche Grüsse Bouygues E&amp;S EnerTrans AG im Auftrag von Swissgrid AG</p> <p>Melissa Meyer Alexander Braun Projektleiterin Teamleiter ARS</p>	
276	Sehr geehrte Damen und Herren Bus Haltestellen die nicht auf der Hauptstrasse sind sollten genügen.	
277	Siehe unsere schriftliche Eingabe	
278	Situation für langsamere Zweiräder und Fussgänger verbessern, z.B. Langtunnel.	
279	So belassen wie es ist.	
280	So bleiben lassen. Die Besitzer der neuen Wohnungen der MFH an der Strasse wissen, dass der Verkehr da ist.	
281	So lassen wie jetzt	
282	So lassen, wie gehabt.	
283	Sollte durch den Ausbau der Sicherheit auf der bestehenden Strecke bleiben.	
284	Sporadisch gibt es ja immer wieder Stückelungen von Trottoirs von Betzikon bis nach Bünt nach Gebertingen! Das mindeste und nötigste wäre meines Erachtens, ein Trottoir - Velo Weg bis zum Ricken alla Beispiel Strasse und Weg (Fuss-radweg) wie es	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	gemacht wurde, nach Einfahrt Gerendingerstr. St. Gallenkappel bis nach Neuhaus ! Dort fühle ich mich als Velofahrer sicher :-)	
285	Tempolimit evt. weiter senken. Durchgehender Radweg Ricken-St.Gallenkappel	
286	Tunnel	
287	Tunnel Neuhaus-Wattwil	
288	Variante 02 zu bevorzugen, weil die heutige Kantonsstrasse bereits an der Peripherie der Ortschaft liegt.	
289	Variante O2 gemäss Vorschlag Info Veranstaltung	
290	Verkehr müsste mit einem Tunnel von Neuhaus nach Wattwil geführt werden. Alle anderen Varianten meiner Meinung nicht sinnvoll, da der Durchgangsverkehr sowieso nur von der einen zur anderen Seite möchte. Im Winter wäre dann das Problem mit steckenbleibenden LKW's gelöst! Ausfahrten bei St. Gallenkappel, Ricken und Wattwil würden reichen. Wenn nur Ausbau der Strassen gemacht werden, bringt das eher Nachteile, da noch schneller gefahren wird und wir Landwirte nicht besser über die Strasse kommen. Geschwindigkeitsreduktion auf 60 km/h an schwierigen, bewohnten Stellen gewünscht.	
291	Verständlich, dass eine Umfahrung keinen Sinn macht. Lärmreduktion prüfen.	
292	Von Ricken nach Gebertingen Veloweg realisieren.	
293	Vorzug: 02, eine Tunnelumfahrung wäre unverhältnismässig. Prüfen: Lärmschutzmassnahmen oder leichte Verschiebung südwärts, um Abstand von der Siedlung zu gewinnen.	
294	Was uns da vorgestellt wurde ist absolute Geldvernichterei, Kultulandverschandelung und hat nichts mit Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der gesamten Rickenstrasse zu tun. Der Verkehrslärm bleibt auch. Die Planer freut's. So haben sie Jahrzehntlang ein sicheres Einkommen.  Das einzig Richtige ist ein Langtunnel von Wattwil bis Neuhaus. Vor Allem für die Zukunft!  Seit 2001 die LSVA eingeführt wurde, ist der Mehrverkehr drastisch angestiegen und wird, wie schon in den letzten 50 Jahren, die nächsten 50	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Jahre weiterhin zunehmen.</p> <p>Siehe: <a href="https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/publikationen/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf.download.pdf/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf">https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/publikationen/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf.download.pdf/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf</a></p> <p>Machen Sie doch mal für 1 Jahr ein LKW-Fahrverbot über den Ricken, wo nur Zubringerdienst erlaubt ist. (Natürlich mit Kontrollen) Kostet fast nichts und die Rickenstrasse wird schon massiv beruhigt.</p> <p>Geld soll nicht blödsinnig verpulvert werden, sondern soll sinnvoll eingesetzt werden.</p> <p>Wenn ein Langtunnel wegen der Geldfrage als unrealistisch dargestellt wird, dann lasst doch die ganze Planerei und Bauerei einfach sein. Das wäre die günstigste Variante. Lieber soll es so bleiben, wie es ist, statt neue, unsinnige Steuerverschwendungs - Projekte zu haben.</p>	
295	<p>weiterzuverfolgende Variante:</p> <p>O2 Betriebs-/Gestaltungskonzept bestehende Strasse</p>	
296	<p>Welcher Lösungsansatz? Wird ja anscheinend nicht weiterverfolgt...</p> <p>Die Sicherheit für Fussgänger und Fahrradfahrer muss zwingend erhöht werden.</p> <p>Es fehlt an Fussgängerstreifen und Fahrradwegen.</p> <p>Ebenso muss die Geschwindigkeitsbegrenzung der kompletten Rickenstrasse überarbeitet werden.</p> <p>Es diverse Stellen wo 80 km/h wirklich kein Sinn machen...</p>	
297	<p>Wichtiger wegen dem Schulweg ist St.Gallenkappel.</p> <p>Der Schulweg in St.Gallenkappel ist für Kinder eine Zumutung!</p>	
298	<p><b>Drei identische Eingaben</b></p>	3



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	Wir sind nur als Durchfahrer betroffen. Finde jedoch auch, dass eine Umfahrung nicht verhältnismässig ist. Jedoch sollten Lärmschutzmassnahmen (Lärmschutzwand) geprüft werden. Der Lärm schallt nach oben.	
299	Zur Variante Gebertingen; Die Strassenführung soll generell überprüft werden. Warum sind gerade in Gebertingen neue Mehrfamilienhäuser erst kürzlich direkt an der Hauptstrasse bewilligt worden Lärmschutzvorrichtungen sollen die Siedlungen nördlich der Strasse besser schützen.	



### 1.3 Varianten St.Gallenkappel / Betzikon

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
300	<p><b>159 identische Eingaben</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Die Variante ‚Süd lang‘ (O3d) schneidet in ihrer Bewertung besser ab als die Variante ‚Nord kurz‘ (O3b), trotzdem wird letztere zur Weiterbearbeitung empfohlen! Wir beantragen beide Varianten nicht weiter zu verfolgen, da sie im Vergleich zur Variante ‚Nord lang‘ in der Summe aller Indikatoren weit abfallen.</li><li>• Weiter überzeugt die Variante ‚Nord kurz‘ (O3b) nicht, da sie Betzikon ganz ausser Acht lässt und das Oberdorf mit öffentlichen Nutzungen, sowie den Langsamverkehr empfindlich entzwei schneidet. Die nötige Entflechtung von MIV, ÖV und LV am Portal Oberdorf wird zu unbefriedigenden Lösungen und erhöhten Kosten führen.</li><li>• Allein die Variante ‚Nord lang‘ (O3a) wird für die Weiterbearbeitung empfohlen mit der Auflage, dass das Gerendinger-Täli untertunnelt wird (O3a+). Dieses stellt einen unschätzbaren Wert hinsichtlich Naherholung, Langsamverkehr und innerer Verdichtung dar. Die Lärmbelastung einer offenen Linienführung in der Talmulde würde das gesamte Unterdorf empfindlich beeinträchtigen. Landwirtschaftsbetriebe und der Wanderweg durchs Dorf, NB der Seitenast des Jakobsweges nach St. Gallen, würden abgetrennt. Erreicht wird eine durchgehende Untertunnelung durch ein leicht tiefer angesetztes Tunnelportal in der alten Schottergrube mit ebenfalls genügend Platz für den neuen Anschluss. Die Steigung bis nach Betzikon wird in der Variante ‚Nord lang‘ gut überwunden.</li></ul>	159
301	Es macht keinen Sinn im Weiler Gerendingen (St.Gallenkappel) eine offene Tunnelvariante (O3a) zu wählen. Während der gesamten Bauphase des Tunnels würde die Zufahrt zu Arbeitsplätzen wie der Fa. Nord-Lock AG, massiv behindert werden.	
302	Hier überzeugt mich die Variante O3a – Umfahrung lang.	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
303	Tunnel Variante 03a wäre ein gute Lösung	
304	<b>13 identische Eingaben</b> Allein die Variante ‚Nord lang‘ (O3a) wird für die Weiterbearbeitung empfohlen mit der Auflage, dass das Gerendinger-Täli untertunnelt wird (O3a+). Dieses stellt einen unschätzbaren Wert hinsichtlich Naherholung, Langsamverkehr und innerer Verdichtung dar. Die Lärmbelastung einer offenen Linienführung in der Talmulde würde das gesamte Unterdorf empfindlich beeinträchtigen. Landwirtschaftsbetriebe und der Wanderweg durchs Dorf, NB der Seitenast des Jakobsweges nach St. Gallen, würden abgetrennt. Erreicht wird eine durchgehende Untertunnelung durch ein leicht tiefer angesetztes Tunnelportal in der alten Schottergrube mit ebenfalls genügend Platz für den neuen Anschluss. Die Steigung bis nach Betzikon wird in der Variante ‚Nord lang‘ gut überwunden.	13
305	- Ebenfalls die Variante O3a. Weniger die Variante O3b.  - Die Vatriante O3 durch das Dorf sollte für die nächsten Generationen keine Rolle spielen.  - Die Belastung der Dorfbewohner, die seit jahrzehnten gefährliche Situation des Schulweges und die eigentlich sehr gute Lage des Dorfes (mit sehr gutem Entwicklungspotential) bedarf endlich eine zukunftsorientierte Lösung mit Tunnelvarianten. Für mich nicht begreiflich wieso keine Langtunnelvariante L1 oder L3 in Frage kommt.	
306	-Durch das hohe Verkehrsaufkommen im Dorf und die vielen gefährlichen Situationen die dadurch entstehen. Spreche ich mich für die Variante 03a aus. -Diese Lösung würde eine massgebende Verbesserung der Sicherheit für St.Gallenkappel und Betzikon ergeben. -Wenn meine Tochter über die Strasse zur Schule geht, habe ich immer ein mulmiges Gefühl dabei. Es fahren so viele Auto- und Lastwagenfahrer zu schnell und auch einfach vorbei und so geht es nicht nur meiner Tochter. - Unabhängig der Umfahrlösung ist das Hauptaugenmerk auf die rasche/sofortige Verbesserung der Sicherheitssituation an der	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Rickenstrasse in St. Gallenkappel insbesondere für Schüler zu richten.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Der hohe Schwerverkehrsanteil kumuliert mit der engen Strassenführung und den zu schmalen Trottoirs führt immer wieder zu äusserst gefährlichen Situationen.</li><li>- Obwohl sich die Schüler, Passanten, Kiki- und Velofahrer das Trottoir friedlich teilen, gibt es immer wieder Situationen, die nur knapp einer Tragödie entkommen.</li></ul> <p>Mögliche Vorschläge zur sofortigen Verbesserung der Situation: Um möglichst rasch die bestehenden Gefahren zu reduzieren, bitte ich Sie folgendes zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Schulwege für beide Dorfhälften sicherer gestalten: Überführungen und Erweiterung des Schulweges von der Katholischen Kirche zum Schulhaus über einen separaten Weg durch die Wiese</li><li>- «Achtung Schule» auf Strassenbelag markieren</li><li>- Tempo 30 durch das Dorf (Lärmreduktion und kürzerer Bremsweg)</li><li>- Gefährliche Einfahrten Volg, Ausfahrt Tiefgarage Felsenrain-Überbauung entschärfen</li><li>- Massnahmen für den Langsamverkehr (Fussgänger- / Veloweg)</li></ul>	
307	<b>Zwei identische Eingaben</b> In St. Gallenkappel ist die Variante O3a zu priorisieren	2
308	...schlecht für Anwohner, Wanderwege	
309	<b>Zwei identische Eingaben</b> Das Portal Betzikon müsste zudem zwingend Richtung Restaurant Waldegg verschoben werden, da zum einen die Lärmemissionen im hinteren Teil von Betzikon zu hoch wäre, zum anderen es sicherer wäre vor der Waldegg von der alten Rickenstrasse wieder in die neue Strasse einzubiegen da für eine optimale Lösung mehr Platz vorhanden ist.	2
310	03A	
311	03a ist die beste Lösung. Allerdings braucht es auch Sofortmassnahmen um die Sicherheit zu erhöhen. Es hat viele Beinaheunfälle an den Zebrastreifen. Dank viel Glück passiert nicht mehr. Es braucht Verkehrsberuhigende Massnahmen um die Fahrzeuggeschwindigkeit an den Zebrastreifen runterzubringen.	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
312	<p><b>Zwei identische Eingaben</b> 03a stark bevorzugt. 03b ist absolutes Minimum und nur ok, falls 03a an finanziellen Hürden scheitern sollte.</p> <p>Variante 03 wird meiner Meinung nach bei mehreren Kriterien deutlich zu gut bewertet - hier einige: Berücksichtigt man die stetige und auch weitere Zunahme des Verkehrsaufkommens (und besonders des Schwerlastverkehrs), kann man nicht guten Gewissens sagen, dass O3 eine zukünftige Verbesserung der Attraktivität und Wohnlichkeit (G1) bringen sollte. Luft- und in der Nacht auch Lichtverschmutzung durch permanent rollenden Verkehr werden gleich bleiben oder noch mehr werden. Lärm wird sich bei Nutzung der bestehenden Strasse auch kaum verringern lassen, wie Sie ja selbst schon bei U2 bewerten. An vielen Teilen der Rickenstrasse kann man sich aktuell bei üblichem Verkehrsaufkommen nur schreiend unterhalten und fühlt sich als stehe man direkt neben einer Autobahn. Was dies mit Attraktivität und Wohnlichkeit zu tun haben soll, entzieht sich mir.</p> <p>Auch eine neutrale Bewertung von "Verkehrssicherheit" (G2) und "Komfort"(G3) wirkt für O3 zu hoch. Für Fussgänger und Velofahrer sind aktuell sehr schlechte Verkehrssicherheit und Komfort gegeben und dies muss DRINGEND verbessert werden. Das wird sich aber mit der Variante nicht wirklich ändern, besonders wenn der motorisierte Verkehr wie bisher weiter zunimmt. Für eine Umgestaltung mit angemessen breiten Trottoirs und Velowegen ist in St. Gallenkappel kein Platz vorhanden. Ein Verbleiben auf dem aktuell extrem schlechtem Niveau wäre absolut nicht zufriedenstellend.</p> <p>In Anbetracht der beschriebenen aktuellen Lage, und der Tatsache, dass die aktuellen Varianten bereits als Kostensparmassnahmen gegenüber einem nicht weiter zu verfolgenden Langtunnel daherkommen, wirkt für mich die Weiterverfolgung der Option 03 mit ihren eher kosmetischen Änderungen wie ein Schlag ins Gesicht der Bewohner.</p>	2
313	03a, sehr gute Lösung	
314	03b +a	
315	3b, evt. schon von der Brücke in Neuhaus aus neue Verkehrsführung	
316	Ab sofort 30 Zone, wenn keine 30 Zohne möglich ist: Lichtsignal auf höhe Schulhaus! Zusätzlich lärmveringerten Belag	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
317	Allein der Variante Nord lang würde ich für die Weiterbearbeitung zustimmen. Es wäre aber wünschenswert das Gerendinger-Täli zu untertunneln. Dieses wäre ein unschätzbare Wert für die Naherholung. Auch wäre eine offene Linienführung in der Talmulde eine zusätzliche Lärmbelastung für das ganze Unterdorf was man ja unbedingt vermeiden sollte. Leider wird ja der Verkehr nicht weniger und der Lärm könnte noch zunehmen.	
318	<b>Zwei identische Eingaben</b> Als Mutter von 2 Kleinkindern ist mir die Umfahrung ein sehr grosses Anliegen. Um die Attraktivität der Gemeinde zu steigern, die Sicherheit zu erhöhen, das Landschaftsbild zu erhalten und die erhebliche Lärmbelastung zu bekämpfen ist die Variante O3a+ sicherlich die beste Lösung. Um immerhin vor allem die vielen LKWs aus den beiden Dörfern zu verbannen, würde die Variante O3a auch reichen. Dass so viel Verkehr genau auf dem Schulweg herrscht, ist mir bezüglich Sicherheit ein sehr grosser Dorn im Auge.	2
319	<b>Zwei identische Eingaben</b> Auch hier gilt, es ist eine Linienverschiebung, doch keine wirkliche Entlastung. Denken wir an die ,vor allem ausländischen, Lastwagen, welche im Winter aufgrund der Schneeverhältnisse stecken bleiben und mühsam abgeschleppt werden müssen.	2
320	Aus Kosten / Nutzen Sicht klar Variante 03b	
321	Aus meiner Sicht ist die Variante 03b am sinnvollsten. Es würde wie in Ricken den Dorfkern stark entlasten. Bei einer zusätzlichen Umfahrung von Betzikon stehen die Kosten nicht in einem sinnvollen Verhältnis zum Nutzen.	
322	Basierend auf meiner Analyse der vorliegenden Informationen, empfehle ich Ihnen, sich für die Variante 'Nord lang' (O3a+) zu entscheiden, um die Nachteile der anderen beiden Varianten zu vermeiden und die Vorteile der 'Nord lang' Variante voll auszuschöpfen.  Die Variante 'Nord kurz' (O3b) überzeugt nicht, da es Betzikon komplett außer Acht lässt und das Oberdorf empfindlich entzweit, was zu unbefriedigenden Lösungen und höheren Kosten führen würde. Um jedoch die Vorteile der 'Nord lang' Variante vollständig zu nutzen, müssen wir sicherstellen, dass das Gerendinger-Täli untertunnelt wird (O3a+), um seinen unschätzbaren Wert hinsichtlich Naherholung, Langsamverkehr und innerer Verdichtung zu erhalten.  Wenn wir uns für diese Variante entscheiden, können wir eine durchgehende Untertunnelung durch ein leicht tiefer angesetztes Tunnelportal in	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	der alten Schottergrube erreichen, was auch genügend Platz für den neuen Anschluss bietet. So können wir auch die Lärmbelastung einer offenen Linienführung in der Talmulde reduzieren und verhindern, dass Landwirtschaftsbetriebe und der Wanderweg durchs Dorf, NB der Seitenast des Jakobsweges nach St. Gallen, abgetrennt werden. Darüber hinaus wird die Steigung bis nach Betzikon in der Variante 'Nord lang' O3a+ gut überwunden. Daher empfehle ich Ihnen, sich für diese Variante zu entscheiden, um das Projekt erfolgreich umzusetzen.	
323	Beste Lösung O3a+ Optimierung der Situation und ist das Einzige was die Rickenstrasse entlastet. Lage besser für die Vegetation	
324	Betzikon? Das sind ca 5-10 Gebäude. Irrelevant.	
325	Bevorzugung Portal Betzikon: Einstich vor Betzikon, wenig Landverlust durch Einstieg in Hang, kreuzungsfreier Anschluss Langsamverkehr  Nachteile Variante Portal Oberdorf: Betzikon wird außer Acht gelassen, das Oberdorf geteilt, Langsamverkehr empfindlich zerschnitten, Anschluss Rüeterswilerstrasse und ÖV schwer zu entflechten, lange, offene Rampe im Kulturland	
326	Bevorzugung Portal Betzikon: Grund wenig Landverlust durch Einstich in den Eng, Kreuzungsfreier Anschluss Langsamverkehr  Nachteile Variante kurz: Betzikon wird ausser Acht gelassen, das Oberdorf geteilt - öffentliche Nutzungen, Langsamverkehr empfindlich zerschnitten, Anschluss Rüeterswilerstrasse und ÖV schwer zu entflechten, lange, offene Rampe im Kulturland	
327	Billigere Variante	
328	Bitte die Variante mit Umfahrung von Betzikon, da ansonsten ein Teil der Bevölkerung zusätzlich leiden muss und ein anderer Teil gar nicht entlastet ist.	
329	Danke für die gute Information anlässlich der Veranstaltung vom 22. März. Was meiner Meinung nach zu wenig kommuniziert wurde: Warum wird eine Umfahrung Süd (unterer Dorfrand) nicht in die engere Auswahl genommen? Als Anwohnerin der Rickenstrasse bin ich vom massiven Verkehrslärm direkt betroffen. Vor allem Lastwagen mit/ohne Anhänger, die über die	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	beschädigten Strassenabschnitte, Schwellen und vielen Schachtdeckel fahren, führen zu einer hohen Lärmbelästigung. Gibt es da Lösungsansätze, welche in absehbarer(er) Zeit für mehr Wohlbefinden an der Rickenstrasse führen könnten?	
330	Dass St. Gallenkappel endlich eine Umfahrung braucht ist unumstritten. Meine Meinung nach ohne Betzikon.	
331	Der Einbezug Betzikon gem Tunnelvariante 03a ist ein muss! D.h. die Tunnelvariante 03a ist Grundvoraussetzung, dass die Umfahrung überhaupt weiter geprüft weder soll. Hier gelten genau so die generellen Hinweise wie im Frageblock Ricken. Heisst: Allein die Variante 'Nord lang' (03a) macht für die Weiterbearbeitung des PJ einen Sinn.	
332	Der Gemeinderat unterstützt in Bezug auf den Abschnitt St. Gallenkappel/Betzikon aufgrund der aktuell vorliegenden Informationen die Variante "03a Umfahrung Nord Lang", weil diese für alle betroffenen Ortsteile die grösste Entlastung bringt. Im Wissen um die höheren Kosten kann damit in einem überschaubaren Zeithorizont eine signifikante Verbesserung erreicht werden.	
333	Der Kanton St.Gallen sollte sich in dieser Angelegenheit auch einmal die Umfahrungen ( Tunnels) von Küblis und Saas im Prättigau zu Herzen nehmen.	
334	Die am besten beurteilte Variante 03a ist sinnvoll, ich unterstütze sie. Ich hoffe, dass trotz der Mehrkosten die lange Variante 03a bevorzugt wird. In Betzikon sind heute schon mehrere Wohnhäuser geplant. Die zugehörigen Baubewilligungen liegen vor.	
335	Die Anwohner von St. Gallenkappel werden zwar im Dorfkern entlastet, aber nur so lange wie auch das Dorf nicht weiter ausgebaut wird. Die Lärmbelastung bleibt in den anliegenden Wohngebieten bestehen. Die Attraktivität vom Dorf und die Wohngebiete können mit einem Langtunnel gestärkt werden. Dadurch ist ein nachhaltiger Zuzug besser gewährleistet.	
336	<p>Die Bewertungskriterien des Kantons zeigen eindeutig, dass die Variante Nord/Lang besser abschneidet als alle übrigen Streckenführungen. Die Variante kurz schneidet gar schlechter ab, als vom Kanton verworfene Varianten. Aufgrund dieser objektiven Kriterien muss sich der Kanton klar für die Variante Nord/Lang einsetzen. Zumal beim Punkt Kosten die längere Variante gar nicht schlechter abschneidet.</p> <p>Die kurze Variante sieht keine Umfahrung von Betzikon vor, wodurch der DTV nicht abnimmt. Mit der zunehmenden Bevölkerung, der verbesserten Anbindung des Toggenburgs an die Region Linth/Zürichsee ist gar mit einer Zunahme des Verkehrs zu rechnen. Diese Variante ist nicht akzeptabel und führt langfristig zu einer Verschlechterung.</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Ein allfälliger Knoten Oberdorf (Variante Nord/Kurz) läge mitten im Siedlungsgebiet. Zudem würde sich die Ausbildung des Knotens als äusserst komplex erweisen, da beim Knoten der ganze Verkehr von Rüeterswil und Walde eingeleitet werden müsste. Weiter ist aufgrund des nördlichen Industriequartiers und der militärischen Nutzung der Mehrzweckanlage mit entsprechendem Verkehr zu rechnen. Auch die Ortsbusverbindung würde über den Knoten führen. Nicht zu Letzt müssten alle Schulkinder nördlich des Knotens und von Betzikon den selbigen über-/unterqueren. Somit ist ein Tunnelleingang östlich von Betzikon klar zu favorisieren.</p> <p>Das westliche Tunnelportal ist grundsätzlich zu begrüssen. Allerdings sollte eine Variante angedacht werden, welche im Gebiet Gerentingen nicht oberirdisch verläuft. Ein entsprechender offener Abschnitt würde sicherlich im ganzen Wohngebiet zu einer Erhöhung der Immissionen führen.</p>	
337	Die FDP Toggenburg macht zu diesem Lösungsansatz keine Aussage, da dieser Projektabschnitt nicht im Wahlkreis Toggenburg liegt. Sie würde aber, wenn sie sich eine Meinung bilden müsste, die Variante O3b priorisieren.	
338	Die kurze Umfahrung, dafür eine bessere Lösung für Gebertingen:-)	
339	Die Naherholungsgebiete in St. Gallenkappel sind nicht sehr gross, weshalb ich die Zerstörung dieser strikt ablehne! Entweder man verbessert die bestehende Struktur oder aber man baut diesen Tunnel, was für mich absolut die beste Möglichkeit darstellt um Herr über den Verkehr zu werden. Die Kosten sind gross, der Nutzen aber noch viel grösser. Das Einsparen von CO2 Ausstössen, wenn nicht über den Ricken gefahren werden muss, ist zusätzlich riesig.	
340	Die Tunnelausfahrt muss so weit als möglich ausserhalb Betzikon Richtung Ricken sein.	
341	Die Tunnelvariante macht Sinn, da in St. Gallenkappel sehr viele Häuser betroffen sind. Aber bitte die gesamte Umfahrung überdecken, keine offenen Straßen.	
342	die umfahrung 03a nord lang überzeugt	
343	Die Variante ‚Nord kurz‘ überzeugt nicht, da sie Betzikon ganz ausser Acht lässt und die Tunnelausfahrt weitere bauliche Massnahmen erfordert (Kreuzung Kantons-/Gemeindestrasse, Fussgänger-, Fahrradweg, Zonen für Wohnen, Gewerbe und Industrie sowie für öffentliche Bauten und Anlagen wie Mehrzweckgebäude).	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
344	<p>Allein die Variante ‚Nord lang‘ (O3a) wird für die Weiterbearbeitung empfohlen mit der Auflage, dass das Gerendinger-Täli untertunnelt wird (O3a+).</p> <p>Die Lärm-Emissionen einer offenen Linienführung in der Talmulde eines Wohngebiets würden das gesamte Unterdorf und den Dorfkern von St. Gallenkappel in der bisherigen Lebensqualität empfindlich beeinträchtigen.</p> <p>Landwirtschaftsbetriebe und der Wanderweg durchs Dorf, wie auch der Seitenast des Jakobsweges von St. Gallen, würden abgetrennt.</p> <p>Das Gerendinger-Täli stellt einen unschätzbaren Wert hinsichtlich Naherholung, Langsamverkehr und innerer Verdichtung gemäss Zonenplan dar.</p> <p>Insgesamt ist bei der derzeit vorgeschlagenen Nordvariante O3a mit einem sehr hohen Raumwiderstand im Unterdorf und Dorfkern zu rechnen, der ein grosses Einsprache- Potential und Widerstand der betroffenen Bevölkerung mit sich bringt.</p> <p>Erreicht wird eine durchgehende Untertunnelung durch ein tiefer angesetztes Tunnelportal in der alten Schottergrube (Liegenschaft 211S) Dort bietet sich auch genügend Platz für den neu zu schaffenden Anschluss.</p> <p>Gemäss Geländemodell und überprüfem Höhenprofil ist trotz Unterfahren des Gerendinger-Tälis ein Überwinden mit 100m Höhendifferenz (von 525 müM bis 625 müM) mit einer Steigung unter 5% gut realisierbar.</p> <p>Insgesamt ist bei der von der IG vorgeschlagenen Variante Nord länger (O3a+) mit einem sehr geringen Raumwiderstand und sehr tiefem Einsprache-Potential zu rechnen.</p>	
345	<p>Die Variante lang O3a ist die beste Variante. Die Variante O3b würde das Dorf trennen. Ja Rüeterswil gehörte schon vor der Fusion mit Eschenbach zu St. Gallenkappel.</p>	
346	<p><b>Zwei identische Eingaben</b></p> <p>Die Variante Nord kurz überzeugt nicht, da sie Betzikon nicht mit einbezieht und Betzikon weiterhin mit starkem Verkehr belastet wird. Aus diesem Grund bitte die Variante Nord lang (O3a) mit der Untertunnelung der gesamten Streckenführung Neuhaus bis Ende Betzikon weiterverfolgen. Dies wäre die Variante Nord länger (Oa3+).</p>	2



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
347	<p>Die Variante Nord kurz überzeugt nicht, da sie den "Weiler" Betzikon nicht mit einbezieht und dieser weiterhin mit starkem Durchgangsverkehr belastet ist. Mit der Variante Nord kurz gibt es für Betzikon keine Verkehrsentslastung. Ich beantrage die Varianten Süd lang und Nord kurz nicht weiterzuverfolgen.</p> <p>Bitte alleine die Variante Nord lang O3a weiterverfolgen mit der Untertunnelung des Gerendinger Tälis = Variante Nord länger O3a+.</p>	
348	<p><b>Zwei identische Eingaben</b></p> <p>Die Variante O3 die best. Strasse zu optimieren wäre für unser Quartier eine optimale Lösung Berg, Rietwies, Gerendingen, Oberrain sind vom Verkehrslärm der Rickenstrasse nicht oder kaum betroffen</p> <p>Ansonsten wäre die Variante O3b zu favorisieren 100 Mio Mehrkosten um das kleine Quartier Betzikon zu umfahren und den Verkehr um 2% zu reduzieren ist meiner Meinung nach zu viel.</p> <p>Die Varianten O3a und O3b Verursacht meiner Meinung nach in den Quartieren Berg, Rietwies, Gerendingen mehr Lärmemissionen als die best. Rickenstrasse. Die offene Strecke dürfte massive Emissionen verursachen. Tunnel-Ein-Ausfahrt und wahrscheinlich auch noch Brückenaufleger werden zu einer permanenten Lärmentwicklung in Wohnquartieren führen, welche bisher nicht belastet waren. Diese Emissionen werden durch den fast permanenten Westwind zusätzlich noch verstärkt</p> <p>Auf diesen kurzen offenen Abschnitt sollte verzichtet werden. Überdachung, künstliches Tunnel wie bei Umfahrung Bütschwil</p> <p>(siehe separates e-mail an info.budtba@sg.ch mit Plan)</p>	2
349	<p>Die Variante O3a erscheint mir am zweckmässigsten. Der Tunnelbeginn West ist Richtung Westen zu verschieben um den Verkehrslärm am Siedlungsrand zu vermeiden. Die Bachtobelquerung bei Zuppigen kann in einer Röhre geführt werden (anlog bei der Umfahrung Wattwil-Lichtensteig).</p>	
350	<p>Die Variante O3d schneidet in ihrer Bewertung besser ab als die Variante O3b, trotzdem wird letztere zur Weiterverarbeitung empfohlen.</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
351	<p>Die Variante Süd lang O3d schneidet in ihrer Bewertung besser ab als die Variante Nord kurz O3b, trotzdem wird letztere zur Weiterbearbeitung empfohlen. Ich beantrage beide Varianten nicht weiter zu verfolgen, da sie im Vergleich zur Variante Nord lang in der Summe aller Indikatoren weit abfallen.</p> <p>Weiter überzeugt die Variante Nord kurz (O3b) nicht, da sie Betzikon ganz ausser Acht lässt und das Oberdorf mit öffentlichen Nutzungen, sowie den Langsamverkehr empfindlich entzwei schneidet.</p> <p>Die nötige Entflechtung von MIV,ÖV und LV am Portal Oberdorf wird zu unbefriedigenden Lösungen und erhöhten Kosten führen.</p>	
352	<p>Die Variante Süd lang O3d schneidet in ihrer Bewertung besser ab als die Variante, Nord kurz O3b, trotzdem wird letztere zur Weiterbearbeitung empfohlen!</p> <p>Ich würde beide Varianten nicht weiterverfolgen, da sie im Vergleich zur Variante Nord lang in der Summe aller Indikatoren weit abfallen.</p> <p>Weiter überzeugt die Variante Nord kurz O3b nicht, das sie Betzikon ganz ausser Acht lässt und das Oberdorf mit öffentlichen Nutzungen, sowie den Langsamverkehr empfindlich entzwei schneidet. Das Tunnel im Oberdorf wäre an einem denkbar schlechten Ort, nämlich mitten im Wohnquartier.</p> <p>Die Variante Nord lang O3a ist mit Abstand die Beste für das gesamte Dorf St. Gallenkappel/Betzikon. Ich hoffe, dass nur diese Variante weiter verfolgt wird. Dies dafür so rasch wie möglich.</p> <p>Vor allem unterstütze ich die Variante O3a+ der IG Umfahrung Chappelle, wo eine durchgehende Untertunnelung im Bereich Würzengässli vorgeschlagen wird. Das wäre dann die allerbeste Variante.</p>	
353	<p>Die Variante Tunnel Nord gefällt.</p> <p>Da in Betzikon noch Baulandreserven links und rechts der Rickenstrasse vorhanden ist, sollte das längere Tunnel von Neuhaus bis Betzikon bevorzugt werden, damit Betzikon auch entlastet wird.</p>	
354	<p>die verschiedenen Varianten entfallen bei der Langtunnel Variante L1 und sind nicht mehr nötig.</p> <p>Wenn jedoch Pflästerli Politik durchkommt, dann nur die Var. O3a, die entlastet St. Gallenkappel und Betzikon am 2. Besten.</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
355	<p>Die vom Kanton vorgeschlagene Variante ist nicht akzeptabel. Es doch nicht sein, dass im Beich Würzengässli ein offener Teil eingeplant wurde. Es muss unbedingt die ganze Strecke unter dem Boden (Tunnel) geführt werden. Die Variante 03a+ von der Interessengemeinschaft Umfahrung Chappelle ist zwingend anzustreben.</p>	
356	<p><b>Zwei identische Eingaben</b></p> <p>Die wohl wichtigste Frage wären jene Lösungen, welche durch die Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 30km/h und die weiteren möglichen Massnahmen für den Langsamverkehr, welche auf der bestehenden Strasse realisiert werden könnten. Desweiteren müssen zwingend funktionierende Fussgängerquerungen geschaffen werden.</p> <p>Die Trottoirs beidseits der Rickenstrasse in St. Gallenkappel sind zu schmal angesichts der vielen SchülerInnen. Auf Grund der Gefälle kommt es immer wieder zu gefährlichen Vollbremsungen und beinahe Unfällen, wenn z.B ein Kind in den Strassenraum tritt oder durch Unachtsamkeit ein Kind dem Strassenraum zu nahe kommt. Von Gerendingen bis zum Oberdorf braucht es zwingend entweder breiter Trottoirs oder Massnahmen mit Pollern.</p> <p>Desweiteren wäre aufzuzeigen, wie künftig ein Radweg geführt werden könnte. Es braucht unbedingt eine durchgängige, sichere und attraktive Veloweglösung von Wattwil-Neuhaus. Von Neuhaus bis Betzikon muss zwingend ein attraktiver Radweg geschaffen werden, weil dies auch ein Schulweg zur Oberstufe nach Eschenbach ist.</p> <p>Dieser kann innerorts wo es die Platzverhältnisse nicht anders zulassen, mittels Kernfahrbahn und Radspur realisiert werden. Ausserorts muss dieser jedoch zwingend als eigener Radweg geführt werden.</p>	2
357	<p>Die wohl wichtigsten Fragen betreffen jene Lösungen, welche durch die Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 30km/h erreicht werden könnten und die weiteren möglichen Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr, welche auf der bestehenden Strasse realisiert werden könnten. Des Weiteren müssen zwingend funktionierende und sichere Fussgängerquerungen geschaffen werden.</p> <p>Die Trottoirs beidseits der Rickenstrasse in St. Gallenkappel sind zu schmal angesichts der vielen SchülerInnen. Auf Grund der Gefälle kommt es immer wieder zu gefährlichen Vollbremsungen und beinahe Unfällen, wenn z.B. ein Kind in den Strassenraum tritt oder durch Unachtsamkeit ein Kind dem Strassenraum zu nahe kommt. Von Gerendingen bis zum Oberdorf braucht es zwingend entweder breitere Trottoirs oder Massnahmen mit Pollern.</p>	



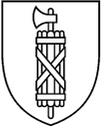
Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Des weiteren wäre aufzuzeigen, wie künftig ein Radweg geführt werden könnte. Es braucht unbedingt eine durchgängige, sichere und attraktive Veloweglösung zwischen Wattwil und Neuhaus. Von Neuhaus bis Betzikon muss zwingend ein attraktiver Radweg geschaffen werden, weil dies auch ein Schulweg zur Oberstufe nach Eschenbach ist.</p> <p>Dieser kann innerorts wo es die Platzverhältnisse nicht anders zulassen, mittels Kernfahrbahn und Radspur realisiert werden. Ausserorts muss dieser jedoch zwingend als eigener von der Strasse getrennter Radweg geführt werden.</p>	
358	Diese Variante ist nur sinn-und nutzvoll,wenn der ganze Strassenverkehr in einem Tunnel verläuft.	
359	Eine grossräumige Umfahrung von St.Gallenkappel + Betzikon ist zu favorisieren.	
360	Eine Umfahrung des stark belasteten Dorfkerns begrüessen wir generell. Bei beiden vorgeschlagenen Varianten 03a & O3b bemängeln wir die offene Streckenführung im Gebiet "Gerendingen", diese würde für unser Quartier eine enorme Verschlechterung hinsichtlich Landschaftsbild, Lärm- und Staubeinwicklung bedeuten. Unsere Liegenschaften würden einen enormen Wertverlust erfahren, weshalb wir diese Varianten mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln bekämpfen werden.	
361	<p>Eine Umfahrung ist dringend nötig. Die Lebensqualität leidet durch den starken Verkehr und die Sicherheitslücken sind enorm. Leider kann man die Rickenstrasse im Dorf mangels Alternativen kaum umgehen und ich bin mit meinen drei kleinen Kindern immer völlig gestresst wenn wir eine Teilstrecke an der Rickenstrasse bewältigen müssen.</p> <p>Da ich an der Gerendingerstrasse wohne, bin ich von beiden Umfahrungsvarianten betroffen. Der Strassenabschnitt zwischen den beiden Tunnels (Gerendingen und Würzengässli) ist offen und der Lärm würde direkt zu unserem Haus schallen. Dass dies nicht geschieht, sind Schallschutzwände nötig.</p> <p>Ich freue mich auf die Umfahrung.</p>	
362	<p>Es bringen nur die Langvarianten Süd und Nord etwas, die Kurzvarianten sind nur eine halbe Lösung, ohne Betzikon.</p> <p>Ich persönlich bin für die Langvariante Süd, da es weniger Anstösser gibt, somit schneller realisierbar ist. Bei der Variante Nord macht es nur Sinn wenn der Tunnel so tief gelegen kommt, dass westlich der Rüeterswilerstrasse noch eine zweite oder mehr Häuserreihen gebaut werden können (Dorfkernentwicklung, Dorfkerneverdichtung, Wohnraumgestaltung). Ich würde mich freuen, wenn dieser Aspekt auch berücksichtigt wird.</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
363	<p>Es gibt für uns nur die O3a Umfahrung Nord lang, da diese St. Gallenkappel und vorallem Betzikon aus den genannten Gründen wirklich etwas bringt für die Dorfentwicklung und die Verkehrsentslastung (St. Gallenkappel 65 % und in Betzikon 84 % des Verkehrs). Noch besser wäre eine vollständige Untertunnelung, so dass in Gerendingen kein Teilstück mehr an der Oberfläche erscheint. Eigentlich sollte dies möglich sein, indem der Tunnel nach der Aatalbrücke unmittelbar beginnt, so dass die Steigung im Tunnel abgefangen werden kann.</p>	
364	<p>Es soll unbedingt die Variante O3a lang ins Auge gefasst werden</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. In einem solchen Projekt den Weiler Betzikon nicht gleich miteinzuschliessen wäre unverständlich</li><li>2. Die Einfahrt von Rüeterswil Richtung Betzikon wird fast unmöglich weil der Verkehr so dicht ist, dass eine Ampel nötig würde, was ein Unsinn ist in einer Umfahrung, welche ein flüssiges Vorwärtkommen ermöglichen soll.</li><li>3. Der Zugang von Osten in die Umfahrung muss wenn technisch machbar tiefer gestaltet werden, dass in Gerendingen die Umfahrung nicht an den Tag kommt, das würde sehr viel Lärmemissionen bei vielen Anwohnern generieren</li></ol>	
365	<p>Flüsterbelag im Wohnbereich Betzikon Häuser wurden erst in den letzten Jahren an die Strasse gebaut. Verkehr war aber schon da.</p>	
366	<p>Frage: 1) Welchen Abstand müssen unterirdische Bauten (Tunnel) zu Erdwärmesonden einhalten? 2) Welche Lärmschutzmassnahmen sind bei überirdischen Strassenabschnitt vorgesehen und wie beeinflussen sie das Landschaftsbild? Generell: Die O3a/O3b Lösung (wie Vorgeschlagen) ist für das Würzengässli aus meiner Sicht keine gute Variante.</p>	
367	<p>Für den Gemeinderat ist der Variantenfächer für eine Kernumfahrung genügend. Eine Nordumfahrung (Variante O3a Nord lang oder O3b Nord kurz) ist wohl die zielführendste Variante.</p>	
368	<p>Für mich ist eine Umfahrung des Dorfes auch eine Lärmbelastung des Dorfes der Lärm kommt meiner Meinung nach einfach aus einer anderen Richtung. Es würden dadurch einfach andere Anstösser in Mitleidenschaft gezogen. Eine Umfahrung das Dorfes hat zur Folge das man an einem andern Ort eine Strasse bauen muss und so kostbares Wiesland zerstört.</p>	
369	<p>Für St. Gallenkappel/Betzikon kommt für mich nur die Variante O3a in frage aber mit einer Abänderung des Projektes und zwar wie folgt: Das Tunnelportal nach Neuhaus etwas weiter westlich verschieben und dann die ersten 440 m mit ca 1.14% Steigung bis nach Gerendingen. Im Bereich Gerendingen die Talsohle unter dem Bach als Tagbautunnel ausbilden und dann mit einer gleichmässigen Steigung von 4.23% zum Anschluss Rickenstrasse oberhalb von Betzikon.</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Ich denke, die Brückenvariante im Bereich Gerendingen wird bei der Bevölkerung auf sehr grossen Widerstand stossen. Hätte Ihnen gerne meinen Vorschlag als PDF zugestellt, geht aber leider nicht. Die Anschlüsse an die bestehende Rickenstrasse müssen unbedingt kreuzungsfrei und ohne Lichtsignale ausgeführt werden, nicht wie der Fussgängerübergang beim Kreisel Brendi oder der Anschluss Bütschwil Richtung Bazenheid. Kommt mir vor, wie das vergessen gegangen ist beim Projektieren, wie auch beim Anschluss Hinterwies, wo jetzt immer mit einem Sprint die Strasse überquert werden muss.</p>	
370	Für uns kommt nur die Lang-Variante mit Tunnelportal in Betzikon in Frage	
371	Grundsätzlich gute Variante. Die Umfahrung müsste aber komplett unterirdisch (Tunnel) sein. Die Lärmemissionen wären zu gross und zum Nachteil des Naherholungsgebietes Holz und das angrenzende Goldingertal. Ev. zu kleinkariert für zwei Anschlüsse.	
372	günstigere Variante	
373	Gute Lösungsideen, jedoch muss etwas in näherer Zukunft passieren um unsere Kinder vor der viel zu stark und viel zu schnell befahrenen Rickenstrasse zu schützen. Es sind schon mind 10 Kinder fast überfahren worden. Durch Vollbremse beim Schulhaus und Schockerlebnisse konnte einiges verhindert werden. Das war einfach Glück. Aber die Eltern leiden unter ständiger Panik. Das wichtigste ist die Verkehrssicherheit zB 30 Tempo, was in 20 Jahren passiert ist auch gut aber nicht akut dringend!	
374	Hier empfehlen wir die Variante Nord bis Ende Betzikon.	
375	Hier finde ich die Variante O3a klar am besten (Langtunnel)	
376	Hier ist die Variante "Tunnel Nord länger" zu favorisieren. Die Mehrkosten gegenüber der Variante Tunnel Nord lang dürften im Rahmen sein und der Landschaftsschutz, wie auch der Lärmschutz für die betroffenen Liegenschaften sind viel besser gelöst.	
377	<b>Zwei identische Eingaben</b> Hier ist die Variante O3a Umfahrung Nord lang klar zu favorisieren, da sie in St. Gallenkappel 65 % und in Betzikon 84 % des Verkehrs eliminiert. Zudem ist die Lärmentlastung und die Verbesserung der Sicherheit in den beiden Ortschaften damit am besten gelöst. Problematisch finde ich die Aussage, dass diese Variante 100 Mio. mehr kostet als die kürzere Variante O3b ohne den Kontext der	2



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	Gesamtkosten für die Variante O3a bekannt zu geben! Dies ist ein klarer Versuch die Leute dazu zu bewegen die kürzere Variante zu wählen, da diese 100 Mio. weniger kostet.	
378	Hier sehe ich die Variante "Nord lang" als klaren Favoriten. Was ich nicht verstehe ist, dass das Gerendinger-Täli nicht untertunnelt werden kann. Denn so wir die Lärmbelastung einfach verschoben, was mittel- und langfristig sicher nicht die Lösung sein kann.	
379	Hier würde ich die Variante "Lang" befürworten. Allerdings im Bereich Gerendingen komplett im Tunnel, wie von der IG "Umfahrung Chappelle" vorgeschlagen.	
380	Ich arbeite seit 5 Jahren in St.Gallenkappel, jeden Tag wenn der Schwerverkehr das Dorf rauf und runter fährt zum teil mit Handy am Ohr und die Kinder auf dem Trottoir in die Schule gehen, hoffe ich das nichts passiert. Ein Schwenker eines Lastwagen und es würde eine Tragödie passieren. Die Varianten würden dieses Problem lösen und die Sicherheit der vielen Schulkindern verbessern, das Problem vom vielen Schwerverkehr und sonstigen Verkehr aber nur zum Teil, Gesamteinheitlich nicht.	
381	Ich bevorzuge ganz klar Variante O3a! Variante O3b macht keinen Sinn... Am liebsten hätte ich die Variante O3d gehabt, was ja nun nicht mehr möglich ist...	
382	Ich bin der Meinung, dass diese Variante nicht weiterverfolgt werden soll, da die Variante Nord lang besser ist. Weiter überzeugt die Variante ‚Nord kurz‘ (O3b) nicht, da sie Betzikon ganz ausser Acht lässt und das Oberdorf mit öffentlichen Nutzungen, sowie den Langsamverkehr empfindlich entzwei schneidet. Die nötige Entflechtung von MIV, ÖV und LV am Portal Oberdorf wird zu unbefriedigenden Lösungen und erhöhten Kosten führen. Allein die Variante ‚Nord lang‘ (O3a) wird für die Weiterbearbeitung empfohlen mit der Auflage, dass das Gerendinger-Täli untertunnelt wird (O3a+). Dieses stellt einen unschätzbaren Wert hinsichtlich Naherholung, Langsamverkehr und innerer Verdichtung dar. Die Lärmbelastung einer offenen Linienführung in der Talmulde würde das gesamte Unterdorf empfindlich beeinträchtigen. Landwirtschaftsbetriebe und der Wanderweg durchs Dorf, NB der Seitenast des Jakobsweges nach St. Gallen, würden abgetrennt. Erreicht wird eine durchgehende Untertunnelung durch ein leicht tiefer angesetztes Tunnelportal in der alten Schottergrube mit ebenfalls genügend Platz für den neuen Anschluss. Die Steigung bis nach Betzikon wird in der Variante ‚Nord lang‘ gut überwunden.	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
383	Ich bin für die Variante Neuhaus / Wattwil mit einer Unterdunnelung da die meisten sowiso nach Wattwil fahren	
384	Ich bin seit fast 30 Jahren Anwohnerin in Betzikon und bevorzuge eindeutig die Umfahrvvariante St. Gallenkappel inklusive Umfahrung von Betzikon. Mit der Variante inkl. Betzikon können mit akzeptablem Aufwand die unterdessen zahlreichen Einwohner von Betzikon ebenfalls mit vor dem riesigen Verkehrsaufkommen geschützt werden.	
385	Ich empfehle die Variante 03a zur Weiterbearbeitung	
386	<p>Ich erachte die Variante 03a als die notwendige und sinnvolle Strassenführung. Auch wir Bewohner an der Holzgasse, wie auch Betzikon, wo noch verschiedene Wohneinheiten geplant sind, müssen mit der massiven Lärmbelastung und den Emissionen des Verkehrs leben. Die Bremsmanöver durch die schweren Lastfahrzeuge bei der "Verkehrsberuhigungsinsel" vor dem Dorfeingang sind sehr unangenehm und belastend.</p> <p>Die Variante 03b wird der Umfahrung St.Gallenkappel überhaupt nicht gerecht. Sind wir Bewohner oberhalb des Dorfes welche mit den gleichen Belastungen leben müssen, andere Bürger? Oder führen da politische Überlegungen zu einer Kurzvariante? Könnten doch mit dieser Variante die Altlasten des Militärdepartementes "ausgeräumt", vermutlich etwas Kosten gespart werden, aber der Mensch wird hier leider vergessen. Wie wird wohl das Verkehrswachstum in den nächsten Jahren sein? Aus all diesen Überlegungen wird wohl nur die Variante 03a aus Sicht einer menschenfreundlichen Planung verantwortbar bleiben.</p>	
387	Ich favorisiere die Variante 3b, da für mich die Variante 3a kostenmässig keinen Sinn macht, da zu wenig Personen in Betzikon wohnen	
388	Ich finde die Variante 3a am sinnvollsten, aber ohne offene Strassenführung, also alles untertunnelt, dies sollte möglich sein, wenn der Tunnelbeginn etwas weiter westlich beginnt.	
389	<p>Ich frage mich ..wieso soll Betzikon nicht zu St.Gallenkappel gehören..</p> <p>Wir haben die gleich hohe Verkehrsbelastung ..dazu kommt das alle Richtung Waldegg gas geben wie blöd...im Sommer Töfffahrer..alles ist mit hoherm Lärm verbunden...Lastwagen die um die Inseln rumpeln...</p> <p>Wir haben auch Kinder die in den Kindergarten und Schule gehen... Blauring und Spielgruppe</p> <p>... haben nicht mal einen Fussgängerstreifen...</p>	
390	<b>Zwei identische Eingaben</b>	2



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Ich habe ihre Ausführungen am 23.3. zur Kenntnis genommen. Bei der Nachkalkulation der Qualifikation der Varianten bin ich auf ein erstaunliches Resultat gekommen. Gemäss ihrer eigenen Bewertung kommt man bei der Auswertung zum Schluss, dass die Variante O3a die beste Variante ist. Die Variante O3b, welche sie weiterverfolgen wollen, schneidet mit 3 Minus Punkten ab, gegenüber den Varianten O3c (-7), O3d (-2). Interessant, dass die Variante O3a mit plus 2 Punkten abschneidet und nicht weiterverfolgt werden soll.</p> <p>Somit glasklare Forderung: Es ist nur noch die Variante o3a zu verfolgen, jedoch nicht wie jetzt aufgelegt, sondern als ganze Untertunnelung von Neuhaus bis nach Betzikon. Die aktuelle Variante O3a und O3b ist im Bereich Neuhaus Gerendingen mit einer offenen Streckenführung untragbar! Es kann nicht sein, dass aus Kostenüberlegungen eine solche Streckenführung gewählt wird, insbesondere mit einer kurzen offenen Streckenführung durch ein Wohnquartier. Die Streckenführung der Variante O3a hat so zu erfolgen, dass der Einstich tiefer gelegt wird und eine ganz Untertunnelung erreicht wird. Wenn sie schon Wert legen, dass man aus Kostengründen keinen Basistunnel macht, dann besteht der Anspruch, dass die Variante O3 lang + gemäss der www.ig-umfahrung-chappele umgesetzt wird. Sie können davon ausgehen, dass wir uns für dieses Anliegen mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln einsetzen werden. Ich fordere sie auf, eine entsprechende Machbarkeitsstudie zu erstellen und ihr Ingenieurskönnen dafür einzusetzen, dass es eine Lösung gibt die Konsensfähig ist und nicht eine halbfertige Lösung, welche grosse Nachteile mit sich bringt und eine Hauptaspekt der Umfahrung mit der nicht Berücksichtigung von Betzikon ausser Acht lässt.</p>	
391	<p>Ich schliesse mich den Ausführungen der IG Umfahrung Chappele an. Die Variante Nord kurz O3b überzeugt mich nicht, weil sie das Oberdorf teilt und nicht vom Durchgangsverkehr und Lärmemissionen entlastet, im Gegenteil. Auch sehe ich eine erhöhte Gefahr für Kinder (Schulweg!), Fussgänger und Velofahrer. Die Variante Nord lang O3a erachte ich als Sinnvoll, vorausgesetzt, die Gerendinger-Talmulde wird gemäss der Variante O3a+ der IG Umfahrung Chappele ebenfalls untertunnelt. Entweder durch ein etwas tiefer gebautes Tunnelportal entsprechend dem Vorschlag der IG Umfahrung Chappele oder durch eine Einhausung des Streckenabschnittes in der Gerendinger-Talmulde z. B. entsprechend der Einhausung Schwamendingen.</p>	
392	<p>Ich wohne an der Gerendingerstrasse in St.Gallenkappel und wäre deshalb von beiden Varianten betroffen, da die Strasse zwischen den beiden Tunnels (Gerendingen und Würzengässli) offen ist und der Lärm freie Fahrt hätte zu unserem Haus. Ich bin mir aber sicher, dass man dies baulich verhindern kann und deshalb kein Problem sein sollte. Ich freue mich auf eine Umfahrung.</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
393	Ich würde die Variante 03a bevorzugen. Auch im Weiler Betzikon wird vermehrt gebaut und die dichtbefahrene Strasse mindert die Wohnqualität erheblich. Es wurde erklärt, dass die Variante 03a teils oberirdisch geführt würde. Ich würde eine Überdachung des oberirdischen Teils befürworten - andernfalls kommt der Lärm in Zukunft nicht südlich von der Rickenstrasse, sondern westlich von der Umfahrungsstrasse ins Gerendinger- und Bergquartier.	
394	Ich würde hier die längere Variante bevorzugen, zukünftig werden die Dörfer sicher noch mehr wachsen und die Flexibilität ist bei der längeren Variante grösser	
395	Ich würde Variante 03a oder 03a+bevorzugen, besser Langtunnel von Wattwil nach Schmerikon/Neuhaus	
396	<p>Im Namen der IG Ortsumfahrung NEIN vertrete ich die Meinung von 97 Mitglieder:innen, die unsere Interessensgemeinschaft mit Ihrem Namen unterstützen.</p> <p>Wir sind klar gegen die Variante 01b Ortsumfahrung Nord-West Ricken. Ausführliche Infos und unser Argumentarium ist online unter : <a href="https://ortsumfahrung-ricken.ch/">https://ortsumfahrung-ricken.ch/</a></p> <p>Die IG will mit Ihnen zusammen eine nachhaltige und clevere Lösung für den Ricken entwickeln und ist bereit für einen offenen Dialog.</p> <p>Für Fragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.</p>	
397	im Tunnel	
398	In meiner Sicht, weit Hinten. Wenn Umfahren der Dörfer, dann mit Lang Version mit Ausfahrt und Einfahrt im Raum Betzikon.	
399	<p>In St. Gallenkappel ist nur die Variante 03a von Betzikon nach Neuhaus akzeptabel. Die Variante 03b würde ein seit vielen Jahren bestehendes Siedlungsgebiet im Oberdorf zerstören. Der Leidensdruck würde so vom Dorf St. Gallenkappel ins Oberdorf verlagert.</p> <p>Falls in ein paar Jahren die Situation in Gebertingen ändern würde, könnte mit der Variante 03a die Umfahrung erweitert werden.</p>	
400	In St.Gallenkappel ist die Variante «Umfahrung Nord lang» auszuführen, welche das Dorf und den Weiler Betzikon mit einem Tunnel entlastet. Da gemäss neuem Richtplanvorschlag die Entwicklung der Gemeinde Eschenbach sich auf die Dörfer Ermenswil, Eschenbach, Neuhaus bis St.Gallenkappel beschränkt ist ein Zusammenwachsen des Weilers Betzikon mit St.Gallenkappel in den nächsten Jahrzehnten wahrscheinlich.	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	Deshalb und wegen der fehlenden Lösung für Betzikon ist die Variante «Umfahrung Nord kurz» nicht sinnvoll. Zusätzlich möchte die SVP Eschenbach, dass bei Gerendingen auf eine offene Strassenführung verzichtete wird. Möglich würde dies, indem der Anschluss Neuhaus nach unten verlegt würde, um so ein durchgehender Tunnel zu ermöglichen. Die Lärmproblematik wäre damit gelöst, das Landschaftsbild gewahrt und die Flächen geschont.	
401	L1	
402	Längerfristig betrachtet ist die Variante O3a Umfahrung Nord lang sehr zu begrüssen. Es wird an der Hauptverkehrsachse ebenfalls der Ortsteil Bezikon miteingeschlossen.  Es sind aber dringend auch kurzfristige Massnahmen zu wählen. Dies könnten Elemente O3 Betriebs- und Gestaltungskonzept bestehende Strasse sein. Siehe unten	
403	Langfristig denkbare Variante.	
404	Langtunnel	
405	Langtunnel	
406	Langtunnel	
407	Langtunnel	
408	Langtunnel !!!	
409	Langtunnel bis Neuhaus	
410	Langumfahrung mit Tunnel finde ich hier am meisten Nutzbringend. Der Verkehr wird damit nicht einfach dem nächsten vor die Tür gebaut, Kulturlandverschleiss auch geringer.	
411	Leider kann ich es nicht nachvollziehen, wiese die Variante O3d (süd) nicht mehr verfolgt wird. Mit Schrecken musste ich feststellen, dass die beiden Varianten Nord ein offenes Stück enthält, welches direkt duch ein sehr ruhiges Wohnquartier verläuft. Ich kann mir nicht vorstellen, dass ein Variante mit einem duchgehenden Tunnel mehr kosten sollte als die jetzige Variante. ( Der Bund hat ja sowieso zu viel Geld ; CS Rettung für über 200 Milliarden)	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Es gäbe die Möglichkeit bei der Rickenstrasse schon weiter unten links in den Hang das Tunnel zu bauen und dann dirket bis nach Betzikon.</p> <p>Ebenfall macht mir Sorgen, dass mein Eigenheim massiv an Wert verlieren wird wenn direkt vor der Haustüre eine Umfahrungsstrasse entstehen soll. Wer übernimmt einen solchen Wertverlust?</p>	
412	<p>Meine Lebenspartnerin wohnt in Betzikon und ich selbst verbringe einen Teil meiner privaten und beruflichen Zeit in diesem Ort. Die in Ihrer Dokumentation als beste Variante ausgewiesene O3a Umfahrung Nord lang unterstütze ich gerne vollumfänglich. Die Reduktion des Verkehrs in Betzikon in der angegebenen Grössenordnung würde auch mein Sicherheitsgefühl stark verbessern. Ich selbst nutze häufig die Bushaltestelle Betzikon in Richtung Ricken. Sowohl der Fussweg dorthin mit den vielen dicht am Trottoir vorbeifahrenden LKW als auch das Queren der Strasse zur Bushaltestelle sind heute keine Wohlfühlmomente.</p> <p>Eine Reduktion des Verkehrs innerhalb des Ortes wäre eine Steigerung der Lebens- und Bewegungsqualität für alle Anwohner, Spaziergänger und Besucher. Auch die Ausfahrten mit PKW aus den Wohnquartieren würde ich mit der Variante als sicherer empfinden.</p>	
413	<p>Meinen Schwestern und mir gehören verschiedene Grundstücke im Gebiet Holz/St.Gallenkappel.</p> <p>Grundsätzlich wäre ich für eine Südumfahrung. Warum diese Varianten allesamt gekippt wurden, ist aus den Unterlagen leider nicht ersichtlich.</p> <p>Von den Varianten Nord ziehe ich die lange Variante vor. So profitiert nicht nur Kappeln sondern auch Betzikon von dem Tunnel. Zudem gäbe es keine Anschlussprobleme mit der Strasse nach Rüeterswil.</p>	
414	<p>Mit dem Langtunnel wäre St. Gallenkappel entlastet.</p>	
415	<p><b>Zwei identische Eingaben</b></p> <p>Mit einem Tunnel wird die Region grosszügig umfahren. Es stellt sich die Frage, ob diese Gelder nicht besser für einen Langtunnel Wattwil-Neuhaus investiert werden.</p>	2
416	<p>Möglichst lange Tunnels Variante 3a sei zu bevorzugen. 3a ist die einzige Möglichkeit alles in Tunnel ist möglich mit einem Tagebau um unteren Abschnitt.</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	Anschluss in Neuhaus ausbauen eine dritte Spur gegen Ricken würde den Verkehrsfluss abfliessen Stau ist jetzt schon sehr gross vor dem Lichtsignal. (Bücken um eine Spur verbreitern)	
417	Möglichst langer Tunnel ohne Auswirkungen auf Rayon Hummelwald. Keinen Flickenteppich, sondern ganzheitliche Lösung. Kurzfristig mit höheren Kosten verbunden, aber längerfristig rentabel.	
418	Nein zu den Umfahrungen. Nein zu den zusätzlichen Tunneln.  Statt dessen: <ul style="list-style-type: none"><li>• Die Ortsdurchfahrten hinsichtlich Sicherheit, Verkehrsregelung und Lärmschutz verbessern.</li><li>• Den öffentlichen Nahverkehr ausbauen und dessen Attraktivität erhöhen.</li><li>• Geschwindigkeit in den Ortsdurchfahrten intelligent reduzieren (Siehe unten)</li></ul>	
419	nicht einverstanden	
420	Nordtunnel Neuhaus - Betzikon Die andere Variante ist "halbbatzig". Der Verkehr wird aufgrund wachsender Bevölkerung stark zunehmen, mit der Folge, dass später die Kurzvariante in die Langvariante umgewandelt werden muss. Dies wird dann sicher mit grossen Kosten verbunden sein.	
421	Nur ein Langtunnel. Alles andere kostet nur und bringt nichts.	
422	O3a ist klar zu favorisieren. O3b halte ich für unrealistisch, das nördliche Tunnelportal zu nahe am Siedlungsgebiet, resp noch unbebautem Bauland.	
423	O3a ist sinnvoll, weil Betzikon ebenfalls profitiert.	
424	O3a scheint sehr effektiv zu sein bei der Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Reduktion des Verkehrslärmes und der Attraktivität für die betroffenen Ortschaften. Die CHF 100 Mio. zusätzlichen Kosten gegenüber O3b sind aber happig.	
425	O3a Umfahrung Nord lang <ul style="list-style-type: none"><li>- Eliminiert in St. Gallenkappel 65 % und in Betzikon 84 % des Verkehrs</li><li>- Schneidet v. a. bei Verkehrssicherheit und Attraktivität öffentlicher Raum gut ab</li></ul>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
426	O3a, wen eine in St.Gallenkappel, dann so, dass alles eingebunden ist und eine geringe Landschaftsveränderung in Kraft tritt	
427	O3a+	
428	O3a+	
429	Pflasterlipolitik Transitverkehr muss weg von der Route über den Berg.	
430	Scheint eine gute Lösung mit dem Tunnel zu sein.	
431	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, aus meiner Sicht kommen nur die Varianten O3a oder O3d in Frage, da die Anderen nur eine Teillösung sind, ohne Betzikon. Ich persönlich bin für die Variante O3d.</p> <p>1, da diese Variante einfacher und mit weniger Widerstand zu rechnen ist, Bedingung ist aber, dass über dem Tunnel die Bauern wieder ihr Land bewirtschaften können (wieder Wiese).</p> <p>2, die Variante O3a hat den Nachteil, dass die Dorfkerngestaltung (Entwicklung) im nördlichen Zentrum eingeschränkt wird. Meines wissens ist westlich der Rütterswilerstrasse noch eine zweite oder gar dritte Bautiefe geplant oder mindestens vorgesehen.</p>	
432	<p>Sehr schade, dass die Südvariante nicht mehr möglich ist. Kann es nur schwer verstehen, dass geplant war und nun plötzlich nicht mehr möglich ist. Ist wohl Schweizer Bürokratie.</p> <p>O3 ist natürlich keine Option! Hier hat der Kanton einen schlechten Job gemacht und zu lange gewartet. Und auch nicht vorausschauend, wie dies schon mehrmals in der Präsentation erwähnt wurde. Der Schwerverkehr und Durchfahrtverkehr muss raus.</p> <p>O3a ist wünschenswert werde ich sicher unterstützen.</p> <p>Auch O3b bringt mir persönlich schon mehr Lebensqualität. Damit wäre der steilste Teil der Rickenüberquerung entlastet. Da ist sicher auch die Lärmbelastung und Schadstoffausstoss am grössten.</p>	
433	siehe unsere schriftliche Eingabe	
434	Situation für langsamere Zweiräder und Fussgänger verbessern, z.B. Langtunnel.	
435	So lassen wie jetzt	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
436	Tempolimit evt. weiter senken. Durchgehender Radweg Ricken-St.Gallenkappel	
437	Toll die bekommen ein Tunnel.	
438	Tunnelvariante ist vermutlich die beste Lösung.	
439	Umfahrung Betzikon bedingt notwendig.	
440	Umfahrung möglich für Betzikon, aber nicht unbedingt nötig.	
441	Umfahrung Tunnel Nord länger O3a+	
442	Umfahrungen führen im Norden um das Siedlungsgebiet herum, wobei die längere der beiden Varianten zusätzlich auch den Weiler Betzikon umfahren würde. - Die Variante mit der längeren Umfahrung	
443	Umfahrungsvariante "Nord lang" St. Gallenkappel / Betzikon Die nördliche lange Umfahrungsvariante von St. Gallenkappel würde mir als Bewohner vom Quartier Berg in St. Gallenkappel am besten gefallen. Es hat allerdings einen grossen Fehler. Der erste Teil vom Tunnel beginnt unmittelbar nach der Neuhüsler Tobelbrücke und endet hinter der Überbauung Würzengässli / Zuppigen. Hier kommt der Tunnel wieder an die Oberfläche inmitten von einem Wohngebiet. Diese offene Strasse führt dann oberhalb von mehreren Einfamilienhäuser von der Gerendingerstrasse 36/34/32/30/28 und der Firma Nord Look vorbei, dann geht es weiter in den zweiten Tunnel bis nach dem Weiler Betzikon. Dieses offene kurze Teilstück müsste mit allen Mitteln als Tunnelvariante in den Boden verlegt werden. Der Projektleiter Mark Meeder vom kantonalen Tiefbauamt machte in der Turnhalle St. Gallenkappel geltend, dass das Tobel vom Gerendingerbach überquert werden müsse. Das kann ich nicht nachvollziehen, dies ist ein kleiner Bach und der Einschnitt vom Bachbett in den Boden ist an dieser Stelle unbedeutend und nicht tief. Das Tunnel könnte unter diesen Bach durchgeführt werden. Bitte prüfen sie mein Antrag. Ich würde mich freuen, wenn sie meine Variante umsetzen könnten. Ein durchgehender Tunnel von der Neuhüsler Tobelbrücke bis nach Betzikon. Falls mein Vorschlag nicht möglich ist, wäre mir die südliche Umfahrungsvariante unterhalb von St. Gallenkappel bedeutend sympathischer.	
444	Unbedingt Variante lang und alles im Tunnel	
445	Unbedingt Variante Nord lang und alles im Tunnel	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
446	Unbedingt Variante O3a mit Betzikon umfahren, damit alle etwas davon haben.	
447	<p>Variante 03</p> <p>Bei dieser Variante wird nicht weitere Naturfläche zerstört und das attraktive Naherholungsgebiet bleibt erhalten. Die beiden Nordumfahrungen wären ein empfindlicher Eingriff in das Wohlbefinden. Und das Dorf würde an Attraktivität einbüßen. Zudem leben entlang des Tobels viele Wildtiere, die durch die Nordumfahrung gestört würden.</p> <p>Mit der Variante 03 ist zudem eine kostengünstige Möglichkeit realisierbar.</p>	
448	Variante 03 abzulehnen, das das Hauptproblem in keiner Art gelöst wird. Sicherheit und Emissionen. Variante 03a ist zu bevorzugen, da der Weiler Betzikon auch entlastet wird, auch bei geschätzten Mehrkosten von ca. 100Mio.	
449	Variante 03a	
450	<p>Variante 03a Umfahrung St.Gallenkappel mit Betzikon soll verwirklicht werden. Nur 03a bringt den Strassenbenützern die nötige Verkehrssicherheit und dem Bereich St.Gallenkappel - Betzikon die erforderliche Beruhigung und Möglichkeit für eine gute Siedlungsentwicklung.</p> <p>Der Schulweg der Primarschüler von "Geretingen" und von "Berg" zum Schulhaus im oberen Dorfteil, welcher heute der stark befahrenen Rickenstrasse entlang führt, würde nach der Verkehrsentslastung für die Schülern endlich einigermaßen zumutbar. Ein anderer Schulweg ist wegen der gewachsenen Besiedlungsstruktur praktisch nicht möglich.</p> <p>Der Verkehr vom und zum Ricken sollte in einer neuen Brücke über das Aatal geführt werden und nicht über die bestehende, die heute schon oft überbelastet ist. Vielleicht wäre das möglich, ohne das Schutzgebiet "Aatalweier" zu tangieren.</p> <p>St. Gallenkappel/Betzikon als letztes Dorf im Kanton St. Gallen, das noch nicht umfahren werden kann, sollte vom stetig zunehmenden Verkehr baldmöglichst grosszügig entlastet werden, wie das auch andernorts, wie etwa im Toggenburg möglich wurde.</p>	
451	<p>Variante 03a ist zwar gut, aber ein zu teures Bauwerk, 2 Tunnels und eine Brücke, Mitten in der Moräne vom ehemaligen Linthgletscher. Zudem wird die Kreuzung vor St. Gallenkappel, da im Steilhang und mit Einmündungen zu versehen, sehr problematisch.</p> <p>Wir befürworten die Variante 03d (St. Gallenkappel Südumfahrung)</p> <p>- Bei dieser Variante ist der Einlenker im Bereich der heutigen Ortschaftstafel unproblematisch, da das Gelände dort bereits flacher ist.</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>- Der Südhang von St. Gallenkappel bietet sich geradezu an für eine überdeckte Gallerievariante welche im Tagbau, kostengünstig gebaut werden könnte. Zudem geht ebenfalls kein Kulturland verloren, da die Gallerie überdacht und landwirtschaftlich genutzt werden kann.</p>	
452	<p>Variante 03a mit Umfahrung von Betzikon ist die einzig richtige, zukunftsgerichtete Lösung. Die Einwohnerinnen und Einwohner von Betzikon sind vom Durchgangsverkehr ebenso betroffen wie die St.Gallenkappeler. Ausserdem ist zu berücksichtigen, dass die Betziker Bevölkerung aufgrund der bereits eingezonten Baulandreserven und der geforderten verdichteten Bauweise noch erheblich wachsen wird.</p> <p>Variante 03b wäre nur eine halbe Lösung, denn nebst den Betzikonern würden auch die Einwohnerinnen und Einwohner an der Holzgasse, der Vogelherdstrasse und der Rüeterswilerstrasse zusätzlich belastet, zusätzlich belastet durch diese zu kurze Umfahrung und zusätzlich durch das künftige Verkehrswachstum. Daher Variante 03b auf keinen Fall!!!</p>	
453	Variante 03a wäre favorisiert	
454	<p>Variante 03b finde ich gut, auch aus Kostengründen. Betzikon wäre meiner Meinung nach nicht nötig gewesen, hätte man nicht neue Häuser an diese Strasse gebaut.</p> <p>Falls eine Rennstrecke gewünscht wird, wäre natürlich Variante 3a vorteilhafter, aber mit soviel Mehrkosten, würde ich persönlich von dieser Variante absehen.</p>	
455	Variante 3b sehe ich als sinnvoll. Betzikon ist nicht so stark besiedelt, dass ich 100Mio mehr lohnen. Ein Velo- und Fussweg von St. Gallenkappel nach Gebertingen ist überfällig.	
456	Variante lang scheint mir sinnvoll die Frage ist wie unser Land untergraben wird und wie die Einfahrt Betzikon kommt?	
457	Variante Nord laenger (03a+) Ganz klar Begrueendung wie bereits aufgefuehrt	
458	Variante Nord lang (O3a) - unschätzbarer Wert hinsichtlich Naherholung, Langsamverkehr, Lärmbelastung sowie innere Verdichtung.... Ausfahrt weiter Richtung Restaurant Waldegg ansetzen ....	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
459	Variante O3a, Umfahrung Nord.	
460	<p>Variante O3B lange offene Rampe im Kulturland Variante: Tunnel Nord lang O3a Einstich OST vor Betzikon wenig Landverlust durch Einstich im Hang kreuzungsfreier Anschluss Langsamverkehr. Tunnel Nord lang ist mit dem Einstich west bei alter Schottergrube zu setzen. Platz für Anschluss besser. kein Kulturlandverlust Die wäre die akzeptable Variante O3A+</p>	
461	<p>Variante: =Tunnel Nord kurz O3b Betzikon wird ausser Acht gelassen. Das Oberdorf wird geteilt. Lange.offene Rampe im Kulturland.</p> <p>Variante: Tunnel Nord lang O3a Einstich vor Betzikon wenig Landverlust durch Einstich im Hang. kreuzungsfreier Anschluss Langsamverkehr Tunnel Nord lang ist mit dem Einstich bei alter Schottergrube zu setzen Platz für Anschluss kein Kulturlandverlust Dies wäre die akzeptable Variante O3a+</p>	
462	Verkehr müsste mit einem Tunnel von Neuhaus nach Wattwil geführt werden. Alle anderen Varianten meiner Meinung nicht sinnvoll, da der Durchgangsverkehr sowieso nur von der einen zur anderen Seite möchte. Im Winter wäre dann das Problem mit steckenbleibenden LKW's gelöst! Ausfahrten bei St. Gallenkappel, Ricken und Wattwil würden reichen. Wenn nur Ausbau der Strassen gemacht werden, bringt das eher	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	Nachteile, da noch schneller gefahren wird und wir Landwirte nicht besser über die Strasse kommen. Geschwindigkeitsreduktion auf 60 km/h an schwierigen, bewohnten Stellen gewünscht.	
463	Vorzug für die Südvariante, die ohne nachvollziehbaren Gründe nicht weiter bearbeitet werden soll. Gegenüber den Nordvarianten schneidet sie nur aufgrund Umweltfaktoren, die sicher nicht ganz objektiv beurteilt werden können, schlechter ab. Zweite Priorität für die Nordvariante 3a lang. Vorausgesetzt, dass sie als Tunnel unterirdisch geführt wird. Wir erwarten als betroffene Eigentümer, dass die Arbeiten mit aller Rücksicht auf die Landschaft und Umgebung durchgeführt werden.	
464	Vorzug: 03b, Umfahrung „Nord kurz“ verbunden mit einer Strassenraumaufwertung (Begrünung, mehr Aufenthaltsplatz, Rückbau von Überbreiten) innerhalb der Ortsdurchfahrt. Ein Tunnel bei Betzikon wäre unverhältnismässig. Andere Lärmschutzmassnahmen sollten geprüft werden. Die Bauherren der verschiedenen Neubauten in Betzikon waren alle in Kenntnis der Verkehrssituation.	
465	Warum wir die Südvariante nicht weiterverfolgt? Die Nordvariante bringt eine Verschlechterung für etliche Bewohner im Berg/Gerendingerstrasse sowie im Bereich Holz/Kronenwiese. Es würde für viel Geld vereinfacht gesagt nur eine Verlagerung sein.	
466	Was uns da vorgestellt wurde ist absolute Geldvernichtung, Kulturlandverschandelung und hat nichts mit Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der gesamten Rickenstrasse zu tun. Der Verkehrslärm bleibt auch. Die Planer freut's. So haben sie Jahrzehntlang ein sicheres Einkommen.  Das einzig Richtige ist ein Langtunnel von Wattwil bis Neuhaus. Vor Allem für die Zukunft!  Seit 2001 die LSVA eingeführt wurde, ist der Mehrverkehr drastisch angestiegen und wird, wie schon in den letzten 50 Jahren, die nächsten 50 Jahre weiterhin zunehmen.  Siehe: <a href="https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/publikationen/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf.download.pdf/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf">https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/publikationen/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf.download.pdf/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf</a>  Machen Sie doch mal für 1 Jahr ein LKW-Fahrverbot über den Ricken, wo nur Zubringerdienst erlaubt ist. (Natürlich mit Kontrollen) Kostet fast	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>nichts und die Rickenstrasse wird schon massiv beruhigt.</p> <p>Geld soll nicht blödsinnig verpulvert werden, sondern soll sinnvoll eingesetzt werden.</p> <p>Wenn ein Langtunnel wegen der Geldfrage als unrealistisch dargestellt wird, dann lasst doch die ganze Planerei und Bauerei einfach sein. Das wäre die günstigste Variante. Lieber soll es so bleiben, wie es ist, statt neue, unsinnige Steuerverschwendungs - Projekte zu haben.</p>	
467	<p>weiterzuverfolgende Variante:</p> <p>O3a Umfahrung Nord lang * mit Zusatz</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Eliminiert in St. Gallenkappel 65 % und in Betzikon 84 % des Verkehrs</li><li>• Schneidet v. a. bei Verkehrssicherheit und Attraktivität öffentlicher Raum gut ab</li></ul> <p>Jedoch sollte unbedingt das Gerendinger-Täli untertunnelt werden (= Variante O3a+)</p> <p>Dieses stellt einen unschätzbaren Wert hinsichtlich Naherholung, Langsamverkehr und innerer Verdichtung dar. Die Lärmbelastung einer offenen Linienführung in der Talmulde würde das gesamte Unterdorf empfindlich beeinträchtigen. Landwirtschaftsbetriebe und der Wanderweg durchs Dorf sowie der Seitenast des Jakobsweges nach St.Gallen, würden abgetrennt. Erreicht wird eine durchgehende Untertunnelung wenn das Tunnelportal etwas tiefer angesetzt wird in der alten Schottergrube mit ebenfalls genügend Platz für den neuen Anschluss. Die Steigung bis nach Betzikon wird in der Variante „Nord lang“ gut überwunden.</p>	
468	<p>Wieso schneidet die Variante O3d besser ab als O3b, obwohl sie in der Bewertung schlechter ist?</p> <p>die Variante O3b ist auch nicht sinnvoll wie die Süd-Variante O3d, da man bei O3b Betzikon nicht berücksichtigt, und den Verkehr nach Rütterswil-Walde nicht optimal einbinden kann, auch Schulweg und Industrie! Die Kosten wären nicht viel höher mit der Variante O3a, denn man müsste bei O3b ja einen Übergang (Brücke) einrechnen. Die Variante O3a ist mit Abstand die beste und einzige Lösung! Wichtig ist, dass das Gerendinger-Täli untertunnelt wird (O3a+). Dieses stellt einen unschätzbaren Wert hinsichtlich Naherholung, Langsamverkehr und innerer Verdichtung dar.</p> <p>Die Lärmbelastung einer offenen Linienführung in der Talmulde würde das gesamte Unterdorf empfindlich beeinträchtigen.</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Landwirtschaftsbetriebe und der Wanderweg durchs Dorf, NB der Seitenast des Jakobsweges nach St. Gallen, würden abgetrennt. Erreicht wird eine durchgehende Untertunnelung durch ein leicht tiefer angesetztes Tunnelportal in der alten Schottergrube mit ebenfalls genügend Platz für den neuen Anschluss. Die Steigung bis nach Betzikon wird in der Variante ‚Nord lang‘ gut überwunden.</p>	
469	<p>Wir beantrage beide Varianten nicht weiter zu verfolgen, da sie im Vergleich zu Variante NORD LANG in die Summe aller Indikationen weit abfallen. Weiter überzeugt die Variante NORD KURZ nicht.</p>	
470	<p>Wir beantragen beide Varianten nicht weiter zu verfolgen, da sie im Vergleich zu Variante NORD LANG in die Summe aller Indikationen weit abfallen. Weiter überzeugt die Variante NORD KURZ nicht.</p>	
471	<p>Wir beantragen beide Varianten nicht weiter zu verfolgen, da sie im Vergleich zur Variante ‚Nord lang‘ in der Summe aller Indikatoren weit abfallen.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Weiter überzeugt die Variante ‚Nord kurz‘ (O3b) nicht, da sie Betzikon ganz ausser Acht lässt und das Oberdorf mit öffentlichen Nutzungen, sowie den Langsamverkehr empfindlich entzwei schneidet. Die nötige Entflechtung von MIV, ÖV und LV am Portal Oberdorf wird zu unbefriedigenden Lösungen und erhöhten Kosten führen.</li></ul>	
472	<p>Wir begrüßen Variante Nord lang</p>	
473	<p>Wir bevorzugen die Variante 01. Diese ist schnell umsetzbar, kostet wenig und verhindert, dass das Verkehrsaufkommen auf Grund einer Attraktivitätssteigerung noch mehr ansteigt. Es sollen zusätzliche Verkehrsberuhigende Massnahmen ergriffen werden, welche den Lärm vermindern und die Sicherheit erhöhen. Bei den übrigen Varianten ist davon auszugehen, dass diese in absehbarer Zeit nicht realisiert werden können. Deshalb empfehlen wir die Konzentration auf Massnahmen an der bestehenden Strasse. Dazu gehören auch Radwege welche von der Strasse abgetrennt sind.</p>	

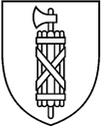


Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Zu den weiteren Varianten nehmen wir wie folgt Stellung: Sowohl Variante 03a als auch 03b werden zum überwiegenden Teil im Untergrund geführt. Dies schont die Landschaft, die Kosten werden aber massiv sein und deshalb ist nicht mit einer Realisierung in den nächsten Jahren zu rechnen.</p>	
474	Wir unterstützen die Variante Nord lang, ohne die offene Führung in Gerendingen.	
475	<p>Wir wünschen uns natürlich eine Umfahrung und sind voller Vorfreude. Ich persönlich fand die Infoveranstaltung sehr gut und finde es vorbildlich, die Bevölkerung mit einzubeziehen, allenfalls können dort schon Einsprachen abgefangen werden oder man hat plausible Erklärungen für einen Laien.</p> <p>Die kurze Variante würde ich nicht unterstützen, weil Betzikon dann immer noch den ganzen Durchfahrtsverkehr hätte, auch im Hinblick auf die neue Überbauung im Weiler Betzikon und die Spielgruppe.</p> <p>Die lange Variante wäre sinnvoller, aber nicht in dieser Ausführung. Ich bin der Meinung, zu viele Wohneinheiten im Bereich Berg wären lärmgeplagt vom Tunnelausgang/-eingang. Auch würden diese Eigentumswohnungen/-häuser einen Wertverlust erlangen, der wieder auf dem Rücken der Eigentümer haften bleiben würde. Man müsste diesen Bereich als Tunnel weiterführen oder Einhausen mit einem Tagbautunnel. Ich unterstütze das begehren der "IG Umfahrung Chappelle".</p>	
476	<p>Wir würden die Variante O3a Umfahrung langvariante mit zusätzlicher Umfahrung von Betzikon begrüßen.</p> <p>Wir sind kurz vor der Eingabe einer Ueberbauung von ca. 40-50 Wohnungen auf der Kronenwiese in St. Gallenkappel. Die Einfahrt zur Liegenschaftserschliessung wird über die Rütterswilerstr. erfolgen und somit wäre die Variante O3b ein Negativpunkt für unsere geplante Ueberbauung.</p>	



## 1.4 Langtunnel

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
477	<b>161 identische Eingaben</b> Ja, die Entlastung für die einzelnen Dörfer fällt wesentlich geringer aus, als die lokalen Massnahmen und steht überdies in keinem Verhältnis zu den Kosten	161
478	Ist nachvollziehbar, dass ein Langtunnel (Basistunne) für die bewohnten Gebiete einen geringeren Nutzen bringt als eine Kurzumfahrung? • Ja, die Entlastung für die einzelnen Dörfer fällt wesentlich geringer aus, als die lokalen Massnahmen und steht überdies in keinem Verhältnis zu den Kosten.	
479	Ja das ist so klar ansonsten müsste die Fahrt durch den Tunnel beinahe zwangsläufig erfolgen. Dies kann so nur mit Massnahmen die ein befahren der Rickenstrasse so unattraktiv machen, dass der Grossteil den Tunnel benutzen würden.	
480	Ja, an der Informationsveranstaltung in St. Gallenkappel, kam klar zum Ausdruck, dass ein Langtunnel nicht eine Entlastung für die Dörfer bedeuten würde. Deshalb bin ich nun klar für Kurzumfahrungen.	
481	Ja, nur die lokalen Umfahrungen bringen wirklich Entlastung und stehen auch in Sachen Kosten in besserem Verhältnis	
482	Ja! Der Langtunnel schafft nur Kapazitätserhöhungen, welche eine Überlastung der Infra im Toggenburg nach sich ziehen würde. Die Kosten für so ein Projekt stehen zu keinem Verhältnis zum Nutzen.	
483	Ja, bereits bei den Fragen zu den einzelnen Varianten erwähnt	
484	- Nein nicht nachvollziehbar. - Der grösste Personenwagenverkehr und der allergrösste Teil des Schwerverkehrs wäre mit den Langtunnelvarianten erledigt.	
485	• Ja, bereits bei den Fragen zu den einzelnen Varianten erwähnt.	
486	Absolut nicht nachvollziehbar. Krebserregende Emissionen (Abgas; Pneuabrieb) Lärmschutz. Nur ein Tunnel, welcher den Verkehr unter Boden bringt, ist langfristig denkbar und zweckmässig. Ganzheitliche Lösung ist anzustreben - regionales und kein kommunales Problem.	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Kurzumfahrungen sind kurzsichtig.</p> <p>Landschaftschutz - Tunnel ist unsichtbar. Neue Strassen verschandeln das Landschaftsbild sowie Flora und Fauna. Mehr Strassen führen zu mehr versiegelten Flächen (Hochwasserschutz) und Kulturlandverschleiss.</p>	
487	Absolut nicht, ein Langtunnel bringt mehr Nutzen!	
488	<p>Absolut! Es ist sehr gefährlich auf den Strassen. Vorallem für Dorfinnern. Kinder haben zum Teil keine Ausweich möglichkeiten und müssen neben der Hauptstrasse laufen.</p> <p>Meine Tochter wurde fast von einem LKW überfahren, da der Chauffeur mit 50Km/h keine Möglichkeit hatte zu bremsen. Die Übersichtsstrecke ist so gering.</p>	
489	Alles klar, leuchtet ein und wird richtig beurteilt	
490	Als Radfahrer und ehemaliger Bauernsohn an der Rickenstr. kann ich dies etwas Nachvollziehen! Lokalverkehr , Busbetrieb, LKW wegen Abgabe und viele fahren (ist auch ökologisch) einfach kürzeste Strecke!	
491	<p>Auch wenn die Variante Langtunnel gemäss Planungsstand das Kosten/Nutzenverhältnis nicht gegeben erscheint, erachtet es der Gemeinderat als prüfenswert, diese Variante weiter zu verfolgen.</p> <p>Mit einem Langtunnel könnte der Transitverkehr einerseits umgeleitet und die Beanspruchung von Landwirtschaftsland deutlich reduziert werden.</p>	
492	Auf jeden Fall. Einerseits aus Kostengründen, andererseits stelle man sich einen Unfall vor darin...	
493	Aufgrund der Ausführungen ist nachvollziehbar, dass die Variante Langtunnel (L1 und L3) sowohl aus Kostengründen, wie auch mangelnder Entlastungen in den Dörfern, nicht weiter-verfolgt werden soll.	
494	Aufgrund der benötigten lokalen Zugänge ist eine Kurzumfahrung sinnvoller und auch realistischer.	
495	Aus meiner Sicht ist ein Langtunnel unrealistisch. Die Kosten liegen viel zu hoch gegenüber dem Nutzen. Die Dörfer und Weiler wären weiterhin vom Verkehr belastet. Zwar könnte der Schwerverkehr stark reduziert werden, was natürlich eine starke Entlastung bezüglich Lärmbelastung bringen würde.	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
496	Aus Sicht der Einschnidungen und Lasten sind die Kurzumfahrungen nicht zu Befürworten und langfristig nicht ideal, daher kommt oder kommen nur Langtunnels in Frage oder bringen der Region einen wirklichen Mehrwert.	
497	Bei Ihrer Variante haben sie Grundsätzlich Recht.  Ein Lang Tunell wäre doch nicht so Schlecht, Der Durchgangsverkehr wäre weg und mit dem einheimischen könnte man Leben.  Warum wurde beim Lang Tunnel nicht auch angeschaut wenn es eine Unterbrechung in Betzikon geben würde?	
498	Beide Varianten sind keine gute Lösung und schaden unserer Region.	
499	Beides ist unsinnig!	
500	Besser das geplante Geld in die jetztige Strasse investieren.  Lärmbelästigung wird nur anderst verteilt und bringt gar keinen Nutzen	
501	Billigere Variante	
502	Braucht es nicht.	
503	Da bin ich auch dieser Meinung. Mit dem Langtunnel (=höchste Kosten) wird nur der Grosse Verkehr (PW+LKW vom Toggenburg ins Linthgebiet und umgekehrt) von der Rickenstrasse genommen.	
504	Das Gegenteil ist der Fall. Entweder muss ein Verkehrsfluss radikal geändert und auf direktem Weg durch den Ricken geführt werden oder es soll so bleiben wie es ist und das ewige Gejammer soll ein Ende haben.  Denn eine neue, oder auch angepasste Strassenlösung generiert zwangsläufig zusätzlicher Verkehr.	



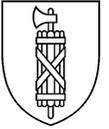
Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Eine langfristige Verkehrsentslastung der Dörfer über den Ricken kann nur mit einer durchgängigen Tunnellösung erreicht werden, welche den Transitverkehr nicht mehr über den Berg führt. Auf beiden Bergseiten (Wattwil und Region Neuhaus) stehen entsprechende Strasseninfrastrukturen bereit verbunden zu werden.</p> <p>Das kleinräumige "Flickwerk" der einzelnen Dörfer bringt langfristig nicht der erwartete Erfolg. Die Verkehrssicherheit kann - auch mit Kurzumfahrungen der Dörfer - weiterhin nicht zuverlässig erreicht werden. Der "Supergau" z.B. mit einem querstehenden Transit-LKW kann weiterhin nicht verhindert werden.</p>	
505	Das ist für mich nur teilweise nachvollziehbar. Ganz viele Verkehrsteilnehmer fahren ja über den Ricken um an Autobahn-anschluss zu gelangen v. a. Lastverkehr, diese stecken dann im Winter wieder an der Steigung zum Ricken fest. Egal ob von Wattwil oder Gommiswald her kommend.	
506	Das ist für mich sehr gut nachvollziehbar, dass der Langtunnel keine Lösung ist.	
507	Das ist klar, da beim Langtunnel der "Ortsverkehr" grösser bleibt.	
508	Das ist nachvollziehbar.	
509	<p><b>2 identische Eingaben</b></p> <p>Das ist nachvollziehbar. Die Erläuterungen scheinen logisch. Dennoch sind Tunnels natürlich Landschaftlich interessanter, als offen geführte Umfahrungsstrecken.</p>	2
510	Das Langtunnel ist die einzige Lösung.	
511	Definitiv bringt ein Langtunnel einen Mehrwert. Bzw. schiesst am Ziel vorbei.	
512	<p>Den Ausführungen zur Langtunnel-Variante von Neuhaus bis Wattwil kann in Bezug auf den geringeren Nutzen für die einzelnen Ortsteile zustimmend gefolgt werden. Weiter ist nachvollziehbar, dass ein Langtunnel von Neuhaus bis Wattwil aus unabschätzbaren Kosten- sowie Zeitgründen nicht weiterverfolgt wird.</p> <p>Um die dringend benötigte Verkehrsentslastung in den Dörfern erreichen zu können, sind die einzelnen Umfahrungen zweckmässig und sinnvoll.</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
513	Der Kanton St.Gallen sollte sich in dieser Angelegenheit auch einmal die Umfahrungen ( Tunnels) von Küblis und Saas im Prättigau zu Herzen nehmen.	
514	Der Langtunnel bringt nur den Durchgangsverkehr weg. Der Binnenverkehr bleibt in den Ortschaften. Der Vorteil des Langtunnels wäre sicher im Winter, wenn der Schnee einzelne Fahrzeuge aufhält und diese dadurch einen Strassenunterbruch erzeugen.  Allerdings gibt es im Abschnitt Ricken-Brendi auch Handlungsbedarf: -Sichere Zugänge zu den Bushaltestellen -Gut ausgebaute Haltestellen -Leitplanken bei steil abfallenden Strassenrändern, damit ein Fahrzeug, das von der Strasse rutscht, nicht abstürzen und überschlagen kann. -Enteisungsanlagen an den neuralgischen Stellen -Allenfalls Doppelspur in einzelnen Abschnitten bergaufwärts, um gefahrloses Überholen zu ermöglichen	
515	Der Langtunnel bringt ohne Aus- und Einfahrten bei die zu erschliessenden Dörfern nicht die notwendige Entlastung.	
516	Der Langtunnel hätte den Vorteil das die Steigung Sedel in Wattwil fahrbar würde.	
517	Der Langtunnel von Wattwil nach Neuhaus entlastet den Verkehr zu wenig, da ja auch ein beträchtlicher Teil der Lokal- und Regionalverkehr ausmacht.	
518	Der Nutzen von einem Langtunnel soll nicht nur Lokal für die betroffenen Dörfer betrachtet werden. Für die Region Wil/Toggenburg wäre eine schnellere und sichere Anbindung an die Region Zürichsee/Glarus/Walensee wünschenswert. Somit würde der regionale Durchgangsverkehr (inkl. LKW) auf der Rickenstrasse wegfallen und alle profitieren. Insbesondere im Winter brächte ein Tunnel viele Vorteile.	
519	Der Schwerverkehr wäre sicherlich weg, und die Kurzstreckenpendler würden dem Örtlichen Gewerbe erhalten bleiben. Die Natur und Ortsbilder würden grösstenteils bis auf kleinere Korrekturen erhalten bleiben. Ebenfalls wären auch die Winterlichen Probleme (falls in Zukunft noch vorhanden) am Ricken gelöst. Wie auch der Kraftstoff- bzw. künftig der Energie-Verbrauch der Fahrzeuge v.a. der LKW wäre massiv geringer.	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
520	die Entlastung für die einzelnen Dörfer fällt wesentlich geringer aus, als die lokalen Massnahmen und steht überdies in keinem Verhältnis zu den Kosten.	
521	Die Frage bezieht sich auf den Langtunnel - Neuhaus-Wattwil (Rickentunnel/Langtunnel)? Dann Ja, die Entlastung für die einzelnen Dörfer fällt wesentlich geringer aus, als die lokalen Massnahmen und steht überdies in keinem Verhältnis zu den Kosten.	
522	Die Langtunnel Variante ist die Effektivste und Zukunftsorientierteste Lösung. Anschluss Ricken Ja. Die bestehende Rickenstrasse bestehen lassen. ÖV (Bus) Ortsverkehr, Fahrradfahrer, Fussgänger. Tempo Einschränkungen. Ausserorts 60km Innerorts 30km. ÖV müsste man noch diskutieren.	
523	Eher Nachvollziehbar als die Umfahrung diese nichts nützt.	
524	Ehrlich gesagt leidet St. Gallenkappel aufgrund schlechter Planung des Kantons. Immer wieder ist zu hören, dass man bei jeder neuen Strasse vorausschauen muss, um auch das zukünftige Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen. Dies wurde beim Zubringer in Neuhaus ja wohl nicht gemacht. Das der Verkehr explodieren wird, wusste doch jedes Kind. Nicht nur das der Langtunnel keinen Grossen Nutzen bringt und zu teuer ist, dauert es sowieso zu lange. St. Gallenkappel braucht eine Lösung in diesem Jahrhundert!	
525	Ein Langtunnel von Wattwil bis Neuhaus oder Schmerikon wäre die einzige sinnvolle Lösung aller Probleme! Alle Pendler, Geschäftsleute und Lastwagen würden sicher ein Tunnel benützen, nicht die steile Passstrasse mit Geschwindigkeitsbeschränkungen und Hindernissen wie Verkehrsinseln und Geschwindigkeitsbeschränkungen, sowie Langsamverkehr wie Landwirtschaft( hauptsächlich während dem Morgenverkehr) , Velos und Mofas.	
526	Ein Langtunnel bringt weniger Entlastung und wäre extrem teuer. Die Reisedauer von Neuhaus nach Wattwil soll nicht kürzer und damit die Fahrt mit dem MIV attraktiver werden. Vielmehr soll der Rickenbahntunnel auf Doppelspur ausgebaut werden.	
527	<b>2 identische Eingaben</b> ein Langtunnel ist auf alle Fälle vorzuziehen, siehe oben.	2
528	Ein Langtunnel ist das einzig richtige. Da werden alle berücksichtigt.	
529	Ein Langtunnel macht Sinn, da ja der grösste Teil des Verkehrs 75% da durch fahren wird.	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
530	Ein Langtunnel von Wattwil nach Neuhaus wäre für mich eine gute Variante gewesen. Bei Schneeverhältnissen bleiben bei der Fahrt von Wattwil zum Ricken die Lastwagen stecken und es hat schon viele erhebliche Verkehrschaos gegeben. Leider habe ich gelesen, dass diese Variante nicht weiterverfolgt wird.	
531	Ein Langtunnel wäre die beste Lösung.	
532	Ein Langtunnel wäre die einzig zukunftsweisende Idee, welche dem Naturschutz des Rickner Hochmoors und der Raumplanung in der Region komplett neue Ansätze geben würde. Die Kurzumfahrungen sind nur Symbolpolitik und Lösen das Problem des Rickens nicht. Im Hinblick auf den Ausbau der Umfahrung Wattwil / Ebnat-Kappel, insbesondere Natur + Ortsbildschutz ist es bedenklich den Langtunnel nicht zu verfolgen.	
533	Ein Langtunnel wäre sicher bezüglich Lärm und Verkehrssicherheit die sinnvollere Lösung. Aus Verbandssicht ist die Langtunnelvariante zu favorisieren.	
534	Ein Langtunnel würde ökologisch wohl am meisten bringen (kurze, kurvenlose Verbindung mit wenig Gefälle/Steigung), jedoch weniger Entlastung für die einzelnen Gemeinden am Ricken.	
535	Ein Tunnel wäre nicht falsch, bräuchte aber genügend Abzweigungen wie etwa in St. Gallenkappel, Gebertingen, Hummelwald und eine entsprechende Umfahrung um das Dorf Ricken	
536	Ein unterirdischer Langtunnel ist die beste Variante von allem. So dass man nichts sieht und nichts hört.	
537	Eine Kurzvariante macht keinen Sinn. D.h. die Variante 'Nord kurz' ( 03b)überzeugt nicht und soll daher auch nicht weiter geprüft werden. Daher: Nur die Langvariante 03a weiter bearbeiten  Ja, die im PJ 03a vorgeschlagenen beiden Portale Gerendingen überzeugen nicht. Eine Untertunnelung gerade in diesem Bereich macht einen Sinn, nehmen Sie das Beispiel A8 Sarnen - Lungern, auf der ganzen Strecke wird kaum Kulturland vernichtet. Keine Lärmimmissionen dank Untertunnelung, kein Unterhalt im Winter, Mehrkosten auf Zeit stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen. Daher: Nochmals hinter die Bücher - die IG Umfahrung Chappelle hat die Lösung dazu.	
538	Eine Langtunnelvariante ist aus Lärm- und Sicherheitsperspektive zu bevorzugen.	
539	Eine Umfahrung aller Dorfteile, würde nur bedingt etwas beitragen.	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
540	Entlastung Weiler Betzikon	
541	Es ist gut nachvollziehbar, dass ein Langtunnel weniger Nutzen bringt. Argumente machen Sinn.	
542	<p>Es ist nachvollziehbar, dass eine längere Umfahrung natürlich weniger % wirkt als eine kurze Umfahrung. Allerdings wurde dabei der Transitschwerverkehr komplett ignoriert. Gerade der Schwerverkehr nutzt die schnellste und energiesparsamste Verbindung.</p> <p>Ein Tunnel würde alle Dörfer um ca. 50% mit dem Verkehr entlasten inkl. allen Häusern, welche bei den Teilumfahrungen nicht berücksichtigt werden.</p> <p>Der Schwerverkehr ist lärmintensiv und auch für Kinder gefährlich, dieser wird mit einer Untertunnelung nahezu komplett verschwinden und unten durchgeführt. Auch werden viele Autofahrer das Tunnel wählen, um schnell von A nach B zu kommen.</p> <p>Der Ansatz des Tunnels wurde in Wattwil auch bereits gemacht und viele warten darauf, dass dieser umgesetzt wird.</p>	
543	Es ist nachvollziehbar, dass kürzere Tunnels das Dorf stärker entlasten, allerdings wertere ich die Vorteile der langen Variante höher als der Nachteil der etwas kleineren Entlastung.	
544	Finde ich nicht wie oben Beschrieben	
545	Finde ich nicht wie oben Beschrieben	
546	Für die Bevölkerung nein. Fürs Gewerbe evt.	
547	Für mich absolut nachvollziehbar. Würde sicher einiges bringen, die Kosten sind jedoch zu hoch. Wurde an der Veranstaltung gut erklärt.	
548	Für mich als Bewohner vom Ricken und aus Kosten Sicht ganz klar nachvollziehbar.	
549	Für mich ist das nachvollziehbar, Langtunnel Wattwil bis Neuhaus, oder Ricken bis Neuhaus. Nur bei ihrer Variantenplanung kann man erkennen, dass sie das nicht echt wollen. Es bräuchte natürlich Anschüsse für Ricken, St.Gallenkappel und vermutlich auch für eine Gastervariante. Aber das kennen sie ja von St.Gallen mit dem unterirdischen Labyrinth von Autobahnen. Wäre doch auch für die Sonnenseite vom Ricken eine mögliche Variante.	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
550	Für mich ist diese Entscheidung nicht nachvollziehbar. Der meiste Verkehr; vor allen die Lastwagen fahren von Neuhaus direkt über den Ricken nach Wattwil. Und genau dieser Schwerverkehr muss weg von den Dörfern. Die Sicherheit für die Fussgänger und die Fahrradfahrer würde nur schon durch den Wegfall des Schwerverkehrs massiv verbessert.	
551	<b>Zwei identische Eingaben</b> Für mich ist nicht nachvollziehbar das ein Langtunnel nicht in Frage kommt. Die örtlichen Umfahrungen entlasten nur die Dorfgebiete und nicht die Ländliche Gegend. Zudem finde ich es es schon fast frech eine solche Variante nur aufgrund von Verkehrsstudien (bei deren die Zahlen unglaublich sind) auszuschliessen. Nach meiner Meinung müsste zur Variante Langtunnel eine Volksabstimmung in den Betroffenen Gemeinden gemacht werden damit die direkt Betroffenen Anwohner auch mitbestimmen können. Denn ich bin der Meinung das die Mehrheit der Anwohner ein Langtunnel befürworten. Wir leben ja in einer Demokratie! Die Örtlichen Umfahrungen sind sicher kostengünstiger aber sie bringen dem Landwirtschaftlichen Verkehr nichts sondern im Gegenteil nur ärger.	2
552	Für uns ist es nachvollziehbar, dass ein Langtunnel einen grösseren Nutzen bring als eine Kurzumfahrung.	
553	Gemäss den gezeigten Zahlen macht für mich ein Langtunnel keinen Sinn.	
554	Geringer schon, aber die Hälfte des Verkehrs weniger wäre auch schon ein grosser Fortschritt. Vor allem der LKW Verkehr würde in den Langtunnel geleitet. Im Winter wäre die Entlastung über den Ricken noch grösser, durch einen Langtunnel.	
555	Ich bin immer noch der Meinung dass ein Langtunnel von Neuhaus nach Wattwil langfristig die beste Lösung ist. Quasi ein Basistunnel ist immer besser und ökologischer, vor allem für den Schwerverkehr. Für die einzelnen Dörfer ist es jetzt besser aber in der Zukunft werden wir sehen.	
556	Ich bin sehr erstaunt über die präsentierten Zahlen. Ich habe gedacht, ein Langtunnel macht Sinn, da der Pendel- und Freizeitsverkehr vom Toggi gefühlsmässig riesig ist.	
557	<b>Zwei identische Eingaben</b> Ich empfinde ihre Frage stellung als eine Suggestivfrage! Ja, ist zwar nachvollziehbar und sicher die teuerste Variante. Mit den Einsparungen, welche sie durch die Nicht Realisierung des Basistunnel machen, können sie getrost, die Variante der IG Umfahrung Chappelle in die Machbarkeitstudie aufnehmen. Ich kann ihnen versichern, dass wir in St. Gallenkappel alles daran setzen werden, diese Variante umzusetzen.	2



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
558	Ich finde im Gegenteil. Das Langtunnel würde alle Dörfer einen Nutzen bringen. Es ist ja auch nicht NUR das Problem in den Dörfern sondern aus meiner Sicht aus einer jungen Landwirtin die sehr befahrene Strasse. Die Bewirtschaftung der LN Flächen an der Strasse ist nicht immer ungefährlich egal ob Arbeiten wie Mähen oder auch das Ein- und Ausfahren mit landwirtschaftlichen Maschinen auf der Strasse. Daher wäre das LANGTUNNEL für ALLE Anwohner die beste Lösung.!	
559	Ich glaube auch hier muss man sich die Frage stellen, sind die Kosten dem Nutzen gerechtfertigt?	
560	Ist nachvollziehbar, aber trotzdem nicht langfristig und nachhaltig geplant. Der grosse Verkehr muss umgeleitet werden und dies bringt nur etwas, wenn man die Dörfer komplett umfahren kann. Mit den Kurzumfahrungen stockt der Verkehr in Gebertingen und Neuhaus weiter.	
561	Ist nachvollziehbar. Das wäre viel zu teuer und überzogen.	
562	Ist nicht nachvollziehbar. Wir finden das ein Langtunnel die Beste Lösung wäre, da 80% vom Schwerverkehr ins Tunnel gehen würde, und für alle Dörfer eine massive Verbesserung entstehen würde die ganz sicher über 50% ist. Alle ferienhungrigen Richtung Wildhaus oder Appenzell sowie St. Gallen fahrende benutzen das Tunnel. Auch Auslandstourismus. Und noch ein positiver Punkt es ist für die Natur und Tiere eine 80% Beruhigung.	
563	Ist uns klar.	
564	<b>24 identische Eingaben</b> Ja	24
565	Ja, darum bin ich auch nur für die Umfahrung St. Gallenkappel ohne Betzikon.	
566	Ja, das ist nachvollziehbar.	
567	Ja, das ist verständlich und aus unserer Sicht nicht die optimale Lösung.	
568	Ja, die lange Variante bringt keine Vorteile.	
569	Ja, dies ist nachvollziehbar.	
570	Ja, ist absolut nachvollziehbar.	
571	Ja, wurde einleuchtend erklärt.	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
572	ja, an der informationsveranstaltung in st.gallenkappel wurde mir bewusst, dass ein langtunnel einen viel geringeren nutzen bringen würde und daher zu vewerfen ist	
573	Ja, da es doch auch viel Regionalverkehr hat, welcher die Orte nicht komplett umfahren kann/will.	
574	ja, da v.a. Durchgangsverkehr	
575	Ja, das ist für mich nachvollziehbar. Als Transportunternehmer wäre für mich allerdings die perfekte Lösung neben den Kurzumfahrungen zusätzlich auch der Langtunnel. Der Transitverkehr Neuhaus-Wattwil und umgekehrt könnte damit enorm Kraftstoff/Energie einsparen. Die Fahrzeuge hätten auch weniger Verschleiss (Reifen usw.)	
576	Ja, das ist Nachvollziehbar da beim Langtunnel immer noch viele Fahrzeuge durch die Dörfer Fahren müssen.	
577	Ja, das ist nachvollziehbar da dadurch immer noch viele Fahrzeuge durch die Dörfer müssen.	
578	Ja, das ist nachvollziehbar.	
579	Ja, das ist nachvollziehbar. Wir lehnen den Langtunnel konsequent ab! Der Langtunnel schafft unerwünschte Kapazitätserhöhungen, welche zudem eine Überlastung der Infrastruktur im Toggenburg nach sich ziehen würde. Die Kosten für so ein Projekt stehen in einem krassen Missverhältnis zum Nutzen.	
580	Ja, das ist sonnenklar	
581	Ja, dies ist nachvollziehbar	
582	Ja, Entlastung wäre zu gering, Kosten zu hoch.	
583	Ja, Entlastung, Lärmschutz und Sicherheit aller Anwohner und Verkersteilnehmer:innen.	
584	Ja, es ist nachvollziehbar. Meiner Meinung nach ist die Rickenstrasse allerdings nicht nur innerorts für das Verkehrsaufkommen unterdimensioniert. Auch ausserorts müssen Lösungen für das sichere Miteinander von LKW, PKW, Velos und Fussgängern gefunden werden.	
585	<b>Zwei identische Eingaben</b> Ja, es ist teilweise nachvollziehbar, aber der interregionale Schwerverkehr Richtung St. Gallen, AT, DE und auch Richtung Winterthur, der immer mehr zunehmen wird, wäre mit einem Langtunnel trotzdem besser gedient.	2



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
586	Ja, es muss unbedingt alles ins Tunnel	
587	Ja, insbesondere im Hinblick auf die Kosten	
588	Ja, ist für mich absolut nachvollziehbar	
589	Ja, ist nachvollziehbar, wenn mit dem Langtunnel Wattwil bis Neuhaus, bzw. Ricken bis Neuhaus gemeint ist.  Nein, wenn Sie die Variante 03a als Langtunnel bezeichnen.	
590	Ja, ist nachvollziehbar. Meiner Meinung nach ist die Rickenstrasse allerdings nicht nur innerorts für das Verkehrsaufkommen unterdimensioniert. Auch ausserorts müssen Lösungen für das sichere Miteinander von LKW, PKW, Velos und Fussgängern gefunden werden.	
591	ja, kein Verhältnis zu Nutzen/Kosten	
592	Ja, mit einem Langtunnel würden z.B. die Kiestransport ab Ernetschwil via St.Gallenkappel nicht wegfallen. Eine Langtunnelvariante käme für mich nur in Frage, wenn auch die Umfahrung Uznach eingezogen werden könnte.	
593	Ja, nur die lokalen Umfahrungen bringen wirklich Entlastung und stehen auch in Sachen Kosten in besserem Verhältnis	
594	Ja, Umfahrungen der Ortschaften machen für mich viel mehr Sinn als ein langer Tunnel untendurch. Die Anwohner können so jeweils auch die Dorfumfahrungen nutzen.	
595	Ja, wegen der sehr hohen Kosten, ein teil des Touristischen Verkehrs würde diesen möglicherweise gar nicht nutzen.	
596	Ja, weil dann Anwohner aus den bewohnten Gebieten ebenfalls durch die Dörfer fahren müssen, bis sie zu hause sind.	
597	Ja, wobei der Lastwagenverkehr vom Raum Bodensee Richtung Gotthard natürlich besser im Tunnel "verschwinden" würde.	
598	Ja,, die Entlastung für die einzelnen Dörfer fällt wesentlich geringer aus, als die lokalen Massnahmen und steht überdies in keinem Verhältnis zu den Kosten.	
599	Ja! Der Langtunnel schafft nur Kapazitätserhöhungen, welche eine Überlastung der Infra im Toggenburg nach sich ziehen würde. Die Kosten für so ein Projekt stehen zu keinem Verhältnis zum Nutzen.	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
600	Ja. Der Siedlungsverkehr und die Kipper-Lastwagen von den Kiesgruben zwischen Eschenbach und Gommiswald würden dann das Dorf St.Gallenkappel nicht umfahren.	
601	Ja. Einzig das Unterdorf in St. Gallenkappel, das in den Langtunnelvarianten L1 und L3 auf der ganzen Strecke, d. h. auch in der Gerendinger-Talmulde untertunnelt werden sollte, muss auch bei einer Kurzumfahrung von St. Gallenkappel den Langtunnelvarianten entsprechend realisiert und auf der ganzen Strecke, d. h. auch in der Gerendinger-Talmulde untertunnelt werden.	
602	Kurzvariante Portal ist in bewohntem Gebiet, Linienbus, Schulweg, Schulbus, Zufahrt Gewerbe und Industrie Ortsteil Betzikon wird nicht berücksichtigt.	
603	Langtunnel	
604	Langtunnel	
605	Langtunnel !!!	
606	Langtunnel ist die beste Variante.	
607	Langtunnel ist die Beste Variante.	
608	Langtunnel ist sicher nicht realistisch. Aber bezüglich Ricken: Kurzes Tunnel Hummelwald bis Tankstelle Ricken. Hier wäre euer "Verkehrs-Problem" sowie die Lärm- und Luftbelastung tatsächlich gelöst.	
609	<b>10 identische Eingaben</b> Langtunnel wäre ganz klar eine Verkehrsberuhigung und Naturschützend.	10
610	Langtunnel wäre realistisch wenn im Raum Betzikon 47.250292, 8.988135 eine Ein-Ausfahrt ist. Eingang evt 47.288057, 9.087512 Vorteile: Durchgansverkehr ist im Tunnel, LKW Verkehr Kiesgrube JMS würde St.Gallenkappel umfahren. Verkehr ab und bis Gebertingen nach Neuhaus umfahren St.Gallenkappel	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Ganze Strecke wäre entlastet (auch Landwirtschaft, Wildwechsel) Sicherheit auch beim Restaurant Waldegg erträglicher. Rückstau im Winter wegen LKW am Sedel 47.291476, 9.084969 fallen weg. Alle Dörfer werden entlastet. Naherholungsgebiete bleiben bestehen Salzverbrauch im Bereich Sedel könnte etwas reduziert werden</p>	
611	<p>Leider nein, ein Langtunnel sehe ich als einzige nachhaltige und vor allem langfristige Lösung. Bei den Varianten St. Gallenkappel/Betzikon, Ricken stopft man nur die aktuell rinnenden Lecke, anstelle das gesamte Leitungssystem, welches einfach zu veraltet ist, zu ersetzen. Der Verkehr bleibt bestehen und mit einem Langtunnel können die Ortschaften nachhaltig aufgewertet werden und die Verkehrsrisiken, gerade auch auf der Strecke, Ricken - Wattwil gemindert werden.</p>	
612	<p>Meiner Meinung nach nachvollziehbar, hauptsächlich wegen der hohen Kosten. Allerdings hätte diese Variante für Reisende welche den ganzen Ricken überqueren wollen sicherlich Vorteile, da sie so Zeit sparen könnten, und die Umwelt nicht so stark belasten würden.</p>	
613	<p>Meines Erachtens wäre ein Langtunnel unter dem Ricken, wie Zug, am sinnvollsten.</p>	
614	<p>Mit Langtunnel= Basistunnel verstehe ich den durchgehenden Tunnel von Wattwil nach Neuhaus (oder ev. mit Abzweiger für Uznach?). Ja, die Entlastung für die einzelnen Dörfer fällt wesentlich geringer aus als die lokalen Massnahmen und steht überdies in keinem Verhältnis zu den Kosten.</p>	
615	<p><b>10 identische Eingaben</b> Nein</p>	10
616	<p>Nein das ist für mich nicht nachvollziehbar. aus folgenden Gründen: wir sind ein Landwirtschaftsbetrieb und bewirtschaften auf beiden Seiten der Rickenstasse Wiesland und sind daher gezwungen die Strasse je nach Jahreszeit täglich mehrmals zu überqueren oder zu befahren. Für Autofahrer haben wir so wie so keinen Platz auf der Strasse da wir zu langsam sind. Wenn wir mit den Tieren die Weide wechseln, müssen wir sie in einen Anhänger verladen und so über die Strasse transportieren für Diestanden die locker zu Fuss machbar wären. Für uns ist es wichtig das die Anzahl Fahrzeuge massiv verkleinert wird damit wir auch eine Platz auf der Strasse erhalten.</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Dies würde man eben durch einen Langtunnel erreichen den in zukunfft wird der Verkehr stärker und nicht schwächer. Der langtunnel hat auch noch weitere Vorteile. Der Schwerverkehr muss sich nicht mehr über den Ricken quählen und kann gemütlich unten durch fahren (Die meisten Lastwagen überquereb den Ricken so wie so und ihr Endziehl ist nicht auf dem Ricken). Es wird nicht unnötig viel Weideland und Moorgebiet zerstört. Die Abgase der Autos bleiben unter dem Boden und können dort gefiltert werden. Im Tunnel braucht es keine teuren Winterdienst und kann zu jeder Jahreszeit gleich schnell und gleich Sicher gefahren werden.</p>	
617	Nein das stimmt nicht Betzikon ist auch vom Verkehr betroffen, diese würde für uns keine Entlastung nur mehr Belastung bringen	
618	Nein es ist nicht nachvollziehbar. Die meisten Gütertransporte die in Richtung Neuhaus fahren, würden einen Langtunnel begrüßen.(Winter).Ebenfalls der zahlreiche Arbeitsverkehr würde dieses Tunnel auch benützen.	
619	Nein für mich nicht. Wenn nämlich ein Langtunnel von Wattwil nach Neuhaus gebaut würde, muss nirgendwo eine Umfahrung quer durch eine Ortschaft oder Quartier gebaut werden. Auch wären die Lärm- und Abgasemissionen in einem Langtunnel kleiner, da 1. viel weniger Höhenmeter und 2. viel weniger Kilometer weit gefahren werden müsste. Und der ganze Schwerverkehr und alle Pendler hätten auch im Winter einen sichereren Weg, um pünktlich an ihr Ziel zu gelangen.	
620	Nein ich kann nicht nachvollziehen wieso das eine Kurzumfahrung einen grösseren Nutzen hat als ein Langtunnel. bei einer Kurzumfahrung wird Lebensraum verbaut dafür vermutlich Geld gespart. Ein Langtunnel ist wahrscheinlich mehr aufwand, doch was spricht sonst noch dagegen. Man würde den Lärm unten durch leiten währe das nicht Sinnvoll?	
621	<p>Nein ist nicht nachvollziehbar. Betrachtet man den Winter, ist das grösste Problem die Lastwagen. Diese stecken bei Schneefall in St.Gallenkappel oder Ausgangs Wattwil fest. Dieses Problem wird mit Umfahrungen von Dörfern nicht gelöst. Es ist für mich keinen Nachhaltige Lösung. Es werden einzelne Punkte gelöst auf Kosten der Natur und der für die Schweiz wichtigen Landwirtschaft. Warum strebt man nicht eine Lösung mit der Umfahrung im Linthgebiet an? Könnte ein Rickentunnel Wattwil nach Kaltbrunn die Lösung sein?</p> <p>Das ganze ist für mich keine Gesamtlösung, wenn man einfach einzelne Dörfer umfährt und nicht das ganze im Grossen anschaut. Ein Argument gegen ein Langtunnel werden die enormen Kosten sein. Dies kann ich so nicht gelten lassen. Wenn Kanton und Bund genug Geld haben und ausgeben für Sachen, die nicht direkt der Bevölkerung zu Gute kommt. Eine Lösung mit einem Langtunnel würde die Tiere und Menschen am wenigsten beeinflussen.</p>	
622	Nein ist nur schlecht nachvollziehbare. Bei so starken Eingriffen in die Natur sowie die Verlagerung der Lärmbelastung wie zB bei Variante 01b in bewohntes Gebiet, ist nur die	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Variante eines Langtunnels sinnvoll. Alle anderen Varianten erhalten die Verkehrsbelastung und/ oder fördern ein schnelles überfahren des Rickens und somit die Verkehrsbelastung. Zudem entlastet ein Langtunnel die schwierigen Strassen in unsere bergig,moorigen Gegend vom Schwerverkehr.</p>	
623	<p>Nein nicht so recht. Für mich wäre es die beste und konsistenteste Lösung gewesen, indem man den reinen Durchfahrtsverkehr sauber vom restlichen Verkehr innerhalb der betroffenen Ortschaften und Gemeinden trennt. Ich glaube langfristig hätten damit die betroffenen Gemeinden am meisten Wachstumspotential gehabt und hätten in Bezug auf die Standortqualität am meisten dazu gewinnen können. Die Rickenstrasse hätte dadurch auf der ganzen (!) betrachteten Länge für den Nahverkehr und für Velofahrer optimiert werden können.</p>	
624	<p>Nein, absolut nicht, ist mir unlogisch</p>	
625	<p>Nein, das ist für mich in keiner Weise nachvollziehbar. Gerade der Langtunnel würde die meisten Probleme lösen. Die sichtbaren Eingriffe in die Natur wären, im Gegensatz zu den diversen Kurzumfahrungen, minim. Die desaströsen Verkehrssituationen im Winter wären auf einen Schlag kein Thema mehr. In jeglicher Hinsicht erfüllt der Langtunnel praktisch alle Kriterien wie; Landschaftsschutz, Verkehrssicherheit, Umweltschutz, Verringerung der Emissionen (Treibstoffverbrauch, Abgase, Abrieb etc., etc. ..). Allerdings wäre noch zu überdenken, ob die Röhre (Langtunnel) zusätzlich schon im Berginnern in zwei Fahrrichtungen aufgeteilt werden sollte, nämlich in Richtung Autobahnanschluss Schmerikon und Anschluss Neuhaus. Sonst besteht die grosse Gefahr bzw. Wahrscheinlichkeit, dass der Anschluss Neuhaus von Anfang an überlastet ist bzw. total kollabiert, es sei denn, das Ganze würde von Anfang an 2-spurig (wie eine Autobahn) gebaut. Auch die Autostrasse ab Neuhaus müsste auf 2 Spuren ausgebaut werden. Jeden Abend steht man ab Jona Richtung Neuhaus im Stau.</p>	
626	<p>Nein, das ist für mich nicht nachvollziehbar. Der Langtunnel mit Anschluss zwischen Ernetschwil und Gommiswald, wäre die beste Lösung für den Schwerverkehr, Arbeits- und Durchgangsverkehr. Der Langtunnel müsste meiner Meinung nach eher Richtung Anschluss Schmerikon, damit würde eventuell auch das Städtchen Uznach entlastet. Das Landschaftsbild würde weitestgehend erhalten bleiben. Es würde praktisch kein Kulturland verbaut, Natur- und Gewässerschutzzonen (Quellwasser) würden nicht tangiert.</p>	
627	<p>Nein, das ist ganz und gar nicht nachvollziehbar. Gerade die Langtunnelvariante würde die meisten Probleme auf einen Schlag lösen. Es ist hauptsächlich der Schwerverkehr, der Lärm verursacht. Die LKW's müssen den Rickenpass nur überqueren, weil er die einzige bzw. kürzeste Verbindung zwischen dem Linthgebiet und dem Toggenburg ist. Im Winter ist der Rickenpass vor allem für die LKW's immer wieder eine</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>schwierige Herausforderung, aber auch für andere Verkehrsteilnehmer - es kommt daher immer wieder zu sehr gefährlichen Situationen. Nur der Langtunnel kann dieses Problem lösen!</p> <p>Das hohe Verkehrsaufkommen besteht grösstenteils aus dem Durchgangsverkehr; LKW's, Berufspendler und Reisende - diese würden den Tunnel einer Passfahrt sicher vorziehen. Die Dörfer Ricken, Gebertingen und St. Gallenkappel würden somit entlastet.</p>	
628	Nein, das ist nicht nachvollziehbar. Ein Langtunnel bringt in allen Belangen nur Vorteile.	
629	<p><b>Zwei identische Eingaben</b></p> <p>Nein, denn die einzige Lösung ist ein Tunnel. Alles andere ist nur eine Veränderung der Verkehrsführung, doch keine wirkliche Entlastung der Gemeinden.</p> <p>In der heutigen Zeit ist dies weder eine adäquate, noch eine langfristige Verkehrsplanung.</p> <p>Der Verkehr wird auch zukünftig zu- und nicht abnehmen.</p>	2
630	<p>Nein, dies ist nicht wirklich nachvollziehbar, weil gerade diese Langtunnel-Variante die beste Lösung wäre. Folgende Vorteile wären bei der Langtunnel-Variante zu erwarten; Die Berufspendler und der Schwerverkehr würden hauptsächlich durch die Röhre, bei winterlichen Strassenverhältnissen würden demnach die LKW's nicht mehr bei der Überfahrt am Rickenpass ins Schleudern geraten (führt immer wieder zu sehr gefährlichen Situationen und Rückstaus), die Lärmbelastung würde im Berg verschwinden, Abgase würden in der Röhre gefiltert, das Landschaftsbild würde sich kaum verändern.</p> <p>Der Tunnel wäre künftig der kürzeste Verbindungsweg zwischen dem Toggenburg und dem Linthgebiet. Die LSVA-pflichtigen Fahrzeuge würden aus finanziellen Gründen diesen Tunnel passieren. Weitere Vorteile die für den Tunnelbau sprechen sind: weniger Treibstoffverbrauch, weniger Verschleiss am Fahrzeug insgesamt und weniger Emissionen in der Umwelt.</p>	
631	<p><b>Zwei identische Eingaben</b></p> <p>Nein, diese Aussage ist absolut falsch und nicht nachvollziehbar.</p> <p>Sie begründen den tiefen Nutzen einer solchen Lösung mit der fehlenden Entlastung der Strecke Wattwil-Ricken-Gommiswald. Diese Begründung ist jedoch sehr engstirnig und basiert auf zu zentral ermittelten Verkehrsdaten.</p> <p>Ein sehr hoher Teil der Verkehrsteilnehmer Von Ricken nach Gommiswald, fahren weiter Richtung Uznach, Kalbrunn, Schänis, usw. Mit einem Langtunnel zwischen Wattwil und Neuhaus würden viele dieser Verkehrsteilnehmer, den Umweg über Neuhaus in Kauf nehmen um schneller im</p>	2



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	Linthgebiet, bzw auf der Autobahn Richtung March, Glarus oder Walensee zu sein. Die Entlastung des Rickenpasses wäre mit dieser Lösung erheblich grösser als in den Ausschlussbegründungen definiert.	
632	Nein, mit einem Tunnel wäre alles ab Ricken entlastet. Klar ist es zu teuer...	
633	Nein, überhaupt nicht! Wieso sollte es? Das wäre meines Erachtens die einzig richtige Lösung. Naherholungsgebiete mit Beton zu überpflastern macht wirklich keinen Sinn!	
634	nein, wenn schon investiert wird, soll das Maximum erreicht werden. Dies ist mit dem Vorschlag der IG (Variante 03a+ gewährleistet	
635	Nein, wieso? Es würde gerade durch den Tunnel etwas ruhiger werden und für die Radfahrer auf der ganzen Strecke des Tunnels sicherer.	
636	Nein: es ist nicht nachvollziehbar, denn nur die Langtunnel Variante L1 bringt die optimale Entlastung, speziell im der Winterzeit mit viel Schnee - dann können die vielen LKW - Fernverkehrs Fahrzeuge sicherer und zuverlässiger den Rickenpass passieren. Wenn Sie, wie wir, schon mehr als 35 Jahre hier wohnen, wüssten Sie, dass der Winterdienst das grosse Problem ist. Es können immer wieder Winter eintreffen wie 1954 und 1962 mit über 2 m Schnee... 70 bis 80 % der Rickenüberquerer wären von der normalen Rickenpass Strasse weg und könnten durch den Tunnel verkehren.	
637	NEIN! Das ist nicht nachvollziehbar. Wenn der Kanton das Problem wirklich dauerhaft lösen will, ist der Langtunnel die einzige Möglichkeit. Allerdings wäre es eine Überlegung wert, ob der Langtunnel ab Wattwil besser gleich 2-spurig gebaut werden soll und ob man den Tunnel im Berg aufteilen soll; in Richtung Autobahn-Anschluss Schmerikon und in Richtung Anschluss Neuhaus. Mit dieser Teilung/Variante würde man einer Verkehrsüberlastung beim Anschluss Neuhaus zuvorkommen. Selbst das Städtchen Uznach könnte mit dieser Variante etwas entlastet werden. Der Langtunnel ist die einzige Variante bzw. Lösung der all diesen Kriterien von; Landschaftsschutz, Umweltschutz, Bevölkerungsschutz (Abgasbelastung, Unfallrisiko), Emissionen etc. Rechnung tragen würde.	
638	<b>Zwei identische Eingaben</b>	2



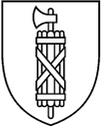
Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Nein. Die Variante, welche bei der Infoveranstaltung neu ins Spiel von einem Mitbürger gebracht wurde muss nochmals geprüft werden. Der Langtunnel soll zwischen Betzikon und Gebertingen eine Ein- und Ausfahrt haben.</p>	
639	<p>Nein. Der Verkehr aus dem Toggenburg mit ihrem verbesserten Verkehrsinfrastruktur/Wohnangebot wird den Verkehr über den Ricken markant ansteigen lassen. Im Zeitpunkt der Beurteilung kann das Nutzen/Kostenverhältnis als zu tief beurteilt werden. Bin mir bewusst dass die Lastwagen (Kies) nicht auf den Langtunnel ausweichen werden und der ÖV (Bus) sowie Töff weiterhin auf der bestehenden Kantonsstrasse fahren werden.</p>	
640	<p>Nein. Die Langtunnel-Variante mag wohl die teuerste Variante sein, dafür erledigt sie denn auch die meisten Probleme. Der lärmverursachende Schwerverkehr ginge hauptsächlich durch die Röhre, im Winter würden keine LKW's im Sedel und ennet dem Ricken stecken bleiben, die Eingriffe in die Natur wären kaum sichtbar, das Orts- und Landschaftsbild bliebe beinahe unverändert, die Lärm- und Abgasbelastung würde im "Boden" verschwinden. Der ganze Durchgangsverkehr würde durch den Tunnel und die Pendler aus den Regionen Toggenburg/Rapperswil/Züri-Oberland hätten einen viel kürzeren Arbeitsweg, was denn der Umwelt zugute käme.</p>	
641	<p>Nein. Dies ist für mich nicht nachvollziehbar. Es wirkt eher so, als ob auf den Schultern der Anwohner gespart werden soll.</p>	
642	<p>Nein. Ein Langtunnel wäre die einzig saubere Lösung. Im Winter kämpfen sich viele Lkw über den Pass und blockieren die Strasse. Durch die neuen schon umgesetzten Massnahmen (z. B. Waldegg) wurden neuralgischen Punkte wo Langsamverkehr ( Baumaschinen, Traktoren, schwere Lkw, etc) Überholen könnte eliminiert. Das endet oft mit Fahrten von Kollonen von Autos hinter Traktoren her (persönlich mehrmals passiert von Wattwil bis Ricken mit 30 kmh). Unter anderem haben diese Schikanen auch zu vermehrt waghalsigen Überholmanövern von Verkehrsteilnehmer geführt, welche die Geduld verloren haben.</p>	
643	<p>Nein. Mir ist klar dass ein Langtunnel zum heutigen Zeitpunkt in der Kosten Nutzen Analyse schlecht abschneidet. Zukunftstauglich ist eine solche Analyse jedoch meiner Meinung nach nicht. Die verfügbare Landfläche ist begrenzt. Die Ansprüche an den Umwelt- und Lärmschutz steigen. Anliegen welche für mich nachvollziehbar sind. Die Verkehrspolitik muss sich dahingehend verändern, dass auch im ländlichen Raum wo immer möglich und technisch sinnvoll unterirdische Lösungen angestrebt werden.</p>	
644	<p>Nein. Nur ein Langtunnel bringt das Problem definitiv über längere Zeit eine Verbesserung für die Mehrheit.</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
645	Nein. Wenn der ganze Transitverkehr ins Toggenburg und ins umliegende Kantonsgebiet wegfallen würde wäre der Verkehr-(slärm etc. ) nicht mehr so gravierend.	
646	nein..ein Tunnel wäre für die Netzausbauung: rapperswil-wattwil-wildhaus-wil sehr vorteilhaft.	
647	Nicht nachvollziehbar! ein Langtunnel ist die einzig richtige Lösung, ohne Naherholungsgebiet, Naturschutz, Jakobsweg, Wohnqualität zu tangieren!	
648	Nur Bedingt ! Mit einem Lang Tunnel von Brendi Wattwil bis Raum Betzikon und ein Tunnel Raum Betzikon bis Autobahn Anschluss A15. Mit dieser Variante könnten die meisten betroffenen Personen befürworten. dann hätte man das Problem im Winter im Raum Sedel Wattwil auch behoben ( überverhältnismässig Streusalzverbrauch, Schneekettenmontage im Umfahrungstunnel, Schutzgebiet mit hoher Wirkungsgrad umfahren, tödliche Unfälle im Bereich Sonnenhüsli und Eggweid, usw ) alles schon Vorgekommen.	
649	Nur ein Langtunnel bringt die gewünschte Entlastung.	
650	Nur ein Langtunnel bringt Entlastung.	
651	siehe unsere schriftliche Eingabe	
652	Teils, der Durchgang- respektive Arbeitspendlerverkehr Toggenburg-oberer Kanton Zürich wäre damit aus den Dörfern, aber der Verkehr zwischen den Dörfern bleibt.	
653	Um die Kosten zu senken wäre L3 auch eine gute Lösung. Alle kleinen Umfahrungen bringen nicht viel. Wäre auch bezüglich Winter viel sicherer.	
654	Unbedingt alles im Tunnel mit der Variante Nord lang	
655	Verkehr müsste mit einem Tunnel von Neuhaus nach Wattwil geführt werden. Alle anderen Varianten meiner Meinung nicht sinnvoll, da der Durchgangsverkehr sowieso nur von der einen zur anderen Seite möchte. Im Winter wäre dann das Problem mit steckenbleibenden LKW's gelöst! Ausfahrten bei St. Gallenkappel, Ricken und Wattwil würden reichen. Wenn nur Ausbau der Strassen gemacht werden, bringt das eher	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	Nachteile, da noch schneller gefahren wird und wir Landwirte nicht besser über die Strasse kommen. Geschwindigkeitsreduktion auf 60 km/h an schwierigen, bewohnten Stellen gewünscht.	
656	<p>Wenn ein Tunnel von Neuhaus bis Wattwil gebaut würde, wäre die Umfahrung St. Gallenkappel nicht nötig, braucht auch keine Umfahrung Ricken. Gommiswald würde so auch entlastet. In Uznach müsste keine Umfahrung gebaut werden.</p> <p>Ich wohne jetzt seit 70 Jahren an dieser Strasse und sehe jeden Morgen wie sie vom Toggenburg über den Ricken zur Arbeit fahren, und am Abend wieder retour!!!</p> <p>Noch etwas: Eigentlich kann man alles belassen wie es ist. Als ich zur Schule laufen musste gab es einige Häuser im Berg, dann im Dorf selber und einige in Betzikon. Aber nein, alle Bauten an der Rickenstrasse entlang, und jetzt muss diese weg!!</p> <p>Da wurde sicher viel falsch geplant?? Mich stört diese Strasse nicht, hab das Glück auf der Südseite zu wohnen.</p>	
657	Wenn ich die Frage richtig verstehe und mit einem Langtunnel gemeint ist, Quer durch den Ricken ein einziges Tunnel zu bohren, glaube ich schon, dass eine Kurzumfahrung viel schneller eine ausreichende Verbesserung der Situation bewirkt.	
658	<p>Wenn wir das ganze Projekt auf eine längere Sicht betrachten würden, wäre der Langtunnel Neuhaus/Ricken die sinnvollste Variante. Wir in St.Gallenkappel wären schon dankbar, wenn 47% diesen Tunnel nützen würden.</p> <p>Ich bin mir sicher, auch LKW's oder PW's würden Uznach umfahren und diesen Tunnel nutzen. So wie ich das sehe, wird die Umfahrung Gaster nicht realisiert, auch nicht in den nächsten 20 Jahren. Zu viele Einsprachen sind möglich und verzögern solche Projekte ungemein. Deshalb wäre auch Uznach und Gommiswald etwas entlastet und nicht nur unsere Seite in St.Gallenkappel.</p>	
659	Zu teuer, bringt zu wenig	



## 1.5 Weitere Varianten

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
660	<p><b>159 identische Eingaben</b> Ja, bereits bei den Fragen zu den einzelnen Varianten erwähnt.</p>	159
661	<p>Bezüglich der Verbesserung der Verkehrssituation habe ich nichts hinzuzufügen.</p> <p>Jedoch geht es mir noch um Sofortmassnahmen für den Langsamverkehr (Fussgänger, Velos etc.) Hier besteht dringender Handlungsbedarf, und zwar sehr Zeitnah. Für Schüler und Schülerinnen, sowie Velofahrer und Mütter mit Kinderwagen, also alle die z.B vom Unterdorf St. Gallenkappel ins Oberdorf müssen, ist es eine Zumutung entlang der stark befahrenen Rickenstrasse das Trottoir zu benutzen.</p> <p>Meiner Meinung nach besteht eine Möglichkeit, vor allem den Schulweg der Kinder sicherer zu gestalten. Dieser Weg könnte nördlich der Kirche direkt zu den Schulhäusern erfolgen. Dazu muss mit den Landbesitzern das Gespräch gesucht werden. Es sollte doch möglich sein, eine sichere Lösung für die Schulkinder zu finden.</p> <p>Auch sind im Unterdorf an der Rickenstrasse mehrere Wohnblocks (ca. 60 Parteien), welche vom Briefträger und auch von Zügelunternehmen via Trottoir bedient werden müssen. Es gibt keinen Zugang von der rückwärtigen Seite dieser Wohnblocks. Das heisst, Briefträger wie Zügelwagen blockieren das ganze Trottoir und auch der Verkehr muss teilweise über die Mittellinie fahren um vorbeizukönnen. Von den Fussgängern gar nicht zu reden. Es erschliesst sich mir nicht, weshalb die Baubehörde solche Bauvorhaben bewilligen konnte!</p> <p>Da es bis zur geplanten Umfahrung noch Jahrzehnte gehen wird, bitte ich Sie, die Sicherheit der Fussgänger, Velos, etc. prioritär anzunehmen.</p> <p>Vielen Dank für die Möglichkeit mit zu wirken.</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
662	Ja, s. Hinweis bei der Variante 03a Umfahrung St.Gallenkappel	
663	Tunnelvariante direkt von der Autostrasse erschliessen bis Wattwil. Autobahnausfahrt Neuhaus Eschenbach eliminieren. Autobahnausfahrt neu nach Eschenbach Umfahrung direkt in Rütistrasse. Dorfdurchfahrten Tempo 30. sicherlich teuer aber mit Bundessubventionen vielleicht doch realisierbar.	
664	- An Wochenenden sind die Motorräder eine enorme Lärmbelastung. Eine Beschränkung der dB wäre für die Anwohner der Rickenstrasse eine Entlastung.	
665	-Bestehende Strassen sanieren -Tunnel Hummelwald bis ausserhalb Dorf Ricken	
666	• Ja, bereits bei den Fragen zu den einzelnen Varianten erwähnt. An welchen Stellen sollte die Rickenstrasse bezüglich der Verkehrssicherheit optimiert werden?	
667	• Ja, bereits in der Frage Variante St. Gallenkappel/Betzikon erwähnt.	
668	1. Der Rickenpass kann langfristig nur mit der Langtunnel Variant L1 effizient verbessert werden. Die finanziellen Mittel spielen weniger eine Rolle, da der Bund ebenfalls für die Eidg. Hauptstrasse Nr. 8 mitfinanzieren kann und soll. 2. Sämtliche Bushaltestellen müssen mit Bushalte-Buchten angepasst werden. Das Gesetz verbietet Bushaltestellen auf Hauptstrassen. (Kantonsratsbeschluss SG)	
669	1. sehr kurzfristig: Taxi von St. Gallen nach Reichenburg (Springding) kostet 60.-. Eine Busverbindung von St. Gallenkappel bis Reichenburg! 2.günstigere Taxis. 3. sehr kurzfristig: Eine direkte Busverbindung von St.Gallenkappel nach Uznach Bahnhof und eine nach Schmerikon Bahnhof! Vielleicht jene über Uznach, dann über Reichenburg zurück. Jene über schmerikon dann dem See entlang Richtung Rappi und gleiche Strecke zurück. 3. langfristige Lösung: Rampe St.Gallenkappel-Uznach! 4. Einbahn Langstrecke unterirdisch unter Hauptrasse bis Ricken. Und runter vom Ricken über südlich von St.Gallenkappel liegende	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Langstrecke. 5. neu gewählte Politiker 6. das Problem muss nicht verbessert, sondern gelöst werden. Alte Strukturen weg. Neues hin. 7. Pflastersteine über die ganze Dorfstrecke. Bei St.Gallenkappel. 8.Ampeln, Strassenwellen, Volg zu Dorfmetzg 9.Schulhausbau im Unterdorf 10.kurzfristig: Lastwagenfernverkehrdurchgang stoppen!!! 11. halbseitige spurabspernung (rechts) mit Durchfahrtsverbotschilder. Das habe ich gestern in Deutschland gesehen. Das funktioniert gut 😊: also von Neuhaus bis Abzweigung Gommiswald Durchfahrt nur für Einheimische von St. Gallen, Betzikon, Gebertingen. Das wären dann nur noch 3000 Fahrzeuge am Tag.</p>	
670	a, bereits bei den Fragen zu den einzelnen Varianten erwähnt.	
671	Abschnitt St. Gallenkappel- Betzikon, Variante O3a+	
672	Abzuklären wäre, ob die Strecke Eschenbach - Wattwil über den Ricken durch die diversen Umfahrungen nicht noch attraktiver für den Transitverkehr wird.	
673	Aktuell sehe ich keine anderen Varianten zu den bereits vorgestellten.	
674	Aktuell sehe ich keine anderen Varianten zu den bereits vorgestellten.	
675	<p>Alleine die Variante Nord lang O3a wird für die Weiterbearbeitung empfohlen mit der Auflage, dass das Gerendinger-Täli untertunnelt wird (O3a+). Dieses stellt einen unschätzbaren Wert hinsichtlich Naherholung, Langsamverkehr und innerer Verdichtung dar. Die Lärmbelastung einer offenen Linienführung in der Talmulde würde das gesamte Unterdorf empfindlich beeinträchtigen. Landwirtschaftsbetriebe und der Wanderweg durchs Dorf, NB der Seitenast des Jakobsweges nach St.Gallen, würde abgetrennt. Erreicht wird eine durchgehende Untertunnelung durch ein leicht tiefer angesetztes Tunnelportal in der alten Schottergrube mit ebenfalls genügend Platz für den neuen Anschluss. Die Steigung bis nach Betzikon wird in der Variante Nord lang gut überwunden.</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
676	Als beste Variante sehe ich eine Umfahrung Süd-West. Beginn: Rietmarren via Seelibach-Brücke Ende: Hummelwald	
677	Am liebsten hätte ich die Variante O3d gehabt, was ja nun nicht mehr möglich ist...	
678	Auf der Strecke Ricken-Gommiswald-Kaltbrunn bzw. Uznach sehe ich als Verbesserung 1. Durchfahrtsverbot Transit LKW 2. Nachtfahrtsverbot Transit LKW inkl. Lebensmitteltransporte 3. Tempo 30 Durchfahrt Rickenstrasse in Gommiswald	
679	Aufgrund der Realisierbarkeit sehe ich keine besseren Varianten.	
680	Aus meiner Sicht muss etwas gemacht werden, aber keine anderen Varianten	
681	Aus unserer Sicht gibt es keine bessere Variante als O3+	
682	Ausser dem zusätzlichen Stück Tunnel zwischen Neuhaus und Gebertingen im Bereich Gerendingen habe ich keine neuen Vorschläge.	
683	Bei der Kreuzung Restaurant Schweizerhaus wurde vor kurzem eine Einspurstrecke geändert, dass war sehr schlecht. Wenn ein Traktor mit Anhänger Richtung Schönenberg abzweigen will, blockiert er den ganzen Verkehr. Vorher konnte der Verkehr rechts des Einspurenden, vorbeifahren .	
684	Bei der Schule St. Gallenkappel, Erhöhung des Fussgängerstreifen, dann müssen LKW und Autos Tempo reduzieren. Eine Ampel!!!! Oder ein Gelände welches Trottoir absperrt von den Autos. Kinder spielen, streiten auf dem Schulweg oder schupsen sich etc. Es wird leider etwas schlimmes passieren ohne sofortige Massnahmen der Verkehrssicherheit! Es ist DRINGEND NÖTIG! Es werden Kinder verunfallen!!!!!!!!!!!!!!	
685	Beim Abschnitt Brendi vor dem Kreisel Wattwil musste der Wald infolge der Umfahrungsstrasse gerodet werden. Dadurch ist die Lärmemission Richtung Wattwil deutlich gestiegen. Die Bäume hatten eine gute Lärmreduktion, vor allem bezgl Lastwagen und Motorräder. Warum wurde beim Bau der Umfahrungsstrasse nicht ein Lärmschutz montiert? Ein Nachrüstung diesbezüglich wäre für Wattwil dringend.	



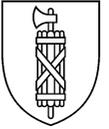
Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
686	Bepflanzung mit Bäumen, Sträuchern und Ähnliches entlang der Rickenstrasse mit den folgenden positiven Effekten: <ul style="list-style-type: none"><li>- Natürlicher Schallschutz</li><li>- Beitrag zur natürlichen CO2-Kompensation verursacht durch den Strassenverkehr entlang der Rickenstrasse</li><li>- Zusätzlicher Lebensraum für Tiere und Insekten</li><li>- Attraktivität des Landschaftsbildes</li></ul>	
687	Bereits bei den Fragen zu den einzelnen Varianten erwähnt.	
688	bereits in obigen Fragen erwähnt.	
689	bereits vorher erwähnt	
690	Billigere Variante	
691	Bis es soweit ist, dass man eine realisierbare Variante hat, soll rasch und konkret die Situation im Dorf St. Gallenkappel verbessert werden. Es kann doch nicht sein, dass die Schulkinder auf dem schmalen Trottoir ungeschützt dem Verkehr ausgesetzt sind. Hier erwarten ich rasch und konkret Verbesserungen.	
692	Bis es soweit ist, dass man eine realisierbare Varinate hat, soll rasch und konkret die Situation im Dorf St. Gallenkappel verbessert werden. Es kann doch nicht sein, dass die Schulkinder auf dem schmalen Trottoir ungeschützt dem Verkehr ausgesetzt sind. Hier erwarten ich rasch und konkret Verbesserungen.	
693	Dafür sorgen das es gar nicht so viel Verkehr hat, dass eine Umfahrung nötig ist.	
694	Das Dorf St. Gallenkappel muss unbedingt unter Tunnel werden	
695	Den bestehenden Veloweg an von Neuhaus herkommend an der Rickenstrasse entlang weiter ziehen über die Gerendingerstrasse über die Sonnenrainstrasse - Kirchweg (Ausbauen) über die Primarschule St. Gallenkappel (hinter der Kirche hinter Felsrain geführt und nicht an der Rickenstrasse entlang) - Rüeterswilerstrasse - Holzgasse an der Rickenstrasse entlang nach Wattwil. Durch das Aufkommen der E-Bikes sollte so zu mindestens im Sommer der Verkehr abnehmen, da viele dann auch mit dem Velo fahren könnten.	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
696	<p>Der Abschnitt der Rickenstrasse nach dem Brendikreisel Richtung Hummelwald verläuft oberhalb der Brendisiedlung. Der Verkehr hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen. In Stossverkehrszeiten ist häufig zu beobachten, dass sich der Verkehr vom Hummelwald her kommend vor dem Kreisel staut.</p> <p>Ein Anliegen vieler Anwohner des Brendiquartiers ist, dass an der Rickenstrasse oberhalb der Siedlung (bis hin zur Kurvenführung Richtung Hummelwald) eine Sicht- und Lärmschutzvorrichtung angebracht wird. Die jetzige Situation ist völlig unbefriedigend und belästigend. Dies gilt umso mehr als im Rahmen der Arbeiten für die neue Umfahrung dort umfangreiche Rodungen stattgefunden haben.</p>	
697	<p>Der Anschluss zur Umfahrungsstrasse Eschenbach, von St.Gallenkappel her vor Neuhaus erweist sich als Schwachpunkt. Die ursprünglich mal geplante Brücke (wenn ich mich nicht irre) südwestlich St.Gallenkappel direkt über das Aabachtobel ins Industriegebiet Neuhaus (Landi, Eugster Frismag, etc.) wäre besser gewesen. Zugegebenermassen sich kein Bijou und ein grober Eingriff in das Landschaftsbild. Nun staut es in Stosszeiten regelmässig zurück nach St.Gallenkappel, weil ein grosser Teil des Verkehrs in Neuhaus Richtung Bürg/Rüti abzweigt. Die Bürgstrasse ist nun ja sogar noch auf 30 km/h beschränkt. Ein Abzweiger O3a Richtung Bürg, also nördlich von Neuhaus wäre prüfenswert. Dann könnte die Bürgstrasse sogar auf Zubringerdienst zurückgestuft werden. Wobei mir klar ist, dass dies ein teures Teilstück würde.</p>	
698	<p>Der Kanton St.Gallen sollte sich in dieser Angelegenheit auch einmal die Umfahrungen ( Tunnels) von Küblis und Saas im Prättigau zu Herzen nehmen.</p>	
699	<p>Der Tunnel muss ab Einfahrt Neuhaus bis Ausfahrt Betzikon als kompletter geschlossener (ohne Öffnung Würzengässli Bergquartier) Langtunnel ausgeführt werden.</p> <p>Es geht nicht an, dass die einen entlastet und dafür andere neu belastet werden.</p>	
700	<p>Die Attraktivität des ÖV soll verbessert und das Angebot auch besser bekannt gemacht werden.</p>	
701	<p>Die Busverbindung 622 sollte aus meiner Sicht in der bestehenden Form erhalten bleiben.</p>	
702	<p>Die Durchfahrt durch das Dorf Ricken wäre sehr Verbesserungswürdig. Es hat keine Einfahrtsberuhigungen, kaum Fussgängerüberquerungen. Ein Dorfteil hat nicht einmal ein Trottoir entlang der Kantonsstrasse. Die Bushaltestellen sind zum Teil sehr ungünstig.</p>	
703	<p>Die Orientierung am 22.3.23 in St. Gallenkappel war informativ. Für mich sehr interessant war, wie bei der Planung vorgegangen wird. Die drei Phasen und die Beurteilungskriterien Wirtschaft, Gesellschaft, Umwelt haben mich vom richtigen Vorgehen überzeugt.</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
704	<p>Die präsentierten Lösungen zur Rickenstrasse Neuhaus - Wattwil sind gut gewählt. Was mich stört ist, wieso keine Lösungen für eine Umfahrung von Gommiswald und Üetliburg präsentiert werden. Wenn die Umfahrung Uznach kommt, fliesst der ganze Verkehr in Richtung Gommiswald.</p> <p>Ein Tunnel im Bereich Kaltbrunn bis Ulisbach/Wattwil würde eine grosse Entlastung für alle umliegenden Gemeindeteile bringen.</p>	
705	<p><b>2 identische Eingaben</b></p> <p>Die Variante O3d wäre aus meiner Sicht die sinnvollste Variante, damit würden sämtliche bewohnten Quartiere umfahren und entlastet.</p> <p>Die Varianten O3a und O3b bringen nur eine Verbesserung, wenn auf die offene Strecke verzichtet wird.</p> <p>Man könnte die 100 Mio Mehrkosten von Variante O3a für ein künstliches Tunnel wie bei Umfahrung Bütschwil verwenden</p>	2
706	<p>Die vorgelegten Variantenstudien sind detailliert erarbeitet und die Entscheide hinreichend begründet. Der Gemeinderat unterstützt das weitere Vorgehen und bringt keine weiteren Varianten oder Möglichkeiten ein.</p> <p>Ergänzend hält der Gemeinderat allgemein fest:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Flankierende Massnahmen sind wichtig für die Rickenstrasse St. Gallenkappel und eine Umfahrungsvariante drängt sich auf.</li><li>• Die Klammervariante zwischen der Rapperswilerstrasse (Rickenpass) und der Uznacherstrasse (Bildhaus) soll weiterverfolgt und vertieft werden.</li><li>• Wenn andernorts grosse kantonale Strassenbauprojekte blockiert werden bzw. bleiben, könnte die Umsetzung des Projektes «Ausbau Rickenstrasse» vorgezogen und beschleunigt werden.</li></ul>	
707	<p>Die vorliegenden Variantenstudien sind detailliert erarbeitet und die Entscheide hinreichend begründet worden. Der Gemeinderat unterstützt das weitere Vorgehen und bringt keine weiteren Varianten oder Möglichkeiten ein.</p>	
708	<p>Die Vorteile der Variante O3a bzw. die von der iG vorgeschlagene Variante O3a+ d.h. ohne Portale Gerendingen, wurden bereits ausführlich erwähnt.</p>	
709	<p>Direkte Anbindung mit Grosszügigem einspurigen Kreisell bei der Autobahn Ein- und Ausfahrt A15.</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
710	<p>Ein Ausbau, Erweiterung oder Umfahrung muss der Gesamten Region ein Vorteil bringen und als gesamtes angeschaut werden. Landverlust, Einengung Erholungsraum für Mensch und Tier, Einschnidungen ins Dorfleben und Entwicklungen sollten dringend vermieden werden. Alles Spricht für ein Langtunnel Wattwil- Neuhaus, oder Wattwil-Uznach.</p>	
711	<p>Ein durchgängiger und sicherer separater Velo- und Gehweg von Neuhaus nach Wattwil wäre eine Hilfe, da man so nicht auf das Auto angewiesen wäre.</p>	
712	<p>Ein Tunnel Nord in Gebertingen mit direktem Uebergang zu Variante O1d erscheint mit nach wie vor prüfenswert, da die Lösung für den Langsamverkehr ab Gebertingen West bis Ricken ohne weitere Investitionen realisiert ist.</p>	
713	<p>Ein Tunnel von Wattwil nach Kaltbrunn auf die geplante Umfahrung Uznach. Damit würden auch die Dörfer Ernetschwil und Gommiswald entlastet.</p>	
714	<p>Ein Tunnel wäre die Beste Lösung , was schon vor 30 Jahren diskutiert wurde .  Flüsterbelag in Wohnbereichen</p>	
715	<p>Eine langfristige Verkehrsentlastung der Dörfer über den Ricken kann nur mit einer durchgängigen Tunnellösung erreicht werden, welche den Transitverkehr nicht mehr über den Berg führt.  Einen Langtunnel aufgrund zu hoher Kosten auf Eis zu legen geht nicht weil: - Hunderte Milliarden Franken an Steuergelder werden zur "Rettung der Bankenwelt" im Besonderen die Credit-Suisse, in die weite Welt verschleudert! Dies um schmutzige Machenschaften finanzgeiler Manager auf dem ganzen Globus zu decken! - Zum Schutz und Aufwertung unserer Heimat - oder gar um den wohlverdienten Lebensstandart der alternden Generationen zu gewährleisten, welche unseren heutigen Wohlstand erwirtschafteten - sind wir jedoch zu knauserig! = Unglaublich!</p>	
716	<p>Eine Überdeckung oder Untertunnelung von Gerentingen sollte in Betracht gezogen werden.</p>	
717	<p>Einzig für mich richtige Variante ist das Langtunnel L1</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
718	Es braucht in St. Gallenkappel auch Sofortmaßnahmen um die Sicherheit zu erhöhen. Es hat viele Beinaheunfälle an den Zebrastreifen. Dank viel Glück passiert nicht mehr. Es braucht Verkehrsberuhigende Maßnahmen um die Fahrzeuggeschwindigkeit an den Zebrastreifen runterzubringen.	
719	Es fehlt ein Veloweg durchs Dorf St. Gallenkappel, und über den Rücken. Wenn die Dörfer attraktivere, Fuss und Velowege haben, könnte man den Autoverkehr verringern. Es macht keine Freude in St.Gallenkappel vom Unterdorf ins Oberdorf zu gehen oder Velo zu fahren. Es ist gefährlich, was wir unseren Kindern, Senioren und der ganzen Bevölkerung zumuten. Viel wichtiger als eine Umfahrung ist es, einen geeigneten Fuss- und Radweg getrennt von der Hauptstraße zu bauen, Wanderwege haben wir genug, bitte einen Weg der für alt und jung geeignet ist, nicht nur für Mountainbikes. Ich arbeite im Dorf und mache diesen Weg 4 mal am Tag. Der Lärm ist für mich zweitrangig.	
720	Es gibt nur eine Lösung von Wattwil nach Kaltbrunn und dort in die geplante Umfahrung Uznach. Somit wird auch Ernetschwil und Gommiswald entlastet.	
721	<b>Zwei identische Eingaben</b> Es ist fraglich, ob Projekte in dieser Grössenordnung nicht ohnehin das grundsätzliche Problem nicht zu lösen vermögen: Jede Kapazitätserhöhung am Ricken führt zu mehr Verkehr auf dieser Achse. Letztlich wäre viel möglich, wenn man die neuralgischen Punkte entschärft, Tempo innerorts rausnimmt und vorallem die Langsamverkehrswege und Querungen optimiert. Wenn man durch drastische, effektive und vorallem sehr rasch umsetzbare Massnahmen (Tempo 30 innerorts) den Verkehr schon heute erträglicher machen könnten, so sind diese zu bevorzugen. Auch wenn allenfalls eine Liegenschaft oder ein Haus innerorts gekauft werden muss, so ist dies noch immer wirtschaftlicher und weniger einschneidend, als wenn man Landschaften durchschneidet oder 300Mio für Tunnels und Kunstbauten ausgibt. Es braucht keien Lösungen für 2050 sondern bereits 2030.	2
722	Es ist in Frage zu stellen, ob Projekte in dieser Grössenordnung das grundsätzliche Problem zu lösen vermögen bzw. hält der VCS fest, dass das Verkehrsproblem mit Kapazitätserweiterung nicht gelöst werden kann. Jede Kapazitätserhöhung am Ricken führt zu unerwünschtem Mehrverkehr auf dieser Achse. Grundsätzlich wären auch ohne Kapazitätserweiterung wesentliche Verbesserungen möglich, wenn man die neuralgischen Punkte	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>entschärft, Tempo innerorts auf 30 km/h senkt und vor allem die Langsamverkehrswege verbessert und Querungen optimiert. Da man durch drastische, effektive und vor allem sehr rasch und günstig umsetzbare Massnahmen (Tempo 30 innerorts) den Verkehr schon heute erträglicher und sicherer machen kann, sind diese zu bevorzugen. Auch wenn allenfalls eine Liegenschaft oder ein Haus innerorts gekauft werden muss, so ist dies noch immer wirtschaftlicher, klimafreundlicher und weniger einschneidend, als wenn man Landschaften durchschneidet oder 300 Mio. für Tunnels und Kunstbauten ausgibt. Wir brauchen klimagerechte und kulturlandschonende Lösungen bereits für 2030 und nicht erst 2050.</p>	
723	<p>Es wurde kein Lösungsansatz für die Strecke vom Brendikreisel bis in den Bereich vorderer Hummelwald präsentiert. In diesem Bereich kommt es, aufgrund der starken Steigung der Rickenstrasse, immer wieder zu Verkehrsbehinderungen - insbesondere infolge Schwerverkehrs. Diese Situation verschärft sich, sobald es zu anhaltendem Schneefall kommt. In diesem Bereich wäre es wünschenswert, dass eine Tunnelvariante im Bereich Brendikreisel bis vorderer Hummelwald, allenfalls auch direkt aus dem Tunnel Wattwil, geprüft würde.</p>	
724	<p>Eventuell ein Kreisel im Zentrum Ricken?</p>	
725	<p>Eventuell müsste man noch die Situation für den Landwirtschafts- und Langsamverkehr im Bereich Hummelwald prüfen. Ob in Teilbereichen oder auf der gesamten Länge von der Brendi bis Ricken eine parallel geführte schmale Erschliessungs Strasse möglich wäre.</p>	
726	<p>Fahrradwege sollten besser beschildert werden und über die alte Rickenstrasse oder deren Nebenstrassen führen.</p> <p>Ein Kreisel im Rickendorf verlangsamt den Verkehr und erhöht zugleich den Verkehrsfluss. Rückstau wird vermieden und Fussgänger können sicherer die Strasse queren.</p>	
727	<p>Falls der Langtunnel, trotz allen Vorteilen, nicht realisiert wird, schlage ich Ihnen folgende Variante vor: Südwestlich vom Fichtenweg (Uznacherstrasse) abzweigen in die Rickenallmeindstrasse, via alter Scheibenstand zur Seelibach-Brücke (Schönenbergstrasse), von dort via Brücke (neu erstellen) weiter übers Rickentobel in den Hummelwald, dann der bestehenden Strasse folgend nach Wattwil. Das Dorf Ricken wäre somit gänzlich umfahren und mit einem Abzweiger ab der Seelibach-Brücke (bestehend) über die bestehende Schönenbergstrasse auf kürzestem Weg erreichbar.</p>	
728	<p>Falls Variante 01d zum Zuge kommt, müsste zwingend der Veloweg von der Strasse getrennt sein, nicht nur gelbe Markierungen, sondern mit Zwischen-Grünflächen (wie Abschnitt Ende St. Gallenkappel bis Neuhaus bereits bestehend).</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
729	Fixe Radarstellen an kritischen Schnellfahrstellen wären das Tempo sicher etwas reduzieren. Das Tempo an kritischen Stellen reduzieren würde auch mehr Sicherheit bringen.	
730	Für das Dorf Ricken gäbe es im Zusammenhang mit der Verbindungsstrasse 01d eine bessere Lösung. Die Umfahrung 01a müsste aber ausgeweitet werden. Südwestlich vom Fichtenweg, via Rickenallmeind zur Brücke beim Seelibach in die Schönenbergstrasse, dann an geeigneter Stelle übers Rickentobel Richtung Hummelwald und dort in die bestehende Strasse nach Wattwil. Das Dorf Ricken wäre mit einem Abzweiger bei der Seelibachbrücke über die bestehende Schönenbergstrasse in Kürze erreichbar.	
731	Für den Gemeinderat wurden alle möglichen Optionen behandelt. Er ist jedoch klar der Meinung, dass einzelne Massnahmen und Verbesserungen insbesondere für den Langsamverkehr zeitnah umgesetzt werden müssen.	
732	Für heute ja, es ist meiner Meinung nach sehr gefährlich, wenn Fahrradfahrer die Rickenstrasse benutzen. Ich verstehe nicht, weshalb diese nicht den Weg über Walde und nach Wattwil über die alte Rickenstrasse benutzen. Dies gibt gefährliche Situationen beim Überholen! Entweder muss der Fahrradweg besser signalisiert werden, ein Fahrradverbot (keine Ahnung ob das geht?) oder es muss ein Fahrradstreifen neben der Strasse errichtet werden. Falls die Umfahrung früher als in 20 Jahren kommt (so in 5 Jahren) dann würde sich das mit den Fahrradfahrern ja dann auch erledigen, da es dann viel weniger Fahrzeuge auf der jetzigen Rickenstrasse hat!	
733	Für mich als Gebertingner sind meine oben aufgeführten Vorschläge zentral. Wenn diese kostengünstigen Massnahmen so umgesetzt werden, kann ich mir gut vorstellen, dass die Gertingner*innen zufrieden sind.	
734	Für mich immer noch die wirklich einzige Lösung um alle Dörfer über den Ricken zu entlasten ist ein Durchstich von Neuhaus nach Wattwil.	
735	Für mich steht immer noch der Zusammenschluss der 2 Umfahrungen Uznach und St. Gallenkappel auf dem Tapet. Ich denke immer noch, dass Uznach so wie es jetzt geplant ist, keine Lösung erhalten wird, da diese Variante kaum Akzeptanz finden wird.	
736	<b>Zwei identische Eingaben</b> Ganz klar Langtunnel.	2
737	Ganzheitliche Untertunnelung. Allein die Variante ‚Nord lang‘ (O3a) wird für die Weiterbearbeitung empfohlen mit der	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Auflage, dass das Gerendinger-Täli untertunnelt wird (O3a+). Dieses stellt einen unschätzbaren Wert hinsichtlich Naherholung, Langsamverkehr und innerer Verdichtung dar. Die Lärmbelastung einer offenen Linienführung in der Talmulde würde das gesamte Unterdorf empfindlich beeinträchtigen. Landwirtschaftsbetriebe und der Wanderweg durchs Dorf, NB der Seitenast des Jakobsweges nach St. Gallen, würden abgetrennt. Erreicht wird eine durchgehende Untertunnelung durch ein leicht tiefer angesetztes Tunnelportal in der alten Schottergrube mit ebenfalls genügend Platz für den neuen Anschluss. Die Steigung bis nach Betzikon wird in der Variante ‚Nord lang‘ gut überwunde</p>	
738	gemäss Beschreibung	
739	Geschwindigkeitsanpassungen wären sehr hilfreich auch um Wildwechsel zu schützen	
740	Grossregional sollte der Durchgangsverkehr (Schwerverkehr), der von der Autobahn Chur Richtung Wattwil fährt, auf der Autobahn bis Neuhaus gelenkt und dann über den Ricken führen. Somit würden die Dörfer Schänis, Kaltbrunn und Gommiswald/Uetliburg entlastet.	
741	Ich bin überzeugt, dass Variante wie oben beschrieben die beste ist	
742	<p>Ich denke die Strasse so belassen wie sie zur Zeit ist okay, da die Umfahrungsvariante keine Umfahrung ist. Die Autos fahren immer noch im Ort Ricken. Eventuell ein Kreissel an der Kreuzung Ricken installieren und für die Fussgänger ein Lichtsignal um die Strasse passieren zu können, so wie Ende Umfahrungsstrasse Wattwil aus dem Tunnel kommend.</p> <p>Ich denke anstelle einer Umfahrung welche ja in Wirklichkeit keine ist, wäre ein Radstreifen vom Ricken Richtung Gommiswald und Neuhaus viel effektiver was die Sicherheit für viele Radfahrer anbelangt, was eindeutig fehlt.</p>	
743	Ich erachte eine durchgehende Radwegverbindung über den Ricken (auch Richtung Gommiswald und weiter) für absolut vordringlich!	
744	Ich gehe davon aus, dass das Projektteam, u.a. Vertreten durch den Gemeindepräsident Cornel Aerne alle möglichen, vertretbaren Varianten ausgearbeitet hat.	
745	Ich habe DIE Idee! St.Gallenkappel Durchfahrt nur noch für Anwohner.	



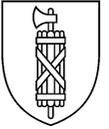
Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Also Halbseitig absperren mit Fahrverbot. Von beiden Seiten links mehrfach abgesperrt auf der Strecke. Wir können dann (schlangenlinie) durchfahren. Nur Anwohner. Muss ja nicht stehen, dass Anwohner durchfahren können. Wir wissen das dann ja. 😊</p> <p>Habe dieses Konzept auf einer Strasse über Dörfer in Deutschland gesehen. Da ist mir auf langer Strecke nur ein Auto begegnet. Und es war total unangenehm durchfahren bei Fahrverbot (aber mein Navi fühlte mich dort durch.)</p> <p>Die Navigation von Google etc müsste angepasst werden.</p> <p>LG P.Steiger</p> <p>Ps: über Eschenbach kommt man auch nach Wil. Über Uznach zum Ricken. Über Autobahn nach St.Gallen.</p> <p>Meine Lösung ist sofort umsetzbar, sehr kostengünstig, für alle Bewohner der Rickenstrasse eine Erleichterung, kein Kämpfen um Naturschutzgebiet oder Raumumplanungen für weiteren Strassenbau.</p> <p>Kann auch mal als Pilotprojekt ausprobiert werden bis die Tunnelprojekte ausgearbeitet worden sind.</p>	
746	<p>Ich plädiere für das Schwedische Model: Eingangstore bei den Ortschaften Schwellen bei den Zebrastreifen Innerorts 40 kmh Bei den Schulen und Kindergärten 30 kmh Permanente Radarkontrollen Das hat sich im Norden dutzendfach bewährt</p>	
747	<p>Ich sehe allgemein, dass der Kt. St. Gallen im Lintgebiet äusserst wenig bis NICHTS für den Langsamverkehr (Fussgänger und Velofahrer) macht.</p> <p>Dies gilt u.A. für folgende Strecken: Wattwil - Ricken, Ricken-Neuhaus, Uznach-Gommiswald-Ricken, Kaltbrunn-Gommiswald, Uznach-Kaltbrunn-Benken Jona-Schmerikon und viele mehr!</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Zwischen St.Peterzell und Schönengrund hat es Vorzeige-Fuss- und Velowege. Auch im Raume Bütschwil-Ganterswil usw. Aber im Linthgebiet fehlt alles. Es müssen zuerst schwere Unfälle passieren, bevor grosszügig und vernünftig geplant und ausgebaut wird! Ich bin im Kanton SZ aufgewachsen und war dort lange wohnhaft. Früher war der Kt.SZ in jeder Beziehung ein Armenhaus. Aber seit langem werden keine Strassen mehr ausgebaut oder ersetzt, ohne dass auch Velowege entstehen! Hier hat SG ein enormes Aufholpotential.</p>	
748	Ich verweise auf die Variante O3A+ MIT TUNNELSTICH 10M TIEFER BEI SCHOTTERGRUBE	
749	Ich verweise auf Variante O3a+ mit Tunnelleinstich 10 Meter tiefer bei Schottergrube	
750	Im Moment nicht	
751	<p>Im Namen der IG Ortsumfahrung NEIN vertrete ich die Meinung von 97 Mitglieder:innen, die unsere Interessensgemeinschaft mit Ihrem Namen unterstützen.</p> <p>Wir sind klar gegen die Variante 01b Ortsumfahrung Nord-West Ricken. Ausführliche Infos und unser Argumentarium ist online unter : <a href="https://ortsumfahrung-ricken.ch/">https://ortsumfahrung-ricken.ch/</a></p> <p>Die IG will mit Ihnen zusammen eine nachhaltige und clevere Lösung für den Ricken entwickeln und ist bereit für einen offenen Dialog.</p> <p>Für Fragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.</p>	
752	In absehbarer Zeit (nicht erst in 20 Jahren) zu realisieren: Belag ohne Schlaglöcher und Schwellen, weniger Schachtdeckel? Nachtfahr- und Sonntagsfahrverbot für Lastwagen konsequenter umsetzen.	
753	In Betzikon sollte mal ein fixer Blitzkasten stehen...vielleicht würden alle sich ein bisschen an die 50ig halten...das tun nur die Bewohner.	
754	In Neuhaus braucht es einen Kreisel und das Lichtsignal muss weg. Dafür eine Einfahrschlaufe mit Unter- oder Überführung damit der Verkehr ohne Unterbruch und Gegenfahrbahnkreuzen fließen kann. Velo und Fussgängerquerungen müssen sowieso nur noch mit einem bereits geplanten Tunnel oder einer Brücke sein.	
755	In St. Gallenkappel sehe ich eine hohe Dringlichkeit, vor der Umfahrungsrealisierung, das heisst möglichst sofort Massnahmen zu ergreifen um die Sicherheit zu erhöhen. (Siehe nächste Frage)	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
756	Interessengemeinschaft Umfahrung Chappelle hat eine sehr gute Variante O3a ausgearbeitet!	
757	<p>Ja</p> <p>Allein die Variante ‚Nord lang‘ (O3a) wird für die Weiterbearbeitung empfohlen mit der Auflage, dass das Gerendinger-Täli untertunnelt wird (O3a+). Dieses stellt einen unschätzbaren Wert hinsichtlich Naherholung, Langsamverkehr und innerer Verdichtung dar. Die Lärmbelastung einer offenen Linienführung in der Talmulde würde das gesamte Unterdorf empfindlich beeinträchtigen. Landwirtschaftsbetriebe und der Wanderweg durchs Dorf, NB der Seitenast des Jakobsweges nach St. Gallen, würden abgetrennt. Erreicht wird eine durchgehende Untertunnelung durch ein leicht tiefer angesetztes Tunnelportal in der alten Schottergrube mit ebenfalls genügend Platz für den neuen Anschluss. Die Steigung bis nach Betzikon wird in der Variante ‚Nord lang‘ gut überwunden.</p>	
758	Ja bereits erwähnt	
759	<p>ja sehr dringend. die zustände sind untragbar . die verbesserungen sind dringend und sofort zu realisieren. die sicherheit für den langsamverkehr, velos und fussgänger haben erste priorität zu sein. die schülerinnen und schüler sind ausserdem durch weitere verkehrsteilnehmer wie bikes, e-bikes, rennradfahrer und div.formen von scootern, müttern mit e-bikes und kinderanhänger, die sich auf dem trottoir bewegen, ausserordentlichen täglichen gefahren ausgesetzt. Es muss dringend, bevor was schlimmes passiert, mit dem landwirt über eine lösung für einen sicheren schulweg nördlich der kirche verhandelt werden</p> <p>der postbote muss für die zustellung der vier blöcke (ca. 60 wohnungen) im unterdorf das trottoir total blockieren - auch zügelwagen blockieren jeweils dasselbe, was immer wieder zu gefährlichen situationen führt- unverständlich daher, dass solche bauvorhaben bewilligt wurden.</p> <p>für die schweren kiestransporter, die täglich durchs dorf fahren, sollte ebenfalls nach einer alternative gesucht werden.</p> <p>für alle langsamen verkehrsteilnehmer (velos bikes, e-bikes, mofas), die sich gesetzskonform auf der kantonsstrasse bewegen, ist es bei</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>diesem verkehr mit den vielen schwertransportern lebensgefährlich. aus all diese gründen, bei zusehends wachsendem verkehr, bleibt keine zeit bis zur verwirklichung des guten, durchtachten projekts der umfahrung des dorfes zuzuwarten. daher bitte sofortmassnahmen angehen danke für Ihr interesse und die möglichkeit, mitzudenken</p>	
760	<p>Ja und zwar, wenn man den Horizont erweitert und die umliegenden Dörfer und Achsen auch noch einbeziehen würde. Somit könnte man die Umfahrung Chappelle weiterer Dörfer zu Nutze und attraktiver machen. Eine Skizze mit dem Vorschlag wird per Mail eingereicht.</p>	
761	<p>Ja, Abschnitt St.Gallenkappel-Betzikon Variante O3a+</p>	
762	<p>Ja, bereits bei den Fragen zu den einzelnen Varianten erwähnt. von Neuhaus weiter unten Tunnel einführen, so dass das Gerendinger-Täli untertunnelt werden kann und damit keine neuen Lärmemmissionen entstehen.</p>	
763	<p>Ja, bereits bei den Fragen zu den Varianten St. Gallenkappel/Betzikon erwähnt.</p>	
764	<p>Ja, es gibt sinnvollere Varianten. - Langtunnel Wattwil bis Anschluss Neuhaus oder Langtunnel Wattwil bis Autobahnanschluss Schmerikon, oder kombiniert mit einer Tunnelaufteilung im Berg. Die gefährlichen Situationen bei winterlichen Strassenverhältnissen am Ricken hätten endlich ein Ende. - Falls der Langtunnel aus unerklärlichen Gründen nicht gebaut würde, wäre für Ricken folgende Süd-Ost Umfahrung am sinnvollsten: Südwestlich vom Fichtenweg über die Rickenallmeind via Seelibach-Brücke zur Schönenbergstrasse, weiter übers Rickentobel rüber zum Hummelwald. Das Dorf Ricken wäre mit einem Abzweiger höhe Seelibach-Brücke über die Schönenbergstrasse auf kürzestem Weg erreichbar.</p>	
765	<p>Ja, es gibt zweckmässigere Varianten fürs Dorf Ricken - falls der Langtunnel nicht gebaut würde. Eine Variante wäre; von Wattwil dem Rickentobel entlang bis Ricken, via Allmeind zur Bushaltestelle Rittmarren in die Uznacherstrasse. Eine weitere Variante wäre, von der Bushaltestelle Rittmarren über die Rickenallmeind dem Wald entlang bis zur Überführung des Seelibaches in die Schönenbergstrasse, dann per Viadukt übers Rickentobel, weiter zum Hummelwald, dort in die bestehende Strasse nach Wattwil.</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
766	Ja, es ist meiner Meinung nach sehr gefährlich, wenn Fahrradfahrer die Rickenstrasse benutzen. Ich verstehe nicht, weshalb diese nicht den Weg über Walde und nach Wattwil über die alte Rickenstrasse benutzen. Dies gibt gefährliche Situationen beim Überholen! Entweder muss der Fahrradweg besser signalisiert werden, ein Fahrradverbot (keine Ahnung ob das geht?) oder es muss ein Fahrradstreifen neben der Strasse errichtet werden.	
767	<p><b>Zwei identische Eingaben</b></p> <p>Ja, nur ein Tunnel von Neuhaus nach Wattwil. Auch wenn es die teuerste Variante wird, ist es auch die Zukunftsorientierteste und entlastet die Dörfer nachhaltig vom Verkehr.</p> <p>Dann natürlich das Thema öffentlicher Verkehr. Gebertingen ist sehr schlecht an die ÖV's angeschlossen, obwohl es eine Hauptverkehrsachse ist. Der letzte Bus fährt ex Rapperswil und ex Wattwil um 19.30h!! Am Sonntag der erste um 10.00h!</p> <p>So ist es auch kaum möglich das Auto zuhause zu lassen.</p>	2
768	Ja, Portal Unterdorf : Einstich in alter Schottergrube, Platz für Anschluss, kein Kulturlandverlust, flüssige Verkehrsführung	
769	Ja, Ricketunnel von Wattwil nach Kaltbrunn und Anbindung an Autobahn.	
770	Ja, s. Hinweis bei der Variante 03a Umfahrung St.Gallenkappel	
771	ja, schon bei den Fragen der einzelnen Varianten erwähnt	
772	Ja, bereits bei den Fragen zu den einzelnen Varianten erwähnt.	
773	Ja. Der Langtunnel ist absolute Bestvariante. Falls die Langtunnelvariante nicht realisiert würde, müsste das Dorf Ricken südlich grossräumig umfahren werden. Ab westlich Fichtenweg, via alter Scheibenstand (Rickenallmeind) Richtung Brücke Seelibach, dann an geeigneter Stelle übers Ricketobel Richtung Hummelwad, dort weiter in die bestehende Strasse nach Wattwil. Das Dorf Ricken wäre per Abzweiger bei der Seelibachbrücke weiterhin über die Schönenbergstrasse erreichbar.	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
774	<p>Ja. Die Verbindungsstrasse 01d (Abzweiger Schwarzhholzstrasse in die Uznacherstrasse) mit erweiterter Umfahrung des Dorfes Ricken. Mein Vorschlag: Die 01d erstellen, dann wie bisher Richtung Bildhaus/Rittmarren/Allmeind, ab Höhe Fichtenweg (Südwest) in die Rickenallmeindstrasse (Richtung alter Scheibenstand), weiter zur Seelibach-Brücke (Schönenbergstr.) und dann querfeldein per Viadukt über den Rickenbach Richtung Hummelwald, von dort auf der bestehenden Strasse weiter zum Kreisel Brendi-Wattwil. Mit dieser Variante wäre das Dorf Ricken ab Seelibach-Brücke (bestehende Überführung Rickenbach) über die bestehende Schönenbergstrasse in kürze erreichbar.</p>	
775	<p>Ja. Diverse Varianten wurde nicht geprüft. Die Verbesserungen sind alle im gleichen Stil, Verbesserungen der bestehenden Linienführung werden nicht erwähnt.</p>	
776	<p><b>Zwei identische Eingaben</b> Keine der gewählten, bzw empfohlenen Lösungen werden langfristig das Problem lösen. Statt Umfahrungen und zusätzliche Strassen zu bauen, muss der Verkehr reduziert und/oder auf alternative Verkehrsmittel verlagert werden. Kostengünstiger wären die Erhöhung der Sicherheit des Langsamverkehrs und der Fussgänger. Im Beispiel Ricken könnte dies mit beidseitigen Fussgängerwegen, zusätzlichen Fussgänger Über- oder Unterführungen, Lichtsignalanlagen, usw. möglich sein.</p>	2
777	<p><b>Zwei identische Eingaben</b> keine offene Linienführung in Gerendingen</p>	2
778	<p><b>10 identische Eingaben</b> Kreisel bei der grossen Kreuzung Wattwilerstrasse / Uznacherstrasse würde alles beruhigen. Fussgängerstreifen vor dem Kreisel.</p>	10
779	<p>Kreisel nicht ausgeschlossen</p>	
780	<p>L1</p>	
781	<p>Lang Tunell von Neuhaus bis Wattwil mit Unterbrechung in Bezikon.  St. Gallenkappel wäre sozusagen Verkehrsfrei.</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Mit einer aus und einfahrt in Betzikon würde man folgendes erreichen. Fahrten nach Rüterswil, Walde, Bezikon, Gebetingen, Ernetschwil, Gommiswald, und Ricken könnten diese aus und einfahrt benützen. Somit würden sämtliche alle restlichen Umfahrten und Beruhigungsmaßnahmen hinfällig.</p> <p>Das wäre sicher eine Variante womit man die Bevölkerung Schnell überzeugen könnten. Wenn man dies schnell durchbring könnten, wären die Kosten Tragbarer als die kleinen separaten Umfahrten da dort sicher mit großen widerständen und einsprachen gerechnet werden muss. Mit jedem verzögerten Jahr wird es nur Teurer und schlussendlich wäre der Lang Tunnel Bezahlt.</p>	
782	Langtunnel	
783	Langtunnel !!!	
784	<p>Langtunnel mit Ein-Ausfahrt im Raum Betzikon 47.250292, 8.988135</p> <p>Vorteile: Durchgansverkehr ist im Tunnel, LKW Verkehr Kiesgrube JMS würde St.Gallenkappel umfahren Verkehr ab und bis Gebertingen nach Neuhaus umfahren St.Gallenkappel Ganze Strecke wäre entlastet (auch Landwirtschaft, Wildwechsel) Sicherheit auch beim Restaurant Waldegg erträglicher. Rückstau im Winter wegen LKW am Sedel 47.291476, 9.084969 fallen weg. Alle Dörfer werden entlastet. Naherholungsgebiete bleiben bestehen. Salz verbrauch im Bereich Sedel könnte etwas reduziert werden.</p>	
785	Langtunnel weiter prüfen und den Nutzen für den ganzen Kanton sehen.	
786	<p>Langtunnelvariante mit Anschluss Ricken. Zur Zeit Temporeduktion 60Km Ausserorts 30Km Innerorts.</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	Versetzen der 50Km Tafel bei der Dorfausfahrt Ricken nach Bildhaus. Um 50m Richtung Bildhaus. Auf die höhe der Rechtskurve. Geschwindigkeits und Lärmkontrolle ausfahrt Ricken Richtung Bildhaus.	
787	<p>Lärmschutzmassnahmen im Bereich Brendi (Wattwil)</p> <p>Das Brendi-Wohnquartier liegt unterhalb der Rickenstrasse sowie der neuen Umfahrung Wattwil-Ebnat-Kappel. Durch die Rodungen des Wald- und Strauchbestandes (Bereich Kreisel bis Kurvenführung Hummelwald) für die Umfahrung Wattwil-Ebnat-Kappel ist der Lärmschutz wegfallen. Die Lärmbelästigung ist sehr hoch und die jetzige Situation völlig unbefriedigend. Ein Anliegen vieler Anwohner des Brendiquartiers ist, dass an der Rickenstrasse oberhalb der Siedlung (bis hin zur Kurvenführung Richtung Hummelwald) eine Lärmschutzvorrichtung angebracht wird.</p>	
788	Leider kommen mir derzeit keine weiteren Varianten in den Sinn.	
789	Leider, weil teuer, nur eine Tunnelvariante. Eisenbahntunnel brauchbar?	
790	Mehr Arbeitsplätze im Toggenburg, dann müssten nicht so viele über den Ricken zur Arbeit!	
791	Mein Vorschlag steht in Variante Langtunnel	
792	<p>Meiner Ansicht nach wäre die optimalste Lösung: Ein Tunnel entlang dem Bahntunnel ( da kennt man die Geologie schon ) , hier Anschluss Kaltbrunn , dann ein weiterführendes Tunnel bis Autobahneinfahrt Schmerikon. Dann wäre es eine Lösung für die Rickenstrasse und Umfahrung Uznach.</p> <p>Eine solche Lösung würde allen nützen nicht nur ein paar Dorfbewohnern!</p> <p>Vorallem alle Lastwagenchauffeure ( wie ich ) , Anwohner mit Familie ( wie ich ) und Landwirte wären sehr Dankbar für diese Variante. Auch aus umwelttechnischer Hinsicht würde es absolut Sinn machen, verbraucht kein Kulturland, tangiert kein Moor, Kein zusätzlicher Winterdienst, Abgase und Feinstaub können Zentral abgesaugt und filtriert weden.</p>	
793	mit Untertunnelung, das ist notwendig	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
794	Nein, die Streckenführung der Rickenstasse ist grundsätzlich als vernünftig zu werten. Sie ist gut ans Gelände angepasst und hat sich bewährt. Grossbauten sollten erst dann zum Thema werden, wenn alle anderen Lösungsmöglichkeiten keine genügenden Resultate ermöglichen.	
795	Nein, es sind bereits sehr gute Lösungsansätze vorhanden.	
796	Nein. Die Variante, welche bei der Infoveranstaltung neu ins Spiel von einem Mitbürger gebracht wurde muss nochmals geprüft werden. Der Langtunnel soll zwischen Betzikon und Gebertingen eine Ein- und Ausfahrt haben.	
797	NORD LANG Ja, bereits bei den Fragen zu den einzelnen Varianten erwähnt.	
798	nur Tunnel	
799	O3d sehe ich als günstigste Variante. Anstatt ein Tunnel einfach als Galerie, d.h. offen gegen den Wald. Wäre sicher die kostengünstigste und schnellste Variante. Strasse bauen - Dach drüber - Aufschütten. Ich weiss, da gibt es Schutzzonen. Die sind wahrscheinlich nur in der Theorie aus einem Büro in Bern schützenswert auch Grund Satellitenbilder :-)	
800	<b>2 identische Eingaben</b> Ricken Dorf Tunnel	2
801	Sehr geehrte Damen und Herren Die Verbindung der Umfahrung sollte nicht über die Ampelanlagen in Neuhaus führen. Nach Möglichkeit sollte bei der Einfahrt / Ausfahrt auf die A15 einen grosszügigen einspurigen Kreislauf den Verkehrsfluss aufnehmen.	
802	Seit die Umfahrung Bütschwil eröffnet ist, kommt der Verkehr immer geballter.	
803	Sie Variante Neuhaus Wattwil	
804	siehe unsere schriftliche Eingabe	
805	sinnvoll verbessern, keine Geldverschwendung, auf Natur achten	
806	Sofortmassnahmen zur Sicherung der Schulwegsituation, der Fussgänger, älteren Menschen etc. Temporeduktionen!	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
807	St. Gallenkappel muss unbedingt unter Tunneln werden und zwar möglichst bald	
808	Südvariante, wie oben erwähnt.	
809	Tempo 40 anstelle von Ortsumfahrungen	
810	Tunnel als Kurzumfahrung	
811	Tunnel Neuhaus/Wattwil	
812	Tunnel von Neuhaus nach Wattwil;-) Durchgehender sicherer Veloweg über den Ricken ( mindestens von Neuhaus bis Ricken) Ein grosses Problem finde ich auch die dauernde Zunahme des Schwerverkehrs über den Ricken. Dafür wären effiziente Umfahrungen der Dörfer (wie im unteren Toggenburg) ein Muss.	
813	<b>2 identische Eingaben</b> Tunnelführung ab Neuhaus bis Wattwil.	2
814	Über die gesamte Strecke wäre es Sinnvoll eine angepasste Strassenbreite. An manchen Stellen ist die Strasse sehr eng um mit zwei grossen Fahrzeugen zu kreuzen. Dies verlangsamt den Verkehr und bringt unnötige Stockungen in den Verkehr. Aber ist sicher auf die Länge NICHT die Lösung! Daher ist es immer noch aus meiner Sicht die beste Lösung das LANGTUNNEL!	
815	Umfahrungen sämtlicher Dörfer und/ oder Tunnel. Schärfere Kontrollen!	
816	Umfahrungsstrasse via oberes Toggenburg (ca. Ebnet-Kappel/Nesslau) nach Schänis. Nutzen der bereits bestehenden Wattwil bis Nesslau/Neu St. Johann. Weniger Schwer- und Durchgangsverkehr in Wildhaus. Lösung des Gesamtverkehrs Ricken/oberes Toggenburg/See-Gaster.	
817	Uns erschliesst sich nicht vollständig weshalb die Variante O3c & O3d vorzeitig verworfen wurden.	
818	Unterdorf St. Gallenkappel: in den Varianten 03a und 03b muss der geplante offene Strassenabschnitt in der Gerendinger-Talmulde unbedingt korrigiert und untertunnelt werden, falls umsetzbar, durch ein etwas tiefer gebautes Tunnelportal entsprechend dem Vorschlag der IG Umfahrung Chappelle oder z. B. entsprechend der Einhausung Schwamendingen. Eine offene Streckenführung in der Gerendinger-	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Talmulde würde eine Verschlechterung der momentanen Lärmsituation im Unterdorf bedeuten, u. a. weil dieses künftig von Lärmemissionen von Süden und von Westen her stark belastet würde. Die Wohnqualität würde wegen dem verkehrsbedingten Lärm noch weiter abnehmen als ohnehin schon.</p> <p>Oberdorf St. Gallenkappel: falls die Variante 03a (durchgehend untertunnelt bis zum westlichen Tunnelportal) nicht umgesetzt wird könnte allenfalls die Variante 03b (durchgehend untertunnelt) realisiert werden, indem das östliche Tunnelportal auf der Parzelle 131S oder östlich der Rickenstrasse auf den Parzellen 896S/364S realisiert würde und bereits die bestehende Rickenstrasse untertunnelt würde. Das Oberdorf würde dadurch nicht geteilt, die Anwohner nicht zusätzlich mit Lärm belastet, der Schulweg nicht gefährlicher, der Langsamverkehr/ÖV nicht gestört usw.</p>	
819	Variante 01a-01d Kombination ein Lösungsansatz mit Potential bei kleinen Änderungen. Die Einfahrt in den Tunnel von Wattwil her kommend io, danach eine Ausfahrt in die alte Rickenstrasse als Zugang für die Rickner, die Umfahrungsstrasse aber erst auf Höhe St. Antoniusbühl wieder in die Uznacherstrasse einlenken, in Kombination mit 01d im Schwarzholz könnte eine echte Entlastung bieten.	
820	Variante 03a+	
821	Variante Portale Unterdorf: Einstich n alter Schottergrube, Platz für Anschluss, kein Kulturlandverlust, flüssige Verkehrsführung	
822	Velo Weg durchgehend von Neuhaus bis Ricken.	
823	Velowege	
824	Verbesserungen nicht aufgrund des Verkehrsaufkommens sondern aufgrund der Lärmemission, wäre evtl. ein Flüsterbelag im ganzen Dorf. Ich bin an der Feldstrasse 3a zu Hause, die Nordseite unserer Parzelle grenzt an die Hauptstrasse. Der Lärm hat emmens zugenommen, seit wir vor 16 Jahren unser Haus gebaut haben. Die derzeitigen Bauarbeiten umfassen das Gebiet westlich von unserer Parzelle und die Belagererneuerung endet 100m vor unserem Grundstück. Ich wäre sehr erfreut gewesen, wenn dieses Projekt die Planung bis zum Einlenker Holz/Rüeterswil umfasst hätte und nicht mit der Einmündung Feldstrasse endet.	
825	Verbesserungen sehe ich kurzfristig vor allem in häufigeren Kontrollen auf der Rickenstrasse von Dränglern, Rasern und Handynutzern welche den Blick auf den Schoss oder die Mittelkonsole gerichtet haben während sie in den Gegenverkehr oder die Leitpfosten fahren. Da gibt es auch immer wieder die welche über die Sicherheitslinien überholen das sogar Linienbusse bis zum stehen Abbremsen müssen. Am	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>schlimmsten sind diejenigen Fahrzeuglenker welche mit vielfach nur einer Fahrzeuiglänge, manchmal auch darunter, hinterher fahren im Kolonnen-Verkehr und denken das sie etwas bewirken können. Diese Situationen mit Drängeln und Nötigen meist von BMW-, Benz- und anderen Möchtegern-Rennfahrern erleben wir über den Ricken fast täglich obwohl wir auch keine Kriecher sind sondern nur einen Anständigen und Sinnvollen Abstand beibehalten wollen. Ich versteh nicht warum nicht endlich mehr Kontrollen auf solche Sachen gemacht werden. Natürlich nicht mit einem BMW in Zivil sondern z.B. mit einem harmlosen VW, Toyota oder Suzuki.</p>	
826	<p>Verkehr müsste mit einem Tunnel von Neuhaus nach Wattwil geführt werden. Alle anderen Varianten meiner Meinung nicht sinnvoll, da der Durchgangsverkehr sowieso nur von der einen zur anderen Seite möchte. Im Winter wäre dann das Problem mit steckenbleibenden LKW's gelöst! Ausfahrten bei St. Gallenkappel, Ricken und Wattwil würden reichen. Wenn nur Ausbau der Strassen gemacht werden, bringt das eher Nachteile, da noch schneller gefahren wird und wir Landwirte nicht besser über die Strasse kommen. Geschwindigkeitsreduktion auf 60 km/h an schwierigen, bewohnten Stellen gewünscht.</p>	
827	<p>Verkehrssicherheit an der Rickenstrasse für den Langsamverkehr wie Velofahrer und Fussgänger könnte optimiert werden</p>	
828	<p>Vielfach werden die Strassen durch Landwirtschaftliche Fahrzeuge behindert. Wieso baut man nicht Landwirtschaftliche Wege? Ebenso behindern Busse die Strassen. Wieso werden nicht Bushaltestellen gebaut , wo der Bus rechts ranfahren kann und der Verkehr überholen kann?</p>	
829	<p>Wäre es machbar, das Westportal des ersten Tunnels der Umfahrung St.Gallenkappel etwas mehr westlich zu planen und die Kunstbaute über das Tobel südlich des Weilers Zuppigen zu erstellen. Der zweite Tunneleingang läge dann südlich des Weilers Zuppigen und Gerendingen wäre ganz untertunnelt.</p>	
830	<p>Warum wird in Wattwil SG der langsam Verkehr wie Velo, Traktoren, etc. nicht konsequent über den Schönenberg geleitet? Meiner Meinung nach blockieren die langsam Fahrer wie Traktor und Velo den Verkehr vom Brendi-Kreisel in den vorderen Hummelwald massiv. Meiner Meinung ist es zumutbar, wenn man die Stichstrasse vom Brendi-Kreisel her bis zum vorderen Hummelwald für den Langsam-Verkehr schliesst, sprich ein Fahrverbot. Der Langsam-Verkehr muss vor dem Brendi-Kreisel beim Restaurant Adler konsequent über die Bleiken und Schönenberg nach Ricken geleitet werden. Danke für die Antwort.</p>	
831	<p>Warum wurden die Südvarianten gekippt? Dort war ja auch einmal ein Tunnel angedacht.</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
832	<p>Was uns da vorgestellt wurde ist absolute Geldvernichterei, Kultulandverschandelung und hat nichts mit Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der gesamten Rickenstrasse zu tun. Der Verkehrslärm bleibt auch. Die Planer freut's. So haben sie Jahrzehntlang ein sicheres Einkommen.</p> <p>Das einzig Richtige ist ein Langtunnel von Wattwil bis Neuhaus. Vor Allem für die Zukunft!</p> <p>Seit 2001 die LSVA eingeführt wurde, ist der Mehrverkehr drastisch angestiegen und wird, wie schon in den letzten 50 Jahren, die nächsten 50 Jahre weiterhin zunehmen.</p> <p>Siehe: <a href="https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/publikationen/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf.download.pdf/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf">https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/publikationen/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf.download.pdf/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf</a></p> <p>Machen Sie doch mal für 1 Jahr ein LKW-Fahrverbot über den Ricken, wo nur Zubringerdienst erlaubt ist. (Natürlich mit Kontrollen) Kostet fast nichts und die Rickenstrasse wird schon massiv beruhigt.</p> <p>Geld soll nicht blödsinnig verpulvert werden, sondern soll sinnvoll eingesetzt werden.</p> <p>Wenn ein Langtunnel wegen der Geldfrage als unrealistisch dargestellt wird, dann lasst doch die ganze Planerei und Bauerei einfach sein. Das wäre die günstigste Variante. Lieber soll es so bleiben, wie es ist, statt neue, unsinnige Steuerverschwendungs - Projekte zu haben.</p>	
833	wenig	
834	<p>Wenn die Rickenstrasse so gut ausgebaut ist, wird sicherlich das Verkehrsaufkommen von und nach der Autobahnausfahrt Eschenbach/Neuhaus von/nach Wattwil zunehmen. Daher sollte in Neuhaus im Bereich der Brücke der Verkehr entflechtet werden (Durchgangsverkehr und Ziel/Quellverkehr St. Gallenkappel)</p>	
835	<p>Wenn Kurzumfahrungen, dann nur in Tunnels damit das Landschaftsbild auf dem Ricken so bleibt.</p>	
836	<p>Wie bereits erwähnt sehe ich eine komplette Untertunnelung der Variante "St.Gallenkappel/Betzikon" ‚Nord lang‘ (O3a) als beste Option.</p>	



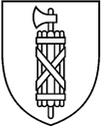
Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
837	Wie erwähnt sollte die Variante «Umfahrung Nord lang» in St.Gallenkappel als durchgängige Tunnellösung realisiert werden. Zusätzlich sollte der Weiler Neuhaus durch optimalere Lärmschutzwände auf der Aatalbrücke besser geschützt werden.	
838	Wie erwähnt wäre die Variante O3a+ die beste Lösung, mit einem langen Nordtunnel und ohne offene Aus- und Eintritt in Gerendinger Talmulde.	
839	Wie oben bereint erwähnt ist die Umfahrung O3a+ sicherlich in erwägung zu ziehen und meiner Meinung nach die intelligenteste.	
840	wie oben erwähnt: Brücke Neuhaus, Durchgangsverkehr und Lokalverkehr auseinandernehmen	
841	Wie oben schon beschrieben müsste der Zugang von Osten in die Umfahrung 03a wenn technisch machbar tiefer gestaltet werden, dass in Gerendingen die Umfahrung nicht an den Tag kommt, das würde sehr viel Lärmemissionen bei vielen Anwohnern generieren	
842	Wie schon erwähnt bei der Umfahrung 03a: Noch besser wäre eine vollständige Untertunnelung, so dass in Gerendingen kein Teilstück mehr an der Oberfläche erscheint. Eigentlich sollte dies möglich sein, indem der Tunnel nach der Aatalbrücke unmittelbar beginnt, so dass die Steigung im Tunnel abgefangen werden kann.	
843	Wir benötigen in St.Gallenkappel vorab Sofort-Massnahmen um die bestehenden Gefahren zu reduzieren. Siehe Text in der nächsten Frage.	
844	Zeitweise sind sehr viele Velofahrer auf der Hauptstrasse unterwegs. Kennzeichnungen von sicheren Fahrradabschnitten würde die Situation für die Velofahrer auch sicherer machen.	
845	Zu grosser Landschaftsschaden bei der Variante süd.	
846	<p>Zusätzlichen Strassenbau sah man bis in die Achtzigerjahre als Lösung gegen Verkehrsprobleme. Auch bei der Eröffnung der A15 wurde uns Bürgerinnen und Bürgern weniger Verkehr versprochen. Das Gegenteil ist der Fall. Auch eine Reihe internationaler Studien wies nach, dass zusätzliche Strassen zusätzlichen Verkehr erzeugen. Interessanter Weise unabhängig davon, ob die Bevölkerung wächst oder nicht. Es entsteht nach kürzester Zeit zusätzlicher Stau an den Knotenpunkten und Zubringerstrassen. Zudem wird der öffentliche Nahverkehr existenziell dadurch geschädigt.</p> <p>Moderne Lösungen setzen daher auf die Stärkung des ÖV und nicht auf zusätzliche Strassen.</p> <p>Ich votiere daher für einen deutlichen Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, mit intelligenten Lösungen sowohl hinsichtlich der Frequenz, angepassten Fahrplänen gerade auch in den Randzeiten, deutlich reduzierten Fahrpreisen und gesteigerter Attraktivität durch weitere Dienstleistungen. Lösungen könnten sein: Ruftaxis über APPs und an den Haltestellen, elektronische Anzeige an den Haltestellen der</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>nächsten Verbindungen, angepasste Fahrzeuggrössen, Carsharing Angebote in den Gemeinden, einfache gratis Velomitnahme, bevorzugte Busspuren ...</p> <p>Mit den eingesparten Steuergeldern könnte dies problemlos finanziert werden, eventuell sogar der ÖV kostenlos angeboten werden. Der Ausbau der Rickenstrasse muss sich auf Renovation, Verbesserung der Sicherheit bei den Ortsdurchfahrten und Verbesserung des ÖV beschränken.</p> <p>Zum besseren Schutz der Anwohner: flexible Geschwindigkeitsbegrenzungen mit elektronischen Anzeigen und entsprechenden Überwachungsmassnahmen. Während der Nacht, an Wochenenden und vor und nach den Schulzeiten wird durch eine reduzierte Geschwindigkeit die Sicherheit erhöht, der Lärm und die Abgasbelastung reduziert. Das macht es zusätzlich attraktiver ÖV zu nutzen oder die Spitzenzeiten zu meiden.</p> <p>In der Schweiz sitzen durchschnittlich 1.1 Personen in einem PW. Der Verkehrssektor macht bereits heute rund 1/3 der CO2 Emissionen der Schweiz aus. Wir haben uns mit dem Pariser Abkommen international zu Klimazielen verpflichtet, die wir nur durch eine bessere Verkehrspolitik erfüllen können. Bereits heute sind grosse landwirtschaftlich nutzbare Flächen mit Strassenbauwerken versiegelt. Das erhöht unsere Abhängigkeit bei der Ernährung vom Ausland. Gerade in Krisenzeiten zeigte sich, wie gefährlich dies für die Versorgung der Bevölkerung ist.</p> <p>Die Wohn- und Lebensqualität in unseren Gemeinden nimmt durch weiteren Strassenbau ab, unsere Landschaften werden zerstört. Umfahrungsstrassen riegeln die Wohngebiete von den Naherholungsgebieten ab und zerschneiden unsere Gemeinden. Durch Tunnel und Strassen werden Ökosysteme zerschnitten, die Lebensgrundlagen zerstört und die Biodiversität nimmt weiter ab. Versiegelte Flächen erhöhen zudem die Hochwassergefahr.</p> <p>Das lokale Gewerbe wird durch Umfahrungsstrassen geschädigt, es verliert Laufkundschaft und es wird attraktiver zu grossen, verkehrstechnisch bequem zu erreichende Einkaufszentren zu fahren. Mittelfristig verlieren unsere Gemeinden dadurch grosse Teile ihrer Infrastruktur, Arbeitsplätze und damit auch des Steueraufkommens. Die Wohn- und Lebensqualität in den Gemeinden sinkt, der Verkehr nimmt zusätzlich zu.</p> <p>Der Bau und Unterhalt der geplanten zusätzlichen Strassen verschlingen Milliarden an Steuergeldern. Unser Geld, das wir hart erarbeiten müssen. Wir erwarten deshalb einen verantwortungsvollen Umgang mit unseren Steuern und wollen in der Zukunft keine zusätzliche</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	finanzielle Belastung für uns und unsere Kinder. Es ist daher verantwortungslos den Individualverkehr durch weiteren Ausbau der Rickenstrasse zu fördern.	



## 1.6 Verkehrssicherheit

Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
847	<ul style="list-style-type: none"><li>-Fussgänger bei Restaurant Rössli zu nahe bei Kurve</li><li>-Schulweg Schulhaus bis Kirche</li><li>-Fussgänger bei Schulhaus evt. über oder Unterführung</li><li>-Schulweg Bezikon</li></ul>	
848	<p><b>147 identische Eingaben</b></p> <p>Zwischen Knoten Gerendingerstrasse (Volg) und Knoten Rüeterswilerstrasse (Schulhaus) gibt es keine Alternativrouten für den Langsamverkehr und seit Jahren zu wenig Schutz für Velofahrer und Fußgänger, welche sich gerade dort häufen auf Schul- und Arbeitsweg.</p>	147
849	<p>Alle Fussgängerstreifen im Ricken müssten optimiert werden, Inseleinfahrt Rickendorfstrasse 8 ist lebensgefährlich, müsste Richtung Wattwil nach der Einfahrt versetzt werden, kombiniert mit einem Fussgängerstreifen für die Kinder da die Schulbusstation beim Restaurant Schweizerhaus ist.</p> <p>Daher wäre ein Kreisell bei Wattwilerstrasse / Uznacherstrasse mit Fussgängerstreifen eine optimale Lösung.</p>	
850	<p>An welchen Stellen sollte die Rickenstrasse bezüglich der Verkehrssicherheit optimiert werden?</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Zwischen Knoten Gerendingerstrasse (Volg) und Knoten Rüeterswilerstrasse (Schulhaus) gibt es keine Alternativrouten für den Langsamverkehr und seit Jahren zu wenig Schutz für Velofahrer und Fußgänger, welche sich gerade dort häufen auf Schul- und Arbeitsweg.</li></ul>	
851	<p>Ich wohne in St.Gallenkappel an der Gerendingerstrasse, nicht direkt an der Rickenstrasse, jedoch kenne ich die Gefahren und Sicherheitslücken da sehr gut. Habe ich doch beim Begleiten in den Kindergarten oder beim Spazieren mit meinen drei kleinen Kindern schon einige brenzlige Situationen beobachtet oder leider auch miterlebt. Die Kinder vom Unterdorf müssen ab Kirche der Rickenstrasse entlang gehen. Da teilen sich dann Kiki-Fahrer, Velofahrer und Schülergruppen, die natürlich oft noch Flausen im Kopf haben, das Trottoir. Zwar wurde vor einiger Zeit die Schulstrasse mit einer Treppe beim Felsenrain etwas entlastet, doch es ist ein graus zu sehen was für ein Gewühl auf dem Trottoir-Abschnitt nach dieser Treppe ist. (Mir ist ehrlich gesagt ein Rätsel wie die Felsenrainüberbauung eine Bewilligung für die Erstellung</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>einer Mauer direkt am Trottoir und einer so gefährlichen unübersichtlichen Tiefgarageneinfahrt erhalten konnte). Da hat man überhaupt keine Change irgendwie auszuweichen. Es ist eng, der starke Schwerverkehr und die vielen Autos fahren da immer zu schnell. Die Umfahrung des Dorfes St. Gallenkappel ist wirklich nötig, doch bis dieses Bauwerk vollbracht ist, möchte ich nicht miterleben müssen, dass erst dann Sicherheitsverbesserungen geschehen, wenn eine Tragödie passiert ist. Ich erwarte von Ihnen eine möglichst rasches Vorgehen um die Missstände zu beheben. Leider hat auch die Gemeinde bis anhin kein wirkliches Interesse gezeigt, einen Fussgänger und Langsamverkehrsweg abseits der Rickenstrasse zu realisieren. Die Realisation eines Weges von Kirche zu Schule durch die Wiese wurde soviel ich mitbekommen habe auch verhindert aus Eigeninteresse (Verwandte Person des ehemaligen Gemeindepräsi).</p> <p>Direkt bei der Schulstrasse beim Fussgänger ist vielen Autofahrern nicht bewusst, dass da die Schule ist und sie fahren sehr schnell (meist mehr als die erlaubten 50km/h).</p> <p>Das Überqueren der Rickenstrasse beim Rössli ist auch sehr gefährlich. Die Autos halten oft nicht an (ist es da zu Unübersichtlich?) und fahren zu schnell.</p> <p>Eine weitere gefährliche Stelle ist die Ausfahrt der Gerendingerstrasse beim Volg. Oft unübersichtlich viele Fussgänger, abbiegende Autos. Die Einfahrt in die Rickenstrasse von der Gerendingerstrasse ist beim Morgen- und Abendverkehr schwierig da so viele Autos der Rickenstrasse entlang fahren oder auch in die Gerendingerstrasse abbiegen.</p> <p>Um möglichst rasch die bestehenden Gefahren zu reduzieren, bitte ich Sie folgendes zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Tempo 30 durch das Dorf (Lärmreduktion und kürzerer Bremsweg)</li><li>- Schulwege für beide Dorfhälften sicherer gestalten: Überführungen und Erweiterung des Schulweges von der Katholischen Kirche zum Schulhaus über einen separaten Weg durch die Wiese</li><li>- Gefährliche Einfahrten Volg, Ausfahrt Tiefgarage Felsenrain-Überbauung</li></ul>	
852	<b>2 identische Eingaben</b>	2



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	In St.Gallenkappel zwischen Knoten Gerendingerstrasse (Volg) und Knoten Rüeterwilerstrasse (Schulhaus) gibt es keine Alternativrouten für den Langsamverkehr und seit Jahren zu wenig Schutz für Velofahrer und Fussgänger, welche sich gerade dort häufen auf Schul- und Arbeitsweg.	
853	Volg st.gallenkappel Schulhaus st.gallenkappel	
854	<ul style="list-style-type: none"><li>- Die Strassenbreite der Rickenstrasse sollte, unter Beachtung der Verhältnismässigkeit, auf mindestens acht Meter (inkl. Bankett neun Meter) ausgebaut werden.</li><li>- Auf Fahrbahnhaltestellen für den öV ist zwingend zu verzichten (siehe vom Kantonsrat gutgeheissene Motion Geschäftsnr. 42.21.11).</li><li>- Der FDP Toggenburg ist es ein besonderes Anliegen, dass eine attraktive Veloroute über den Ricken führt. Diese sollte aber zwingend über die Schönenbergstrasse und nicht über die Rickenstrasse geführt werden.</li></ul>	
855	<ul style="list-style-type: none"><li>- Die Verkehrssituation im Dorf St.Gallenkappel hauptsächlich für die Schulwege ist gefährlich. Mitanzuschauen wie die Schüler neben dem Schwerverkehr und Trottoirmauern laufen müssen ist eine Katastrophe.</li><li>- Ausserdem wurden immer mehr Fussgängerstreifen aufgelöst, was unverständlich ist. Die Kinder müssen an der sehr stark befahrenen Strasse Minuten warten (Hauptsächlich in Betzikon) bis sie endlich über die Strasse rennen können...</li><li>- In jüngster Vergangenheit, und auch früher bereits, gab es immer wieder gefährliche Situationen auf den Schulwegen.</li><li>- Mit Überführungen, und endlich einer Erweiterung des Schulweges über separaten Weg hinter der Kath. Kirche, würde sich die Situation wahrscheinlich entschärfen.</li></ul> Ebenfalls könnten Sanierungen bei den gefährlichen Einfahrten beim Volg, zur Überbauung visavie und zur Überbauung Felsenrain Verbesserungen bringen.	
856	<ul style="list-style-type: none"><li>- Fussgänger Verbindung zwischen Dorf Ricken und Eich-Parkplatz. Zum Beispiel in Kombination mit Holzsteg oder ähnlich entlang Hochmoor.</li><li>- Fahrradweg zwischen Rickendorf und Schwarzholzstrasse abgetrennt von Fahrbahn wäre sinnvoll.</li><li>- Alle umliegenden Strassen wurden ausgebaut und die Dörfer umfahren (Bazenheid, Bütschwil, Wattwil, Anschluss Neuhaus). Jede neu</li></ul>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>eröffnete Strasse brachte mehr Verkehr. Eine Umfahrung der Dörfer Ricken und St. Gallenkappel ist aus meiner Sicht dringend notwendig. Zusätzlich sind kurzfristige Massnahmen dringen notwendig. Kurzfristige Erhöhung der Sicherheit für Fussgänger und Fahrradfahrer im Dorf Ricken. Zu Stosszeiten ist das Überqueren der Strasse nur nach langer Wartezeit möglich und dann noch sehr gefährlich, vor allem für Kinder und ältere Personen. Verkehrsberuhigende Massnahmen wie Integration von Verkehrsinseln bei den Dorfeingängen, Verbesserung der Strassenüberquerung (Mittelinsel, etc. ).</p>	
857	<ul style="list-style-type: none"><li>- mehr Zebrastreifen durchs Dorf</li><li>- Geschwindigkeit</li><li>-( Oberrickenstrasse Troittoir )</li></ul>	
858	<ul style="list-style-type: none"><li>- Strassenbreiten auf der ganzen Strecke (insbesondere auch zwischen Wattwil und Ricken) genügend breit auslegen, dass 2 Lastwagen (Breite 2.6m, mit Spiegel 3m) ohne Probleme bei 80 km/h kreuzen können</li><li>- Sicherheitseinrichtungen (Leitplanken) im Bereich Wattwil bis Ricken</li><li>- Kurvenradien genügend gross auslegen, dass Sattelschlepper mit un gelenkten Achsen die entgegenkommende Fahrspur nicht überstreifen</li><li>- Steigungen für 44t-Fahrzeuge (Fahrzeuge mit Wechselbehältern des kombinierten Verkehrs) auslegen</li><li>- Langsamverkehr klar vom motorisierten Verkehr trennen</li><li>- keine Höchstgeschwindigkeiten unter 50 km/h</li><li>- Zugang zu den Dörfern für Lastwagen im Verteilerverkehr weiterhin zulassen (Strassen durch St. Gallenkappel und Ricken nicht vollständig mit Verkehrsinseln verbauen)</li><li>- Die Route ist weiterhin als Schwertransportroute vorzusehen, insbesondere bei Ortsdurchfahrten, welche aufgrund von Tunnelbauten der Neubaustrecken weiterhin mit Schwertransporten durchfahren werden müssten (Ricken, St. Gallenkappel)</li></ul>	
859	<ul style="list-style-type: none"><li>- Wanderweg "Schwarzholzstrasse - Bildhaus, Gommiswald)</li><li>- Einmündung Strasse nach Ernetschwil bei Steg (auf 60 km/h begrenzen) die Tafel mit Veranstaltungshinweisen lenkt enorm ab</li><li>- in Betzikon fehlt ein Füssgängerübergang</li></ul>	
860	<ul style="list-style-type: none"><li>- Zwischen Volg und Schulhaus zuwenig Schutz für Velofahrer und Fussgänger</li><li>- den entfernten Fussgängerstreifen in Betzikon wieder zu machen .... 50er Zone!!!</li></ul>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
861	<ul style="list-style-type: none"><li>• Zwischen Knoten Gerendingerstrasse (Volg) und Knoten Rüeterswilerstrasse (Schulhaus) gibt es keine Alternativrouten für den Langsamverkehr und seit Jahren zu wenig Schutz für Velofahrer und Fußgänger, welche sich gerade dort häufen auf Schul- und Arbeitsweg.</li><li>• Dieses Problem wird durch die Verkehrsberuhigung mit einer Langen Umfahrung teilweise gelöst. Bei einer kurzem Version der Umfahrung wird dieses Problem jedoch verschärft und an weiteren Stellen kritisch.</li></ul>	
862	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Ampel Fussgängerübergang Höhe Rickenstrasse 19 in Gommiswald Richtung Frohsinnweg/Schulhaus Gommiswald</li><li>1. Ampel Fussgängerübergang Höhe Rickenstrasse 31 in Gommiswald (Bushaltestelle Gauenhof - Richtung Uznach/Rieden) Richtung Rickenstrasse 30 (Bushaltestelle Gauenhof - Richtung Ricken)</li></ol>	
863	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Es fehlen diverse Fussgängerstreifen insbesondere in Gebertingen.</li><li>2. Es fehlen Fahrradwege zwischen Gebertingen und St. Gallenkappel</li><li>3. Es könnten die Geschwindigkeit zwischen St.Gallenkappel (50 km/h) und Betzikon (50 km/h) von 80 auf 50 reduziert werden. Man fährt für ca. 300 Meter 80 und muss dann wieder herunter bremsen.</li><li>4. Ebenso zwischen Betzikon (50 km/h) und Rest. Waldegg (60 km/h). Dort kann man für 400 Meter 80 fahren.</li><li>5. Weiter dann ab Rest. Waldegg, ab Abzweiger Postrasse (60 km/h) bis Gebertingen (50 km/h). Auch hier kann man für 500 Meter 80 fahren...völlig bescheuert...</li><li>6. Start 50er Strecke bei Gebertingen (Fahrtrichtung St.Gallenkappel) sollte früher (ca. 200 Meter) anfangen, so dass nicht in der 50er Zone ausgerollt wird...</li></ol>	
864	<ol style="list-style-type: none"><li>2 Lastwagen (Breite 2.6m, mit Spiegel 3m) ohne Probleme bei 80 km/h kreuzen können</li><li>- Sicherheitseinrichtungen (Leitplanken) im Bereich Wattwil bis Ricken</li><li>- Kurvenradien genügend gross auslegen, dass Sattelschlepper mit un gelenkten Achsen die entgegenkommende Fahrspur nicht überstreifen</li><li>- Steigungen für 44t-Fahrzeuge (Fahrzeuge mit Wechselbehältern des kombinierten Verkehrs) auslegen</li><li>- Langsamverkehr klar vom motorisierten Verkehr trennen</li><li>- keine Höchstgeschwindigkeiten unter 50 km/h</li><li>- Zugang zu den Dörfern für Lastwagen im Verteilerverkehr weiterhin zulassen (Strassen durch St. Gallenkappel und Ricken nicht vollständig mit</li></ol>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Verkehrinseln verbauen) - Die Route ist weiterhin als Schwertransportroute vorzusehen, insbesondere bei Ortsdurchfahrten, welche aufgrund von Tunnelbauten der Neubaustrecken weiterhin mit Schwertransporten durchfahren werden müssten (Ricken, St. Gallenkappel)</p>	
865	<p>Ab 47.2499660, 9.0133943 (vor Siedlung Bünt) oder spätestens ab 47.2500198, 9.0110209 (vor steiler Kurve!) Tempo 50 statt Tempo 80! -- Einfahrt in die Rickenstrasse für Anwohner der Siedlung Bünt und der Häuser von Rickenstrasse 25 - 37 ist es dadurch viel verkehrssicherer, da die anderen Verkehrsteilnehmer mit weniger Geschwindigkeit um die Kurve kommen und davor schon mit reduzierter Geschwindigkeit unterwegs sind.</p>	
866	<p>Ab Gebertingen über Ricken und Hochebene. Es werden immer sehr riskante Überholmanöver durchgeführt. Es ist ein hohes Berufsverkehrsaufkommen, die Leute sind ungeduldig. Landwirtschaftliche Betriebe schliessen direkt an die Strasse an - verbessert die Geduld nicht wesentlich, wenn die Gefährte den Verkehr.</p>	
867	<p>Ab sofort in St. Gallenkappel: - ein separat geführter, sicherer Gehweg für die Schulkinder und Kindergärtner hinter der Kirche und dem Familienzentrum sowie der Firma Stefman GmbH, Felsrain-Überbauung durch bis zum Schulhaus. Der Gehweg muss max. Kinderwagenbreite haben und kann naturbelassen sein, nichts aufwendiges.</p>	
868	<p>Alle Fussgänger sollten mit einer Zwischeninsel erstellt werden.</p>	
869	<p><b>9 identische Eingaben</b> Alle Fussgängerstreifen im Ricken müssten optimiert werden, Inseleinfahrt Rickendorfstrasse 8 ist lebensgefährlich, müsste Richtung Wattwil nach der Einfahrt versetzt werden, kombiniert mit einem Fussgängerstreifen für die Kinder da die Schulbusstation beim Restaurant Schweizerhaus ist. Daher wäre ein Kreisell bei Wattwilerstrasse / Uznacherstrasse mit Fussgängerstreifen eine optimale Lösung.</p>	9
870	<p>Alle Schulwege Temporeduktion für Schwerverkehr/ Verkehrsteilnehmer: Schule - Kirche - Volg - Altersheim -Garage - eigentlich die Rickenstrasse in St.Gallenkappel</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
871	<p>Allgemeine Bemerkung:</p> <p>Leider hat es sich, wie von uns schon vor dem Bau der A53 prophezeit wurde, bewahrheitet, dass durch den Bau dieser Strasse der Verkehr über den Ricken zunehmen wird. Als Folge daraus ist jetzt dieses Ausbaukonzept entstanden. Mit den Massnahmen, die getroffen werden, darf die Fahrt über den Ricken auf keinen Fall attraktiver werden. Dies würde nur zu einem weiteren Verkehrswachstum führen. Es soll die Verkehrssicherheit verbessert und die Lärmbelastung gesenkt werden. Unser Ziel muss es sein den Verkehr zu reduzieren.</p> <p>Leider liegt uns die Zweckmässigkeitsbeurteilung noch nicht vor. Diese ist zwingend nötig, um die nötigen Informationen zu erhalten. So sind in den vorliegenden Unterlagen keinerlei ungefähre Kosten ersichtlich. Wir bitten Sie, uns diese noch zuzustellen.</p>	
872	<p>Als kurzfristige und auch relativ schnell umsetzbare Massnahme müsste man im Dorf Ricken den Verkehr beruhigen oder den Schulweg besser von der jetzigen Fahrbahn trennen. Die Querung der Strasse ist an Stosszeiten kaum möglich und auch mit einem erhöhten Unfallrisiko verbunden.</p>	
873	<p>Als unmittelbarer Anwohner der Rickenstrasse kenne ich Verkehr, Sicherheit, Strassenüberquerungen, etc.</p> <p>Grundsätzlich hat die Rickenstrasse 2 durchgängige Trottoirs. Trotzdem erachte ich es anlässlich des grossen Verkehrsaufkommens und des Schwerverkehrs als Prekär.</p> <p>Folgende Optimierungsmassnahmen zur Sicherheit der Schulkinder sehe ich als mögliche Massnahmen um die Sicherheit unserer Kinder mit kleineren Massnahmen zu Verbessern:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Warnschilder "Achtung Schule" o.d.g. auf der Strasse</li><li>- Warnschilder "Achtung Schule" o.d.g. als Strassenschilder</li><li>- Warnblicklichter bei Schulanfang und Schulende, welche die Verkehrsteilnehmer auf die Kinder aufmerksam machen.</li></ul>	
874	<p>An der Kreuzung ein Kreissel und ein Zebrastreifen mit Lichtsignal für die Fussgänger.</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
875	An der Rickenstrasse vom Brendikreisel her kommend Richtung Ricken endet die Sicherung der Strasse durch Leitplanken zu früh. Das Terrain neben der Strasse ist immer noch sehr abschüssig. Der Sicherheit dienlich wäre eine Verlängerung um ca. 50m.	
876	An keiner	
877	an vielen Stellen...	
878	Auf der Bergstrecke ab Wattwil kann die Sicherheit des Transitverkehrs durch das Aufkommen stetig steigender Anzahl Fahrzeuge nicht mehr gewährleistet werden. Ein querstehender Transit-LKW reicht aus um einen Supergau zu verursachen.	
879	Bei der Autobahnauffahrt und Abzweigung zu Neuhaus Industriegebiet und bei der Kreuzung Rickenstrasse – Rüeterswilerstrasse wäre ein Kreisverkehr Sinnvoll.	
880	Bei der Ortsdurchfahrt Ricken wurde eine Gefahrenanalyse erstellt. Der Gemeinderat empfiehlt diese Gefahren möglichst zeitnah anzugehen.  Die Umsetzung eines Betriebs- und Gestaltungskonzept auf der bestehenden Strasse in Gebertingen ist zeitnah anzugehen und umzusetzen. Dabei ist auch der Standort der Bushaltestelle Freudwil und der Einmündung Büntstrasse und die Kreuzung Steg Ernetschwilerstrasse – Rickenstrasse zu verbessern.  Die Fuss- und Veloverbindung auf der Uznacherstrasse von Ricken bis Uetliburg ist im Rahmen der Umsetzung des Ausbaukonzeptes Rickenstrasse ebenfalls anzugehen.  Die Kreuzung Steg muss optimiert werden. Die Einfahrt von der Ernetschwilerstrasse in die Rickenstrasse muss sicherer gemacht werden.	
881	Bei einem Lang Tunnel würden die bestehenden reichen.	
882	Bei mein Vorschlag, dann müsste man die Rickenstrasse nicht optimieren	
883	Bei Wattwiler Kreisel richtung A15	
884	Beim Restaurant Waldegg in St. Gallenkappel wäre eine Fussgängerüberführung von Vorteil.	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
885	Beim Spar oder Schelbert und mehr Sicherheit für Fussgänger und Velos	
886	Beim Volg und beim Schulhaus die Strasse ist einfach zu stark befahren	
887	Bessere Beschilderung Veloweg in Neuhaus sowie bei Berggarage. Ortsfremde "finden" diesen oft nicht.	
888	Bezüglich Oben	
889	Billigere Variante	
890	Bis auf ein paar fehlplatzierte Fussgängerstreifen ist die Verkehrssicherheit ausreichend gewährleistet.	
891	Bis die Umfahrung kommt, vergehen noch 20 - 30 Jahre. Das Problem ist, dass es jetzt eine Verbesserung in St. Gallenkappel braucht. Wir haben 2 MFH mit Mietern, deren Kinder in Richtung Neuhaus und St. Gallenkappel zur Schule gehen. Trottoirs und Radwege fehlen seit Jahren. Muss zuerst etwas passieren, bis Gemeinde/Kanton handeln?	
892	Bitte keinesfalls Tempo 30 auf der Rickenstrasse, da sonst im Winter bei Schneefall die Sattelschlepper definitiv in der Steigung ab Raiffeisenbank Richtung Richtung hängen bleiben! Das ist bereits jetzt der Fall, seit die Bushaltestellen in der Strasse sind, das zwingt im Winter die Lastwagen mitten in der Steigung zum Anhalten, bei der Haltestelle Post genauso wie bei derselben unmöglichen Situation beim Altersheim Berg, wo die Lastwagen ebenfalls mitten in der grössten Steigung anhalten müssen, wenn der Bus hält. Es ist eine Tatsache, dass auf der Hauptachse zwischen Knoten Unterdorf und Dorfausgang beim ehemaligen Landgasthof Krone keine weiteren "verkehrsberuhigenden" Massnahmen möglich sind, da die Steigung zu gross ist. Es ist leider einigen Landbesitzern geschuldet, die auch nach 30 Jahren noch immer nicht bereit sind, einen Fussweg von der Schule direkt nach Gerendingen hinter den Häusern entlang der Rickenstrasse zu dulden. Das wäre der einfachste Weg, für sofortige Sicherheit der Schulkinder zu sorgen, denn dass diese täglich in diesem engen "Schlauch" auf dem Trottoir neben dem grossen Lastwagenverkehr zur Schule müssen, ist wirklich unmöglich, dabei wäre die Lösung wie erwähnt so einfach.	
893	Breitere Strassen und Velowege könnten einiges Entlasten. Wie der Bau der Verkehrsinseln es bereits getan haben.	
894	Da besteht meiner Ansicht nach kein Handlungsbedarf - die Sicherheit ist gewährleistet.	
895	Da ich auch oft mit dem Velo über den Ricken fahre, wäre mein Wunsch, einen schmalen Weg zwischen Ende Schönenberg-Strasse hin zur Gommiswald-Strasse. Jetziger Abzweiger für Velo ist nicht optimal, da viele Autos von der Rapperswilerstrasse vortrittsberechtigt sind. Bei meinem Vorschlag müssten "nur" noch die Autos von der Gommiswald-Strasse überquert werden.	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Arbeitshalber muss ich auch 3x die Woche per PW über den Ricken. Was mir auffällt, dass der Bus 3x den Verkehrsfluss massiv stoppt, da er einen Kreis fährt (von Wattwil kommend, im Dorf Ricken links abbiegt, dann über die Gommiswald-Strasse muss, vor der ehemaligen Post hält und wieder einbiegt in die Rapperswiler-Strasse. Macht dies noch Sinn, da die Post geschlossen ist? - Vorschlag zur möglichst raschen Umsetzung: Der Bus fährt diese Runde nicht mehr und hält rechts an der Rapperswilerstrasse, nach Spar-Filiale oder kurz vor PP-Tankstelle rechter Seite.</p>	
896	<p>Da im Dorf Ricken nach wie vor auch viele Kinder leben, wäre es schön, wenn ihrer Sicherheit die gleiche Aufmerksamkeit geschenkt wird, wie den Restaurantbesucher beim Waldegg in St. Gallenkappel.</p>	
897	<p>Das ganze Dorf St. Gallenkappel. Man bedenke folgendes Szenario: Kinder oder andere Passanten auf dem Trottoir abgegrenzt durch eine Mauer. Der Schwerverkehr mit vom Ricken kommend. Schneebedeckte und rutschige Strecke, ermüdeten LKW Fahrer. Die Mauer verhindert jeden Fussgänger sich selbst zu retten. Auch Veloverkehr ist im Dorf nicht sicher. Ich als erfahrener Mountainbiker bin und werde nie auf der Strasse das Dorf hinauf fahren. Auch meinen Kinder habe ich dies strengstens untersagt. Ist eine Frage der Zeit, bis da was passiert. Schwerverkehr muss raus.</p> <p>Auch gibt es viele Rasser die Abends/Nachts durchs Dorf rassen. Aber das ist wahrscheinlich auf der ganzen Rickenstasse das selbe Thema.</p>	
898	<p>Dem Langsamverkehr sollte dringend Rechnung getragen werden. Besonders gefährlich ist es für Velo, Mofa und Motorradfahrer von Wattwil-Ricken und Ricken-Gebertingen auf den 80er-Strecken. Die S-Kurve nach dem Dorf Ricken im Osten sollte schon längst nur 50 sein, so dass die zahlreichen Unfälle, ja sogar Todesfälle, reduziert werden könnten.</p>	
899	<p>Der Gemeinderat erachtet es für erforderlich zwischen Ricken und Wattwil am bestehenden Strassenverlauf weitestgehend festzuhalten. Die Begradigung neuralgischer Stellen (Kurvenverläufe) sollten im Rahmen des Projektes vorgesehen werden, um damit auch einen sicheren und flüssigen Verkehrsverlauf zu gewährleisten.</p>	
900	<p>Der Gemeinderat unterstreicht seine Unterstützung für die Variante O3a Umfahrung Nord lang. Mit Verweis auf die damit einhergehende erhebliche Verkehrsentslastung zugunsten deutlich erhöhter Verkehrssicherheit ist diese zu priorisieren und voranzutreiben.</p> <p>Unabhängig von der Realisierung der vorliegenden Projekte sind in der Zwischenzeit sinnvolle Massnahmen zur Verbesserung der bestehenden</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Situationen entlang der Rickenstrasse zu prüfen und umzusetzen. Die Verkehrsbelastung für die betroffenen Ortsteile hat die Schwelle der Zumutbarkeit erreicht. Mit Blick in die Zukunft ist eine Umfahrung der Ortsteile St. Gallenkappel/Betzikon demnach unerlässlich.</p> <p>Ergänzend dazu hält der Rat fest:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Flankierende Massnahmen sind sehr wichtig für die Rickenstrasse St. Gallenkappel. Diese müssen unmittelbar nach der Inbetriebnahme der Umfahrungsstrasse realisiert werden und sind deshalb frühzeitig zu planen, aufzuzeigen und für eine unverzügliche Umsetzung im Fall der Realisierung der Umfahrungsstrasse aufzugleisen.</li><li>– Es werden erstaunliche Zahlen bezüglich der Differenz in Sachen Entlastungswirkung (Anzahl Fahrzeuge) zwischen den Varianten für die Umfahrung von St. Gallenkappel und der Langtunnelvariante festgestellt.</li><li>– Die in der Raumplanung in St. Gallenkappel freigehaltenen Korridore für diverse Linienführungen einer Umfahrungsstrasse werden beim Zustandekommen des Projekts frei werden. Die raumplanerisch zweckmässige Nutzung dieser Korridore ist dereinst in der Ortsplanung zu berücksichtigen.</li><li>– Wenn andernorts grosse kantonale Strassenbauprojekte blockiert werden bzw. bleiben, könnte es mit dem Ausbau der Rickenachse und der Umfahrungsstrasse St. Gallenkappel schneller vorwärtsgehen.</li></ul>	
901	Der Schulweg ins Unterdorf entlang der Rickenstr. muss sicherer gestaltet werden. oder ev. anderer Schulweg (Kiesweg hinter der Kirche).	
902	DER SCHULWEG INS UNTERDORF ENTLANG DER RICKENSTRASSE MUSS SICHERER GESTALTET WERDEN ODER EV. ANDERER SCHULWEG.	
903	Die 50km/h Geschwindigkeitsbegrenzung Ausgangsdorf Ricken, Richtung Wattwil müsste unbedingt bis nach der S-Kurve gelten. Die zunehmende Anzahl an Unfällen und das miterleben von verunglückten Menschen ist nicht zu unterschätzen.	
904	Die beiden Fussgängerstreifen im Dorf Ricken, anfangs Uznacherstrasse und anfangs Rapperswilerstrasse, sind zu nah an der Kreuzung, diese müssten auf höhe Schwingerweg versetzt werden (gibt vermehrt Auffahrunfälle). Ansonsten besteht eigentlich kein Handlungsbedarf, wenn die Langtunnelvariante oder die erweiterte Süd-Ost Umfahrung Ricken (siehe mein Vorschlag bei Frage 5) realisiert wird.	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
905	<p><b>Zwei identische Eingaben</b></p> <p>Die Frage ist eher umgekehrt zu stellen- wo nicht? Die Rickenstrasse ist durchgängig zu schmal und mit einer zu hohen Geschwindigkeit befahrbar. Dies zeigt auch eindrücklich die Unfallkarte. Es geht bei weitem nicht nur um die Dorfkerne. Zwischen jedem Dorf hat es diverse Unfallhotspots mit einer unglaublichen Häufung an Unfällen. Durch die ständig wechselnde Strassenbreite werden Überholmanöver nicht durch Sichtverhältnissen sondern durch Strassenbreite vorgegeben und leider werden täglich am Ricken haarsträubende Szenen beobachtet. Der Veloverkehr wurde stets zu stiefmütterlich berücksichtigt. Es gibt schlichtweg keinen Grund für Tempo 80 am Ricken solange diese kurvenreiche und unübersichtliche Strecke mit diesen Tempos befahren werden darf, wird der Tribut durch Unfälle und der Lärm für die Anwohner unerträglich hoch bleiben.</p>	2
906	<p>Die gesamte Rickenstrasse wie auch Uznacherstrasse ist bezüglich Verkehrssicherheit sehr rückständig. Es gibt Streckenabschnitte die sind mit dem Fahrrad oder zu Fuss Lebensgefährlich. Fahren Sie selber einmal bei Berufsverkehr über den Ricken mit dem Fahrrad. Sie werden selber spüren und sehen welchen gefahren Sie sich aussetzen.</p>	
907	<p>Die Kreuzung Steg sollte für Velo- und Autofahrer/-innen verbessert werden. Verkehrsberuhigende Massnahmen v.a. für Fussgänger/-innen und Velofahrer/-innen sollten in allen Dörfern vorgängig in Angriff genommen werden, da eine Realisierung der geplanten Umfahrungsstrasse mehrere Jahre dauern wird.</p>	
908	<p>Die Kurven im 80er Bereich zwischen Wattwil und Ricken sollten abgeschwächt werden, zudem sollte eine zusätzliche Velospur errichtet werden zwischen Uetliburg + Ricken / Gebertingen + Ricken</p>	
909	<p>Die realisierte «Sicherheitsmassnahme» beim Restaurant Waldegg ist wohl die schlechtest mögliche Variante, die realisiert wurde. Ich frage mich immer wieder, was sich die Planer bei diesem Blödsinn gedacht haben. Ein-/Ausfahrten auf Restaurantseite sind neu einzeln und rechtwinklig mit Bordsteinen. Wer in den Parkplatz einbiegen will muss praktisch bis zum Stand abbremsen. Wer aus dem Parkplatz ausfahren will, kann nicht beschleunigen. Durch die Fussgängerinsel in der Mitte der Fahrbahn meinen die Fussgänger nun sie hätten Vortritt, resp. Autofahrer bremsen abrupt ab, weil Fussgänger diesen erzwingen. Von Gebertingen her wird das Überholverbot aufgehoben, keine 50m danach folgt die Insel mit einem Baum... Wieso wurde das Überholverbot nicht bis nach der Waldegg beibehalten? Man darf also in diesem beruhigten Strassenabschnitt überholen? Zudem wurde der Parkplatz gegenüber dem Restaurant klammheimlich vergrössert mit dem Resultat, dass noch mehr Personen die Kantonsstrasse queren müssen. Das dies der Kanton bewilligt hat erstaunt mich. Dabei wäre die Lösung so</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>einfach gewesen: Parkplätze unterhalb des Restaurants (Landabtausch) und jene auf der anderen Strassenseite aufheben. Eine weitere, völlig unnötige Insel wurde in Ricken, Nähe Restaurant Schweizerhof in einer Kurve(!) mit zwei seitlichen Einbiegern erstellt. Auch hier haben die Planer den denkbar blödesten Standort gewählt. Ich gehe davon aus, die waren nie vor Ort um sich das anzuschauen.</p>	
910	Die Rickenstrasse im Bereich Freudwil ist durch die Mischung mit dem Langsamverkehr sehr gefährlich.	
911	Die Rickenstrasse ist eine stark befahrene Verkehrsader, insbesondere zwischen dem Volg und dem Schulhaus. Die Straße wird oft von Autofahrern genutzt, um schnell zu beschleunigen, was für die Schul- und Laufwege in der Gegend nicht förderlich ist. Es gibt auch keine Möglichkeit für Radfahrer, die Straße zu umgehen, was zu einer erhöhten Gefahr für alle Verkehrsteilnehmer führt. Um die Verkehrssicherheit zu optimieren, sollte die Rickenstrasse an diesen Stellen verbessert werden. Zum Beispiel könnte eine Verkehrsberuhigung durchgeführt werden, um die Geschwindigkeit der Fahrzeuge zu reduzieren. Auch die Einrichtung eines Radweges oder zumindest Fahrradspuren auf der Straße könnte dazu beitragen, die Sicherheit für Radfahrer zu erhöhen. Für die Schüler könnte eine "Brücke" über die Strasse ggf. mehr Sicherheit bringen.	
912	Die Rickenstrasse ist fast durchgängig zu schmal und zu gefährlich, wenn sie mit der heute zulässigen hohen Geschwindigkeit befahren wird. Dies zeigt auch eindrücklich die Unfallkarte. Es geht bei weitem nicht nur um die Dorfkerne. Zwischen den Dörfern hat es diverse Unfallhotspots mit einer tragischen Häufung an Unfällen. Durch die ständig wechselnde Strassenbreite werden Überholmanöver nicht durch Sichtverhältnisse, sondern durch Strassenbreite vorgegeben und leider können am Ricken fast täglich haarsträubende Szenen beobachtet werden. Der Veloverkehr wurde stets zu stiefmütterlich berücksichtigt. Es gibt schlichtweg keinen Grund für Tempo 80 am Ricken. Solange diese kurvenreiche und unübersichtliche Strecke mit diesen Tempos befahren werden darf, wird der Tribut durch Unfälle und der Lärm für die Anwohner:innen unerträglich hoch bleiben. Es braucht nicht millionenteure, CO2-intensive Tunnellösungen und Kunstbauten - sondern mutige und weitsichtige Planungen innerorts, welche die Menschen und die Aufenthaltsqualität statt den MIV im Fokus haben.	
913	Die Rickenstrasse zwischen dem Restaurant Rössli und der Schule ist eine Zumutung, ja schon fast Lebensgefährlich für alle Schüler. Wenn in den Stosszeiten der ganze Verkehr mit den 30 ig Tönnern zusammen mit den Schülern mit Velos die Rickenstrasse herunter fahren, grenzt es an einem Wunder, dass nicht schon viel mehr passiert ist.	
914	Die Sicherheit ist gewährleistet. Allerdings sind die Fussgängerstreifen zu nahe an der Kreuzung, diese müssten sicherheitshalber versetzt werden.	
915	Die Sicherheit ist mit dem gegenwärtigen Ausbaustandard genügend gewährleistet.	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
916	Die Velofahrer vom Schönenberg könnten unter der Brücke bei der ehemaligen Sägerei Eicher untendurch geführt werden.	
917	Die Velowege könnten generell ab Betzikon über die alte Rickenstrasse, also über den Oberricken und anschliessend über den Schönenberg geführt werden. So wäre ein grosser Teil der Velofahrer*innen bestens geschützt.	
918	Die Verkehrssicherheit auf der Kantonsstrasse St. Gallenkappel muss so schnell wie möglich verbessert werden. Es darf nicht sein wie beim Restaurant Waldegg bis Tote eine Verbesserung bewirken. Es sind alternative Rad- und Fussgängerwege zu evaluieren/realisieren speziell was den Schulweg betrifft.	
919	Die Verkehrssicherheit der Rickenstrasse durch St. Gallenkappel ist heute nicht gewährleistet. Insbesondere auf Höhe Kindergarten/Schulhaus muss die Sicherheit der Kinder, Fussgänger und Velofahrer dringend mittels flankierender Massnahmen verbessert werden. An dieser Stelle überqueren täglich dutzende Kinder die Strasse und es kommt wöchentlich zu brenzlichen Szenen entlang des Trottoirs. Laut hupender Schwerverkehr, nicht selten mit Vollbremsung, sind keine guten Vorzeichen, was die Sicherheit unserer Kinder und anderer Verkehrsteilnehmer betrifft. Hier sollte wirklich dringend gehandelt werden, damit das Glück nicht noch länger herausgefordert wird!	
920	Die Verkehrssicherheit ist grösstenteils gewährleistet. Allerdings könnten teils Fussgängerstreifen besser platziert werden, was die Sicherheit erhöhen würde.	
921	Die Verkehrssicherheit wird mit einer Entflechtung von Lastwagen und Personenwagen von anderen Verkehrsteilnehmern wie Velofahrer und Fussgänger erreicht. Die gelingt mit Umfahrungen für die LKWs und PWs am besten.	
922	Dorf St.Gallenkappel	
923	<b>2 identische Eingaben</b> Durch Anlegen mehrerer Ausfahrtsplätzen auf der ganzen Strecke, könnte langsame Verkehrsteilnehmer wie schwere LKW oder landw. Fahrzeuge einfacher dem schnelleren Verkehr Platz machen.	2
924	Durch die Dörfer	
925	Durch St. Gallenkappel, sobald as möglich	
926	Durchfahrt Hummelwald "entschärfen", Durchfahrt verlangsamen?	
927	Durchfahrten durch die Dörfer sollten durch die Tunnels entlastet werden.	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
928	Eigentlich keiner. Es sollte auch eine gewisse Toleranz seitens Bevölkerung da die Reccourse Raum sehr beschränkt ist.	
929	Ein durchgehender Veloweg von St.Gallenkappel bis Ricken wäre hilfreicher als die Umfahrungsstrassen.	
930	Eine Ampel für Fussgänger bei der Kirche Ricken.( selbst die Polizei hält nicht an) 50er Tafel vor Kurve Sunnehüsli, damit der Verkehr langsamer ins Dorf kommt . (Schulhaus) Einfahrt von Waldestrasse her übersichtlicher gestalten, bei dichtem Verkehr kaum einzufahren.	
931	Eine Sofortmassnahme für die Verbesserung des Schulweges durch st.Gallenkappel ist sicherlich wünschenswert, für den schutz der Kinder.	
932	Eine verbreiterung der Stasse bringt auch keine besserung der Situation dadurch fahren die Autos und Töffs einfach schneller. Dies macht es für den Langsamverkehr nur noch gefährlicher und es kommt zu noch mehr gefährlichen Überholmanövern.	
933	Eine Verkehrsinsel an der Bushaltestelle Betzikon könnte das Queren der Strasse dort sicherer machen	
934	Einzelne Durchfahrten von Weilern prüfen, z.B. Vorderer Hummelwald. Die Strasse ist nördlich von Ricken stellenweise schmal, so das Kreuzen mit LKWs nicht überall angenehm ist. Geschwindigkeitslimiten, mehr Breite oder Leitplanken auf der Talseite beim steilen Anstieg nach Wattwil wären ein Sicherheitsgewinn.	
935	Es gibt verschiedene Stellen die manchmal zu sehr kritischen Situationen führen. Als Landwirtin ist es schwierig die sehr befahrene Strasse zu passieren. Um den Verkehr zu reduzieren braucht es KEINE Umfahrung sondern ein LANGTUNNEL.!	
936	<b>2 identische Eingaben</b> Es ist meiner Meinung nach nicht möglich mit einer Lösung bis 2045 zu warten! Bereits heute brauchen wir eine Verbesserung für die Sicherheitssituation an der Rickenstrasse in St. Gallenkappel insbesondere für Schüler und Fahrradfahrer! Der hohe Schwerverkehrsanteil kumuliert mit der engen Strassenführung und den zu schmalen Trottoirs führt immer wieder zu äusserst gefährlichen Situationen! Mögliche Vorschläge zur sofortigen Verbesserung der Situation: Fussgängerstreifen bei ehemaliger Post nach unten schieben, damit er für Autos die von oben kommen besser gesehen wird! (Insel mitten der Strasse muss aber bleiben!) Schulwege für beide Dorfhälften sicherer gestalten Überführungen oder Unterführungen (2x im Dorf, Volg und bei ehemaliger Post) und ab der Katholischen Kirche einen separaten Schulweg weg von der Strasse (Über die Wiese) Achtung Schule auf Strassenbelag markieren	2



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	Tempo 30 durch das Dorf (Lärmreduktion, kürzerer Bremsweg) evtl. auch nur zu bestimmten Zeiten (Schulanfänge und Ende) Gefährliche Einfahrten bei Volg, Ausfahrt Felsrain-Überbauung (über Trottoir auf Kinderschulweg) entschärfen	
937	<b>2 identische Eingaben</b> Es sollte wenn irgendwie mögliche einen durchgehenden Geh- /Geh und Radweg realisiert werden St. Gallenkappel Oberdorf bis Betzikon, Waldegg, Gebertingen, Ricken, Wattwil	2
938	Es wurde in Höhe Vorderer Hummelwald eine 60 Tafel montiert was gut ist , aber die Aufhebung der 60 Tafel Richtung Ricken sollte unbedingt hinter die Kurve hingestellt werden . Da nun die Beschleunigung der Autos ein höherer Lärmpegel ergeben , als wenn die Autos mit 80 voll durchfahren. Sowie vom Kreisel von Wattwil ca ein 200m langes Stück Richtung Ricken wurde ein Flüsterbelag erstellt an der Stelle wo keine Häuser stehen. Dieser Belag wäre Sinnvoller im Bereich von Wohngebiet im Vorderer Hummelwald nahe Rössli bis ende 60 Tafel .	
939	Evt. Kreisel beim Spar/Schweizerhaus... Verkehr läuft auch flüssiger. Und Nacht Fahrverbot für Lastwagen von 22.00-5.00Uhr.	
940	Freudwil bis Eggweid müsste dringend überarbeitet werden! Gerade bei der durchzogenen Sicherheitslinie ist die Gefahr noch grösser. Meine Lebenspartnerinn wurde da schon vom Linthbus an den Randstein / Kiesbett gedrängt und zum anhalten gezwungen ,zum Glück ohne Velosturtz ! Dem Linthbus kam ein Traktor mit Doppelrad und Ladewagen entgegen als er schon zum überholen angesetzt hatte :-)	
941	Für Fussgänger und Velofahrer die Sicherheit verbessern. Dort sehe ich ganz klar Handlungsbedarf. Diese Zebrastrifen die noch vorhanden sind, sind so gefährlich, da es viele Auto-Drängeler gibt.	
942	Für mich persönlich gibt es eine Stelle, die ich sehr ungünstig finde. Sie befindet sich auf dem Trottoir im Bereich der alten Post St.Gallenkappel und Einfahrt Feldstrasse St.Gallenkappel. Das Trottoir ist sehr schmal im Bereich des Gebäudes Rickenstrasse 56 und alle Fussgänger müssen dort vorbei, weil der Fussgängerstreifen sich bei der alten Post befindet. Wenn ein LKW vorbeifährt, ist es schon sehr Nahe an den Personen oder an den Kids mit den Kiki's oder auch an einem Kinderwagen. Evtl. wäre dort eine Trottoirführung mit Eisenpfosten sinnvoll, wie 5m weiter oben nach der Kurve in Richtung Rickenstrasse 60.	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
943	Fussgänger Brücke in St. Gallenkappel beim Schulhaus.	
944	<b>2 identische Eingaben</b> Fussgängerstreifen bei Bushaltestellen. z.B. Gebertingen hat keinen Fussgängerstreifen obwohl die stark befahrene Strasse überquert werden muss um zum Bus Richtung Wattwil zu gelangen. Generell fehlen Trottoirs resp. Velostreifen. Was ist für	2
945	Fussgängerstreifen Kirche Ricken. Sehr gefährlich.	
946	Gallenmüsli-Rank müsste immer noch 50km/h sein! Die neuen Inseln auf der Wattwilerstrasse zwischen Schönenbergstrasse und Rickendorfstrasse finde ich übrigens sehr gut, auch wenn ich dieser Meinung weitgehend allein dastehe. Der Verkehr hat sich an dieser Stelle ziemlich verlangsamt, vorher wurde links und rechts am Vordermann vorbeigerast, was so nicht mehr möglich ist. Ausserdem ist das Einfahren mit allen Fzg. und das queren mit Fahrrad und als Fussgänger so ausserhalb der Lebensgefahr möglich geworden. Von mir ein Grosses Danke dafür. Beim Strassenausbau sollte jedoch beachtet werden das nicht vom Sattelschlepper als grösstes Fzg. ausgegangen werden soll. Unsere Landw. Fahrzeuge dürfen z.B. 3m Breite haben. Beim Brendi-Kreisel sind es nicht, wie an der Präsentation diskutiert wurde, die Auflieger-Fahrzeuge welche aufsetzen sondern die LKW mit Tandem-Anhänger. Die Auto-Transport Anhänger von Galliker, Cotra usw. sowie all die Belgischen und Niederländischen LKW's mit ihren Tandemanhängern setzen eigentlich alle ausnahmslos auf beim befahren des Brendi-Kreisels vom Ricken her.	
947	Ganzes Dorf St.Gallenkappel	
948	ganzes Dorf St.Gallenkappel	
949	Gebertingen	
950	Gefährliche Kurve vor Dorfeinfahrt Ricken (vom Toggenburg) Wattwilerstrasse 45, sehr viele Unfälle aufgrund erhöhter Geschwindigkeit. Vielleicht würde eine Herabsetzung des Tempos 80 km/h auf 60km/h hilfreich sein, um Unfälle zu vermeiden.	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
951	<p>Gemäss Erhebungen vom Strassenkreisinspektorat Schmerikon unter Zuhilfenahme von Kanalfernsehen (Firma Elsener) vom Herbst 2022 ist die Entwässerung entlang der Rickenstrasse Abschnitt Hinter Hummelwald in einem desolaten, funktionsunfähigen Zustand, was einerseits die Verkehrssicherheit wegen Aquaplanning bei Starkregen und Schneeschmelze stark gefährdet und das umliegende Kulturland an Ertrag schwächt. Hangrutschungen wegen des zurückgeworfenen Oberflächenwassers sind nicht auszuschliessen. Die dringend notwendige Entwässerung muss umgehend als Sofortmassnahme instand gestellt werden (Staatshaftung).</p> <p>Reduktion der Höchstgeschwindigkeit aufgrund der kurvenreichen und daher gefährlichen Verkehrslagen. 80 km/h ist zu viel, höchstens 60 km/h wären angemessen.</p> <p>Oder wenn nur ein Kurztunnel oder eine Kurzumfahrung im Abschnitt Hinterer Hummelwald (1121) und Sunnähüsli in Frage käme, so wäre dies der Verkehrssicherheit betreffend die beiden gefährlichsten Kurven dienlich.</p> <p>Erschliessung meiner angrenzenden Liegenschaft. Die Strasse durchschneidet mein Gehöft und eine Über- oder Unterführung von der einen Parzelle zur anderen müssen unfallsicher zur landwirtschaftlichen Bewirtschaftung gewährleistet sein.</p>	
952	Generell verbreitet mittels Velo-Fussgängerweg.	
953	Geschwindigkeitsreduktion bei den Ortsdurchfahrten (Siehe oben)	
954	Ich denke beim Industrieanschluss Hinterwies vor dem Autobahnanschluss muss unbedingt eine Unterführung und ein Kreisell gebaut werden. damit die Sicherheit für Fussgänger- Velo und Autoverkehr markant verbessert werden kann.	
955	Ich habe bereits 2022 eine Optimierungsvariante via TBA Neuhaus an Herr Meeder gesendet. Die Ortsdurchfahrt von St. Gallenkappel ist seit 2005 ein grosses Thema. Leider zeigte die neue Gemeinde Eschenbach seit 2013 kein Interesse die Wünsche der Bevölkerung zu unterstützen.	
956	Ich war diese Woche am Infoabend in St.Gallenkappel betreffend des Variantenstudiums der Rickenstrasse. Es war sehr interessant und es hat mich sehr gefreut, dass die Bevölkerung auch miteinbezogen wird. Denn schlussendlich kennen wir die Gefahren und Missstände an unserem Lebensort am besten. Ich wohne in St.Gallenkappel an der Gerendingerstrasse, zwar nicht direkt an der Rickenstrasse, jedoch kenne auch ich die Missstände und Belastungen dieser Hauptverkehrsachse mitten durchs Dorf. Unter der Woche ist es	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>der Werkverkehr und am Wochenende der Touristenverkehr ins und vom Toggenburg. Eine der geplanten Varianten für die Umfahrung St.Gallenkappel wäre sicher sinnvoll, jedoch bin ich mir bewusst, dass dies mind. 20 Jahre dauern wird bis dies umgesetzt ist. Der Verkehr wird nicht weniger, sondern immer mehr. Das Mass mit über 10'000 Fahrzeuge pro Tag, dem enormen Lärm entlang der Rickenstrasse und die diversen sehr gefährlichen Stellen ist schon längst erreicht, wir können nicht mehr länger warten. Vor der Umsetzung der Umfahrung braucht es Massnahmen, welche bereits in den nächsten paar Jahren umgesetzt werden können um weitere Unfälle zu vermeiden. Wir haben schulpflichtige Kinder und für uns ist es ein Graus nur daran zu Denken was alles passieren könnte auf dem Schulweg. Leider hat es die Gemeinde immer noch nicht geschafft, wenigstens für die Kinder einen sicheren Schulweg zu schaffen. Somit führt ein Teil des Schulwegs immer an der sehr gefährlichen Rickenstrasse entlang, wo im Abstand von 2m die 40-Tonnen Lastwagen an 5-jähren Kindergartenkinder vorbeibreschen mit Tempo 50! Nur schon für Erwachsene ist es sehr unangenehm an dieser Strasse entlang zu laufen, wie ist es denn wohl für ein Kind von 1m Grösse? Ausserdem sind gerade Belagsarbeiten entlang der Rickenstrasse im Gange bis Ende Oktober 2023, was alles noch gefährlicher macht.</p> <p>Um möglichst rasch die bestehenden Gefahren zu reduzieren, bitte ich sie folgendes zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Tempo 30 durch das Dorf (Lärmreduktion und kürzerer Bremsweg)</li><li>- Schulwege für beide Dorfhälften sicherer gestalten: Überführungen und Erweiterung des Schulweges von der Katholischen Kirche zum Schulhaus über einen separaten Weg durch die Wiese</li><li>- Gefährliche Einfahrten Volg, Ausfahrt Tiefgarage Felsenrain-Überbauung</li></ul> <p>Ich hoffe nicht, dass es weitere Menschenleben braucht um die Dringlichkeit aufzuzeigen.</p>	
957	Ich wohne am Knotenpunkt Gerendingerstrasse(Volg)/Rössliwiesstrasse. Die Verkehrssituation zu Knoten Rüeterswilerstrasse (Schulhaus) ist extrem für den Schulweg und muss sofort verbessert werden. Es gibt es keine Alternativrouten für den Langsamverkehr und seit Jahren zu wenig Schutz für Velofahrer und Fußgänger, welche sich gerade dort häufen auf Schul- und Arbeitsweg.	
958	Ich wohne an der Rickenstrasse in Wattwil, nahe Brendi-Kreisel. Die Umfahrung zweite Etappe brachte auf dieser Strecke eine Entlastung. Was jedoch auffällt: Der Lärm hat deutlich zugenommen von der Umfahrungselbst oder von den fehlenden Bäumen Richtung Ricken oder von den gewaltigen Überlegungen. Lastwagen hört man sehr früh schon oder noch sehr lange nachhallen.	



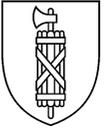
Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	Ich bitte diese Emissionen entsprechend zu überprüfen bzw in die Lärmbeurteilung einfließen zu lassen.	
959	Im Bereich Dorf ab der Kreuzung beim Volg bis zum Siedlungsende und in ganz Betzikon. In Betzikon gibt es nicht einmal einen Fussgängerstreifen! Schulkinder müssen im Morgen-, Mittag und Abendverkehr ungeschützt über die Kantonsstrasse. Diese Situation ist unhaltbar.	
960	Im Dorf in St. Gallenkappel.	
961	Im Dorf inneren für Fussgänger und Velofahrer. Zudem ist so viel Verkehr, dass der kreuzende verkehr bzw. das einfädeln in die andere Fahrtrichtung oft nicht gut möglich ist.	
962	Im Dorf Ricken wäre für den Moment ein 2ter Fussgängerstreifen beim Schweizerhaus sicher Sinnvoll	
963	Im Dorf St.Gallenkappel von der Einfahrt Volg bis Fussgängerstreifen Alte Post / Schule.	
964	<p>Im Namen der IG Ortsumfahrung NEIN vertrete ich die Meinung von 97 Mitglieder:innen, die unsere Interessensgemeinschaft mit Ihrem Namen unterstützen.</p> <p>Wir sind klar gegen die Variante 01b Ortsumfahrung Nord-West Ricken. Ausführliche Infos und unser Argumentarium ist online unter : <a href="https://ortsumfahrung-ricken.ch/">https://ortsumfahrung-ricken.ch/</a></p> <p>Die IG will mit Ihnen zusammen eine nachhaltige und clevere Lösung für den Ricken entwickeln und ist bereit für einen offenen Dialog.</p> <p>Für Fragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.</p>	
965	<p><b>2 identische Eingaben</b></p> <p>Im Ricken sind zwingen auch kurzfristige Massnahmen unabhängig von einer möglichen Umfahrung umzusetzen. Die sicherheit vor allem von Kindern auf dem Schulweg ist zu verbessern. Hauptgefahren sehen wir bei der Kreuzung Rest Adler, bei dem Fussgängerstreifen Kirche, beim Abzweiger Schulhaus, und diverser fehlender Trottoirs im Dorf (z.B. Fichtenweg-Schweizerhaus).</p>	2
966	Im Weiler Betzikon ist kein einziger Fussgängerstreifen mehr vorhanden.	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
967	In den Dörfern ist Richtig, wenn St. Gallenkappel/Betzikon eine Umfahrung erhalten, Gebertingen die Trottoirs optimiert werden und im Dorf Ricken die Fussübergänge sowie die Trottoirs besser ausgebaut würden, wäre schon vieles verbessert.	
968	In den Ortschaften	
969	In jedem Dorf.	
970	In St. Gallenkappel vom Volg bis zur Schulstrasse sind alle dem Verkehr ausgesetzt, für die Fußgänger ist zu wenig Platz, die Einfahrten sind gefährlich, es fehlt ein Veloweg. Von Neuhaus nach Wattwil braucht es einen von der Straße abgetrennten Veloweg.	
971	In St.Gallenkappel an den Zebrastreifen. Insbesondere an den Schulwegen.	
972	In St.Gallenkappel muss der Schulweg, der Kinder vom Unterdorf, von der Rickenstrasse weg kommen. Ein Fussweg von hinter der Kirche bis zum Schulhaus muss gebaut werden. Es darf nicht so sein wie beim Waldegg, dass nach mehreren Jahren mit leeren Worten, es zuerst ein tödliches Ereigniss braucht, bis etwas verändert werden kann.	
973	Kein Fussgängerstreifen in Betzikon	
974	Kein Fussgängerstreifen mehr in Betzikon.  Fehlender Blitzkasten.	
975	Keine Stelle	
976	Knoten Gerendinger- und Rüeterswilerstrasse wenig Schutz für Velofahren und Fussgänger	
977	Kreiselbau im Rickendorf.	
978	kurzfristige Verbesserung an der Rickenstrasse für die Radfahrer auf der ganzen Länge ab Berg, St. Gallenkappel bis Ricken.  kurzfristige Verbesserung für die Fussgänger, bzw ÖV-Benutzerinnen und -Benutzer in Betzikon: sicherer Übergang bei der Bushaltestelle an der Bifangstrasse. Der Fussgängerstreifen wurde vor wenigen Jahren entfernt, es müsste aber eine Insel gebaut werden, einerseits um den	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Verkehr zu verlangsamen und andererseits den Übergang für Kinder und Erwachsene sicherer zu gestalten, wie beim Café Waldegg. Zur Zeit kann da die Strasse während Stosszeiten kaum oder nur mit erhöhtem Risiko überquert werden, da kaum eine Autofahrerin oder ein Autofahrer anhält, sowohl in Richtung Ricken als auch in Richtung Rapperswil!</p> <p>Ausserdem sollten in Betzikon endlich die Abwasserschächte so ausgearbeitet werden, dass nicht jeder Lkw und Pkw mit Anhänger scheppern darüber fahren muss.</p>	
979	L1	
980	Langtunnel	
981	Langtunnel !!!	
982	Langtunnel, dann braucht es keine Optimierungen	
983	<p><b>2 identische Eingaben</b></p> <p>Meine Kommentare beziehen sich auf St.Gallenkappel.</p> <p>Unabhängig von der gewählten Variante sollten dringend bereits jetzt Verbesserungen für die Sicherheit von Schulwegen umgesetzt werden. Schul- und Kindergartenwege führen über lange Strecken entlang der Rickenstrasse. Besonders auf dem steileren Bereich unterhalb der Schule bis zur Kirche führt dies regelmässig zu haarsträubenden Situationen, wenn Kinder in ihren Kleingruppen auf teilweise engen Fussgängerwegen unterwegs sind, während nur eine Armlänge entfernt im Sekundentakt der Schwerlastverkehr bergab mit 50-60km/h vorbeirauscht und grosse Einfahrten, z.B. in Tiefgaragen den Fussgängerweg kreuzen.</p> <p>Dies verursacht grossen Stress nicht nur bei Kindern und ihren Eltern, sondern auch bei sämtlichen verantwortungsbewussten Verkehrsteilnehmern, die sich täglich mit unübersichtlichen und gefährlichen Situationen konfrontiert sehen.</p> <p>Es reicht, wenn ein Kind auf dem engen Trottoir mal ungünstig stolpert - bei diesem Verkehrsaufkommen und dieser Geschwindigkeit kann kein PKW und erst recht kein bergab fahrender LKW mehr rechtzeitig bremsen und eine Tragödie ist vorprogrammiert.</p>	2



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Es ist absolut unverständlich, dass der bestehende Fussweg/Schulweg abseits der Rickenstrasse vom unteren Teil des Dorfes bis zur Kirche, nicht auch hinter dem Kirchengelände weiter bis zum Schulgelände verlängert wird. Hier müsste dringend etwas gemacht werden und dies wäre ohne grossen Aufwand möglich.</p> <p>Der Schulbereich sollte auch viel besser sichtbar signalisiert werden, z.B. durch Markierungen auf dem Strassenbelag. Eine Temporeduktion im innerörtlichen Bereich wäre ebenfalls angebracht. Kaum jemand scheint sich an die 50 km/h zu halten. Eine Reduktion auf 30km/h innerorts würde Lärmbelastung sowie Bremswege reduzieren. Falls dies nicht im ganzen Ort machbar ist, dann wenigstens auf Schulweg-Bereichen der Rickenstrasse.</p>	
984	Mit dem Bau des Langtunnel und der damit verbundenen Verkehrsverlagerung wäre die Sicherheit in den Dörfern wieder ausreichend gewährleistet.	
985	Mit den drei beplanten Stellen sehen wir die aktuell neuralgischen Abschnitte erkannt.	
986	Mit einem Langtunnel Wattwil- Neuhaus, oder Wattwil-Uznach, würde die ganze Rickenstrasse sicherer. Das Hauptproblem ist der Schwerverkehr und bei allen Varianten ausser dem Langtunnel, muss der Schwerverkehr auf den Ricken, über den Ricken und auch wieder den Sedel hinunter und auch in die andere Richtung.	
987	Momentan grösstes Sicherheits— und Verkehrsproblem ist durch das Dorf St. Gallenkappel	
988	<p>Neuhaus hier ist das Verkehrsaufkommen mitunter am grössten die Verzweigung Richtung Eschenbach/Rüti als auch dann Richtung Bürg/Wald Turbental. Ich bin direkter Anwohner und ich finde es eine Zumutung von den Lärmemissionen und dem Verkehrsaufkommen her. Der Verkehr nimmt Jährlich zu, der Slogan Landluft in Stadtnähe der Gemeinde Eschenbach würde eher zum Slogan Stadtluft in Landnähe passen. Die Linienführung der Strasse durch das Dorf ist eine Katastrophe. Allerdings sehe ich es auch genauso wie im Projekt erwähnt, dass die vorgesehene Tunnelvarianten teuer sind und die vielen Ausflügler nicht davon abhält den Rickenpass zu befahren besonders die Motorradfahrer. Ich hoffe das der Gemeindepräsident von Eschenbach der ja direkt am Projekt beteiligt ist, die Situation in Neuhaus mit besonderer Aufmerksamkeit betrachtet.</p> <p>Mein Vorschlag für Neuhaus: Überdachung der Brücke. Abzweiger zu und von der Brücke und Rickenstrasse eliminieren. Umfahrung Neuhaus zwischen Eschenbach und Neuhaus. Durch die Dörfer 30er Zonen damit die Attraktivität durch diese Durchzufahren</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>abnimmt. Zudem sollte die Autostrasse besser in das Projekt miteinbezogen werden. Siehe auch mein Vorschlag weitere Varianten</p> <p>Leider wird mit diesem Projekt alleine die Rickenstrasse ab Neuhaus berücksichtigt, Ganzeinheitliche Lösungen für die Ganze Region ist wohl zu Teuer in der reichen Schweiz. Aber wer Günstig Kauft kauft 2 x gilt auch für Strassenprojekte.</p>	
989	Niergends	
990	Ortsverkehr bleibt, aber Transit muss in Tunnel Ortseingänge nur für Zubringedienst	
991	<p>Punkt 1) Die Situation rund um den Schulweg vom Schulhaus St. Gallenkappel bis ins Unterdorf/Gerendingen muss dringend verbessert werden. Wir können nicht warten, bis die Umfahrung in 30+ Jahren Realität wird...</p> <p>Der dichte Verkehr (vorallem von 06.30-09.00h, vor/nach Mittag, ab 16.30-19.00h) drängt zu einer sofortigen Verbesserung der Sicherheitssituation im Dorf. Die schmalen Trottoirs, der hohe Anteil an Schwerverkehr, die gefährliche Tiefgaragenausfahrt bei der Überbauung Felsrain sind insbesondere für Kindergärtler (heutzutage 4-jährige Kleinkinder!) und Schüler ein grosses Risiko.</p> <p>Die vielen verschiedenen Benützer (Kindergärtler, Schüler, Velo- und Kikifahrer, Passanten und Eltern mit Kinderwagen teilen sich die schmalen Gehwege, wobei es immer wieder zu brenzlichen Situationen kommt.</p> <p>Von der Kirche bis Gerendingen/Unterdorf existiert der beliebte "Kirchweg", womit die Hauptstrasse sehr gut umgangen werden kann. Leider fehlt es an einem Verbindungsstück von Parzelle 84S (Kirche/Familienzentrum) bis zum Schulhaus. Es fehlen lediglich 60-100 Meter, welche bislang leider nicht realisiert wurden. Heute sind alle Fussgänger gezwungen, ab der Kirche auf dem Trottoir zu gehen, dicht neben dem Verkehr und vorbei an der gefährlichen Ausfahrt der Überbauung Felsrain. Bitte prüfen Sie, ob solch ein separater Verbindungsweg über die Wiese realisierbar wäre?</p> <p>Alle wissen von der gefährlichen Schulwegsituation: Die Gemeinde, die Schule, die Eltern, das ganze Dorf. Verhindern wir doch eine Tragödie</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>wie sie sich in Zürich ereignete, als ein Junge tödlich verunglückte an einer bekannten, riskanten Kreuzung.</p> <p>Die Elternschaft aus Chappelle hat schon verschiedentlich versucht Druck zu machen, um die Verkehrssicherheit für ihre Kinder zu verbessern - bislang leider ohne grossen Erfolg. Ich wäre froh, wenn das Anliegen endlich Gehör finden würde - nun direkt beim Kanton St. Gallen, wenn die Gemeinde Eschenbach kein offenes Ohr hierfür hat.</p> <p>Bitte prüfen Sie auch weitere Möglichkeiten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit mittels Tempo 30 durch's Dorf oder einer grossen Markierung "Achtung Schule" auf dem Strassenbelag.</p> <p>Punkt 2) Ausfahrt A15 von Schmerikon - Ausfahrt Neuhaus: Es stockt regelmässig im Feierabendverkehr bei der Autobahnausfahrt. Der Stau entsteht, weil viele Fahrzeuge in Neuhaus Richtung Eschenbach abzweigen wollen und beim Lichtsignal in Neuhaus Schlange stehen. Der Verkehr staut bis ins zweispurige Autobahntunnel Schmerikon-Neuhaus retour. Die Fahrzeuglenker fahren mit 100 km/h in die Kurve im Tunnel von Schmerikon nach Neuhaus. Oftmals blinkt keine Warnsignalisation im Tunnel, trotz Stau und stehenden Autos in der Tunnelröhre. Brandgefährlich wie ich finde. Könnte der Verkehr Richtung Eschenbach anders geführt werden (ohne Kehre in Neuhaus)? Die Problematik wird sich akzentuieren, je mehr in den Dörfern Eschenbach und Neuhaus weiter gebaut wird.</p> <p>Punkt 3) Einfahrt zum Volg/Gerendingerstrasse. Es werden nun durchgängige Trottoirs gebaut. Ich zweifle, dass dies die Verkehrssicherheit der Fussgänger entlang der Gerendingerstrasse massgeblich verbessert. Die Einfahrt ist sehr eng, sodass zwei Fahrzeuge nicht kreuzen können und regelmässig auf's Trottoir fahren zum Ausweichen. Sehr gefährlich. Es gibt viel Verkehr wegen des Ladenbetriebes und der Erschliessung für das ganze wachsende Gerendingerquartier (aus alten Einfamilienhäuser entstehen Mehrfamilienhäuser mit 5 und mehr Parteien). Welche Möglichkeiten stehen zur Verfügung, um die Situation zu entschärfen?</p> <p>Punkt 4) Der geteerte Gehstreifen von Betzikon bis zum Rest. Waldegg ist sehr gefährlich. Immer wieder sind Fussgänger unterwegs, wo Auto's direkt</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	daneben mit 80 km/h vorbeifahren. Damit die neuen Verkehrsberuhigungsinseln beim Restaurant gebaut werden konnten, wurde nun der Gehstreifen verschmälert. Noch mehr Risiko für die Fussgänger, wie ich finde.	
992	Rankkombination Hinterer Hummwald 47.270146, 9.054706 ereignen immer wieder Unfälle. Durchschlge 47.260754, 9.033600 Kurve wird immer wieder überschätzt. Passhöhe 47.261541, 9.039449 über diese Kuppe wird viel überholt. Eggweid 47.254520, 9.021667 es immer wieder in dieser Rechtskurve überholt obwohl die Sicht nicht reicht. Waldegg 47.251211, 8.991099 immer noch Personen auf der Fahrbahn.	
993	Restaurant Waldegg Fussgängerüberführung, Dorf St.Gallenkappel Umfahrung mit Langtunnel,	
994	Restaurant Waldegg nicht vergessen	
995	Ricken bis St.Gallenkappel	
996	Rickenstrasse Dorf St.Gallenkappel	
997	Rickenstrasse: Ab Restaurant Krone bis Fussgängerstreifen Berg St. Gallenkappel. Elektronische Tempobeschränkung in beiden Fahrtrichtungen auf Tempo 30 während der Schulzeit. Morgens 07 15 Uhr bis 08 00 Uhr Mittags 11 40 Uhr bis 12 20 Uhr Nachmittag 13 20 Uhr bis 14 00 Uhr Abends 15 35 Uhr bis 16 15 Uhr  An Wochenenden und während den Ferien braucht es keine Einschränkungen.	
998	Schulweg in St. Gallenkappel vom Unterdorf direkt zum Schulhaus (oberhalb Kirche)	
999	Schulwege an der Rickenstrasse wie z.B. hier in St. Gallenkappel müssen optimiert werden.	
1000	Sehr geehrte Damen und Herren, nach Möglichkeit sollt im Unterdorf bei Volg und ehemalige Post im Oberdorf ein Lichtsignalanlage für Fussgänger erstellt werden, da es manchmal schwierig ist die Strasse zu überqueren.	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
1001	Sehr wenig Schutz für Velofahren und Fussgänger. Der Fussgänger, der besonders unsere Schulkinder schützen sollte, wurde in Betzikon den Anwohnern einfach wieder weggenommen!!!!	
1002	Sehr wenig Stutz für Velofahren und Fussgänger. Der Fussgängerstreifen in Betzikon wurde den Anwohner ja wieder weggenommen!!!! Es ist eine sehr befahrene Strasse gerade bei den Stosszeiten, wenn die Schulkinder auf dem Heimweg diese überqueren müssen.	
1003	<b>2 identische Eingaben</b> Sicher im Bereich Dorf Ricken und St.Gallenkappel	2
1004	Siehe auch oben. Zusätzlich: -die Haltestelle Steg wird häufig für Fahrten zum Restaurant Waldegg benützt. Eine sichere Fussverbindung fehlt.	
1005	siehe unsere schriftliche Eingabe	
1006	siehe vorangehende beurteilung	
1007	sinnvoll verbessern, keine Geldverschwendung, auf Natur achten	
1008	So rasch wie möglich, eine Alternativroute vorallem für Kindergarten- und Schulkinder • Zwischen Knoten Gerendingerstrasse (Volg) und Knoten Rüeterswilerstrasse (Schulhaus) gibt es keine Alternativrouten für den Langsamverkehr und seit Jahren zu wenig Schutz für Velofahrer und Fußgänger, welche sich gerade dort häufen auf Schul- und Arbeitsweg.	
1009	St. Gallenkappel, Fussgängerstreifen auf der Höhe Metzgerei	
1010	St. Gallenkappel: zwischen dem Unterdorf, Abzweigung Gerendingerstrasse und dem Oberdorf, Abzweigung Feldstrasse sollte der Schutz für Kindergärtner und Schüler auf ihrem Kindsgi/Schulweg, für Fussgänger und Velofahrer verbessert werden.  Grüazi Herr Meeder, wie wird gewährleistet, dass die zahlreichen privaten Quellen/Brunnenstuben in St. Gallenkappel aufgrund des Bauvorhabens nicht versiegen?	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
1011	St. Gallenkappel/ Schulhaus WALDEGG Parkplätze und Waldegg Bushaltestelle. Bushaltestelle verschieben direkt zur Waldegg! Es sind viele kleinere Kinder dort. Sie rennen los, sie sehen die Gefahr nicht. Selber erlebt!!	
1012	Strassenbreiten auf der ganzen Strecke (insbesondere auch zwischen Wattwil und Ricken) genügend breit auslegen, dass 2 Lastwagen (Breite 2.6m, mit Spiegel gut 3m) ohne Probleme bei 80 km/h kreuzen können Sicherheitseinrichtungen (Leitplanken) im Bereich Wattwil bis Ricken Kurvenradien genügend gross auslegen, dass Sattelschlepper mit un gelenkten Achsen die entgegenkommende Fahrspur nicht überstreifen Steigungen für 44t-Fahrzeuge (Fahrzeuge mit Wechselbehältern des kombinierten Verkehrs) auslegen Langsamverkehr klar vom motorisierten Verkehr trennen keine Höchstgeschwindigkeiten unter 50 km/h Zugang zu den Dörfern für Lastwagen im Verteilerverkehr weiterhin zulassen (Strassen durch St. Gallenkappel und Ricken nicht vollständig mit Verkehrsinseln verbauen) Die Route ist weiterhin als Schwertransportroute vorzusehen, insbesondere bei Ortsdurchfahrten, welche aufgrund von Tunnelbauten der Neubaustrecken weiterhin mit Schwertransporten durchfahren werden müssten (Ricken, St. Gallenkappel)  Begründung: Aufgrund der Verkehrszahlen und dem Wachstum des Güterverkehrs sind bei Neubauprojekten leistungsfähige Verkehrsträger für den Güterverkehr zwingend notwendig.	
1013	Trottoir Einbau vom Altersheim direkt ins Dorf Chappelle d.h. rechts der Hauptstrasse, forcieren.	
1014	Überall dort, wo gerast werden kann, v.a. für Velos gefährlich bis jetzt.	
1015	Umsetzen der Variante 03+. Damit können alle neuralgischen Stellen entschärft werden.	
1016	<b>2 identische Eingaben</b> Unabhängig von den Umfahrungsvarianten in St. Gallenkappel und Betzikon, welche bestimmt noch 15 bis 20 Jahre brauchen, bis sie realisiert werden, sind parallel dazu schnell/sofort realisierbare Verbesserungen im Bereich Sicherheit, vor allem für die Schüler an der Rickenstrasse anzugehen.	2



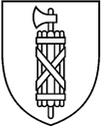
Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Um möglichst rasch die bestehenden Gefahren zu reduzieren, bitte ich Sie folgendes zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Schulwege für beide Dorfhälften sicherer gestalten: Über- / Unterführungen und Erweiterung des Schulweges von der katholischen Kirche zum Schulhaus über einen separaten Weg durch die Wiese.</li><li>- «Achtung Schule» auf Strassenbelag markieren</li><li>- Tempo 30 durch das Dorf (Lärmreduktion und kürzerer Bremsweg)</li><li>- Gefährliche Einfahrten Volg, Ausfahrt Tiefgarage Felsenrain-Überbauung entschärfen</li><li>- Massnahmen für den Langsam-Verkehr (Fussgänger- / Fahrradweg)</li></ul>	
1017	Unten von Neuhaus. Bis oben (?) Müsste abgestimmt werden bis wo oben auf Rickenstrasse. Das spielt eine Rolle für Gommiswald.	
1018	Velowege	
1019	Verkehr müsste mit einem Tunnel von Neuhaus nach Wattwil geführt werden. Alle anderen Varianten meiner Meinung nicht sinnvoll, da der Durchgangsverkehr sowieso nur von der einen zur anderen Seite möchte. Im Winter wäre dann das Problem mit steckenbleibenden LKW's gelöst! Ausfahrten bei St. Gallenkappel, Ricken und Wattwil würden reichen. Wenn nur Ausbau der Strassen gemacht werden, bringt das eher Nachteile, da noch schneller gefahren wird und wir Landwirte nicht besser über die Strasse kommen. Geschwindigkeitsreduktion auf 60 km/h an schwierigen, bewohnten Stellen gewünscht.	
1020	Vermehrte Kontrollen. Innerorts Raser auch in der Nacht kontrollieren! 30 Zohnen. Trottoir verbreitern und höhere Randsteine. Ausweichmöglichkeiten für Fussgänger und Biker auf der ganzen Strecke.	
1021	viele Stellen...	
1022	Volg Einfahrt/Ausfahrt.	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Schule Einfahrt/Ausfahrt.</p> <p>Hotel Rösslein weg</p> <p>Weg auf Seite Altersheim dem Feld entlang. Dort auch sicherer Übergang zu diesen Strassen oberhalb und unterhalb des Altersheims über die Hauptstrasse.</p> <p>Strassenführung begrünen.</p> <p>Tunnel unterirdisch und Strasse darüber begrünen.</p>	
1023	Volg st.gallenkappel	
1024	vom Altersheim Berg in St. Gallenkappel bis oben am Dorf, ehemals Rest. Krone Radweg	
1025	Von Wattwil her kommend 50 er Tafel Richtung Wattwil vor den Sunnehüslirank verlegen. Oder Tafel sehr gefährlich anbringen.	
1026	Vor allem im Ricken evtl. mit Lichtsignalen.	
1027	Vor allem im Sommer sind viele MotorradfahrerInnen und VelofahrerInnen unterwegs. Gut wäre ein besserer Schutz für die VelofahrerInnen	
1028	Vorallem durchs Dorf St. Gallenkappel, inklusive Betzikon	
1029	Vorfallen im Dorf St. Gallenkappel.	
1030	Waldegg, was da gebaut wurde, hilft nicht, Personen gehen ohne zu schauen über die Strasse	
1031	<p>Was uns da vorgestellt wurde ist absolute Geldvernichterei, Kultulandverschandelung und hat nichts mit Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der gesamten Rickenstrasse zu tun. Der Verkehrslärm bleibt auch. Die Planer freut's. So haben sie Jahrzehntlang ein sicheres Einkommen.</p> <p>Das einzig Richtige ist ein Langtunnel von Wattwil bis Neuhaus. Vor Allem für die Zukunft!</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
	<p>Seit 2001 die LSVA eingeführt wurde, ist der Mehrverkehr drastisch angestiegen und wird, wie schon in den letzten 50 Jahren, die nächsten 50 Jahre weiterhin zunehmen.</p> <p>Siehe: <a href="https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/publikationen/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf.download.pdf/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf">https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/publikationen/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf.download.pdf/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf</a></p> <p>Machen Sie doch mal für 1 Jahr ein LKW-Fahrverbot über den Ricken, wo nur Zubringerdienst erlaubt ist. (Natürlich mit Kontrollen) Kostet fast nichts und die Rickenstrasse wird schon massiv beruhigt.</p> <p>Geld soll nicht blödsinnig verpulvert werden, sondern soll sinnvoll eingesetzt werden.</p> <p>Wenn ein Langtunnel wegen der Geldfrage als unrealistisch dargestellt wird, dann lasst doch die ganze Planerei und Bauerei einfach sein. Das wäre die günstigste Variante. Lieber soll es so bleiben, wie es ist, statt neue, unsinnige Steuerverschwendungs - Projekte zu haben.</p>	
1032	Wenn kein Langtunnel dann der ganzen Strasse entlang ein Fuss- und Radweg.	
1033	Wie berücksichtigen sie die Landwirtschaft ohne Tunnel ? Es ist jetzt schon schwierig die Strasse zu überqueren.	
1034	<b>2 identische Eingaben</b> Zu grosses Verkehrsaufkommen auch im Ländlichen Bereich. Immer wieder bedrohliche Situationen mit dem Landwirtschaftlichem Verkehr.	2
1035	Zurzeit alles ok.	
1036	<p>Zwingend und kurzfristig sollte der Strassenabschnitt zwischen Gebertingen Bündt und Eggweid ( ca. 1,5 km), verbreitert und mit einem Fahrradstreifen ergänzt werden.</p> <p>Obschon die Fahrradstrecke via Rüeterswil-Walde-Ricken verläuft, wählen sehr viele 2 Rad Fahrer die Hauptstrassen Strecke und die ist in diesem Bereich am gefährlichsten.</p> <p>Das gleiche gilt für die Strecke vom Ricken bis Wattwil.</p>	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
1037	Zwischen dem Knoten Gerendingerstrasse (Volg) und Knoten Rüeterswilerstrasse (Schulhaus) gibt es keine Alternativrouten für den Langsamverkehr und seit Jahren zu wenig Schutz für Velofahrer und Fussgänger. Auf dieser Strecke häuft sich der Verkehr, Betrieb wegen Schul- und Arbeitsweg.	
1038	Zwischen der Gerendinger- und Rüeterswilerstrasse. Hier gibt es wenig Schutz und es ist sehr gefährlich auch für Kinder (Schulweg). Das Einlenken mit dem Velo oder Mofa von der Rickenstrasse in die Rüeterswilerstrasse zu Stosszeiten fast nicht möglich. Man steht verloren in der Mitte der Strasse und die Autokolonnen fahren an einem vorbei.  Radweg	
1039	Zwischen der Gerendingerstrasse (Volg) und der Rüeterswilerstrasse (Schulhaus) gibt es keine Alternativrouten für den Langsamverkehr und seit Jahren zu wenig Schutz für Velofahrer und Fußgänger bietet, insbesondere aufgrund von Schul- und Arbeitsweg.	
1040	Zwischen Gerendinger- und Rüeterswilerstrasse. Hier gibt es wenig Schutz für Fussgänger und Velofahrer. Da Schulweg auch gefährlich für die Kinder.	
1041	Zwischen Gerendinger- und Rüeterswilerstrasse. Hier gibt es wenig Schutz für Fussgänger und Velofahrer. Einspurstelle für Velofahrer Rickenstrasse in die Rüeterswilerstrasse ist sehr gefährlich.	
1042	<b>Zwei identische Eingaben</b> Zwischen Knoten Gerendingerstrasse (Volg) und Knoten Rüeterswilerstrasse (Schulhaus) gibt es keine Alternativrouten für den Langsamverkehr und seit Jahren zu wenig Schutz für Velofahrer und Fußgänger, welche sich gerade dort häufen auf Schul- und Arbeitsweg. Tempo 30 als Lärmschutz wird in Deutschland oft eingesetzt / auch bei grossem Verkehrsaufkommen	2
1043	Zwischen Knoten Gerendingerstrasse (Volg) und Knoten Rüeterswilerstrasse (Schulhaus) gibt es keine Alternativrouten für den Langsamverkehr und seit Jahren zu wenig Schutz für Velofahrer und Fussgänger, welche sich gerade dort häufen auf Schul- und Arbeitsweg. Mit einer Umfahrungsstrasse wäre diese Problem natürlich auf behoben.	



Nr.	Bemerkungen der Mitwirkenden	Identische Nennungen
1044	<p>Zwischen Knoten Gerendingerstrasse (Volg) und Knoten Rüeterswilerstrasse (Schulhaus) gibt es keine Alternativrouten für den Langsamverkehr. Infolge der enorm hohen Verkehrsbelastung hat dies einen viel zu geringen Schutz der Velofahrer, Fussgänger und Schüler vor dem Schwerverkehr durch das Dorf zur Folge.</p> <p>Knoten Rickenstrasse – Gerendingerstrasse: Allgemein ist der Veloweg durch das Dorf von St. Gallenkappel in seiner Wegführung sehr schlecht signalisiert. So mündet er ohne klare Kennzeichnungen und Signalisierungen in die Gerendingerstrasse. Diese unklare Situation hat bereits Unfälle verursacht.</p>	
1045	<p>Zwischen Unterdorf St.Gallenkappel und dem Bereich des Schulhauses sollte der Veloverkehr und der Schulweg für die Primarschüler unbedingt von der Rickenstrasse abgetrennt werden. Der heutige Zustand ist punkto Verkehrssicherheit prekär.</p>	
1046	<p>Zwischen Volg und Schule müsste eine Lösung für den Schulweg gefunden werden. Das Trottoir ist zu schmal und die Zufahrten teilweise schlecht sichtbar. Das Risiko für die Kinder ist gross. Ideal wäre eine Wegführung über die Wiese hinter der Kirche bis zur Schule.</p>	



## 1.7 Per E-Mail oder Briefzustellung eingereichte Eingaben



## Ziele der IG «Umfahrung Chappelen»

### Unsere Ziele im Allgemeinen sind:

- Aktiv und konstruktiv am Mitwirkungsverfahren teilzunehmen.
- Die Bevölkerung aller Altersklassen auf das laufende Verfahren aufmerksam zu machen.
- Allen Interessierten die Grundlage und die vorgeschlagenen Varianten zu erläutern.
- Die Mitwirkung zu erläutern und Hilfestellung beim Ausfüllen des Formulars zu bieten.
- Die Ortskundigen und Betroffenen anzuhören und ihre Anliegen vor dem TBA SG zu vertreten.



**wirk mit !**

[www.ig-umfahrung-chappele.ch](http://www.ig-umfahrung-chappele.ch)

Mit obigen Punkten gelingt uns eine **umfassende Rückmeldung mit konkreten Vorschlägen** ans TBA SG im Sinne der Mitwirkung.

### Unsere Ziele im Speziellen sind:

- Die **beste Lösung für St.Gallenkappel und Betzikon** zu erreichen, die **nicht die kostengünstigste** Variante sein kann!
- Für die Bestvariante einer Umfahrung von St. Gallenkappel und Betzikon eine möglichst **hohe Einigkeit im Dorf** zu erzielen.

Mit obigen Punkten gelingt es uns, dass möglichst **wenige Einsprachen erfolgen** und so eine reelle Chance auf eine **rasche Umsetzung** dieses Jahrhundertprojekts in **enger Zusammenarbeit** mit der Gemeinde Eschenbach und dem Kanton eröffnet wird.

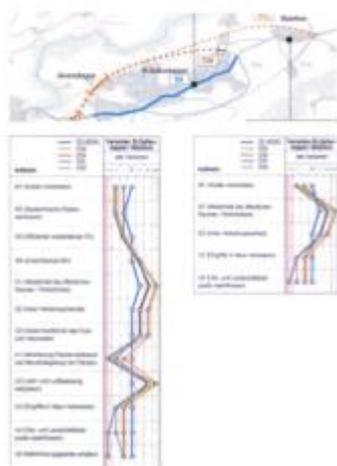
## Stellungnahmen der IG zu den Fragen des TBA SG im e-Formular

- **Langtunnel Neuhaus - Wattwil:**

Es ist nachvollziehbar, dass ein Langtunnel (Basistunnel) für die bewohnten Gebiete einen geringeren Nutzen und unverhältnismässige hohe Kosten bringt als eine Umfahrung der einzelnen Siedlungsgebiete.

- **Varianten der Umfahrung St.Gallenkappel und Betzikon:**

- Die beiden **Südvarianten** O3c und O3d erhalten in Ihrer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) in Zahlen ausgedrückt eine **negative Bewertung von -7 (O3c) und -2 (O3d) Punkten**. Es ist nachvollziehbar, dass diese nicht weiterverfolgt werden.
- Die **Nordvariante kurz** O3b erzielt gemäss ZMB **ebenfalls eine negative Bewertung mit -3 Punkten!** Also schlechter bewertet als die Variante Süd lange O3d.
- **Nur die Variante Nord lang (O3a) erzielt eine deutlich positive Bewertung, +2 Punkte!**



Graphik  
TBA Kanton St. Gallen

vorgeschlagene Varianten

Indikatoren	O3	O3a	O3b	O3c	O3d
	Umfahrung	Tunnel Nord lang	Tunnel Nord kurz	Tunnel Süd lang	Tunnel Süd kurz
W1 Kosten minimieren	0	-2	-2	-1	-2
W2 Strukturelle Risiken minimieren	-1	-2	-2	-1	-2
W3 Effizienter und attraktiver ÖV	0	-1	-1	-1	-1
W4 Erreichbarkeit MIV	0	1	1	1	1
Q1 Attraktivität des öffentlichen Raumes / Wirtschaftlichkeit	1	3	2	-2	-3
Q2 Hohe Verkehrsleistungen	0	2	1	1	2
Q3 Hoher Komfort für den Fuss- und Veloverkehr	0	2	1	1	2
L1 Minimierung Flächenverbrauch und Neuenbelegung von Flächen	0	-1	-2	-3	-3
L2 Lärm- und Luftbelastung reduzieren	0	3	2	2	3
L3 Eingriffe in Natur minimieren	0	-1	-1	-2	-2
L4 Orts- und Landschaftsbild positiv beeinflussen	0	-1	-1	-3	-3
L5 Naherholungsgebiete erhalten	0	-1	-1	-3	-1
<b>Total prioritäre Indikatoren</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>-1</b>	<b>-3</b>	<b>-1</b>
<b>Total alle Indikatoren</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>-3</b>	<b>-7</b>	<b>-2</b>

akzeptable Variante

in Zahlen



## Forderungen der IG auf Basis der o.g. Zielsetzungen und Stellungnahmen

### 1. FORDERUNG: STREICHEN DER VARIANTE ‚NORD KURZ‘ (O3B)

- Die Zweckmässigkeitsbeurteilung **zeigt deutlich**, dass ein **weiteres Verfolgen der Variante Nord kurz (O3b)** durch die schlechtere Bewertung als die bereits ausgeschiedene Südvariante O3d **nicht zu begründen** ist.
- Die **Variante Nord kurz (O3b)** ist zu streichen und nur noch die **Variante Nord lang (O3a)** weiterzuverfolgen.  
Andernfalls stellen wir die Glaubwürdigkeit der ZMB des TAB SG generell in Frage!
- **Weitere zentrale Gründe** gegen eine Variante Nord kurz O3b sind:
  - Betzikon bleibt aussen vor, was dem Grundsatz des TBA SG widerspricht, dass in Hinblick auf die Verkehrsentslastung **alle Siedlungen an der Rickenstrasse zu berücksichtigen** gilt.
  - Die Rüeterswilerstrasse wird im Holz/Kronenwiese so von der Tunnelausfahrt der kurzen Nordvariante durchtrennt, dass dies zu ihrer **Überführung** eine Reihe **weiterer komplexer baulicher Massnahmen** erforderlich macht, die in der provisorischen Linienführung der bisherigen Planungsphase nicht dargestellt, also unberücksichtigt sind.
  - Das **Oberdorf** wird in seinem bestehenden **Verkehrsfluss** zu den Zonen für Wohnen, Gewerbe und Industrie sowie für öffentliche Bauten und Anlagen (Mehrzweckgebäude) im Holz auf eine besonders empfindliche Weise **unterbrochen**.  
Dadurch wird stark behindert:
    - a) die **Feuerwehr** in Mehrzweckgebäude,
    - b) der **Werkdienst** in Mehrzweckgebäude,
    - c) das **Militär** in Zivilschutzanlage des Mehrzweckgebäudes,
    - d) **Vereinsleben** (Musik-Gesellschaft, Jodel-Club, Verkehrsverein, etc.) in den Lokalen des Mehrzweckgebäudes, und
    - e) **Öffentliche Grossanlässe** auf dem großen Parkplatz gegenüber dem Mehrzweck (Viehschau, Schwingfeste, Chappelen on Ice, Raiffeisen-Bank Genossenschaftsversammlung, etc.).
  - Die Wendeschleife für die Schneider-Busse des öffentlichen Verkehr in der Kronenwiese entfällt, was eine wesentliche **Verschlechterung** des Anschluss an den **ÖV** für das Oberdorf/Rüeterswil zur Folge hat.

Aufgrund aller obigen aufgeführten Gründe ist der **Raumwiderstand** und das **Einsprache-Potential** gegen die Nordvariante kurz O3b **besonders hoch!**

## 2. FORDERUNG: EINE DURCHGEHENDE UNTERTUNNELUNG - DIE VARIANTE, NORD LÄNGER' O3A\*

Basierend auf den oben aufgeführten Gründen ist im weiteren Prozess der Machbarkeitsstudie sowie der quantitativen und qualitativen Bewertungsanalyse **alleine die Variante Nord lang (O3a) weiter zu verfolgen**, und dies unter Berücksichtigung der **Auflage einer Untertunnelung der gesamten Streckenführung** der Umfahrung von Neuhaus bis Ende Betzikon.



Die geplante, offene Strassenführung im Gerendinger-Täli ist ebenfalls im Tunnel zu führen.

- Die Lärm-Emissionen einer offenen Linienführung in der Talmulde eines Wohngebiets würden das gesamte Unterdorf und den Dorfkern von St. Gallenkappel in der bisherigen Lebensqualität empfindlich beeinträchtigen.
- Landwirtschaftsbetriebe und der Wanderweg durchs Dorf, wie auch der Seitenast des Jakobsweges von St. Gallen, würden abgetrennt.
- Das Gerendinger-Täli stellt einen unschätzbaren Wert hinsichtlich Naherholung, Langsamverkehr und innerer Verdichtung gemäss Zonenplan dar.

Insgesamt ist bei der derzeit vorgeschlagenen **Nordvariante O3a** mit einem sehr **hohen Raumwiderstand** im Unterdorf und Dorfkern zu rechnen, der ein **grosses Einsprache-Potential** und **Widerstand** der betroffenen Bevölkerung mit sich bringt.



- Im Vergleich dazu wäre bei der **in Erwägung gezogenen Tunnelerstellung im Tagbau im Oberdorf** mit einer Steigung von **bis zu 6.5%** zu rechnen, auch bei offener Streckenführung im Gerendinger-Täli. Dies führt zu einer dritten Fahrbahn im Tunnel und den entsprechenden Mehrkosten.



Insgesamt ist bei der von der IG vorgeschlagenen **Variante Nord länger (O3a<sup>+</sup>)** mit einem sehr **geringen Raumwiderstand** und sehr **tiefem Einsprache-Potential** zu rechnen.

Rund **250 Einwohner:innen**, **über 10 Gewerbebetriebe**, die **politische Ortspartei der Mitte**, **wie auch die Gemeinde** unterstützen die **neue Variante Nord länger (O3a<sup>+</sup>)**, welche die sinnvollste und beste Lösung einer Umfahrung von St. Gallenkappel ist. Die Chance auf eine effiziente, zeitsparende und kostengünstige Umsetzung steigt dadurch wesentlich und damit auch eine reelle Chance auf die rasche Umsetzung dieses Jahrhundertprojekts in Zusammenarbeit mit der Gemeinde und dem Kanton.



### **3. FORDERUNG EINER SCHNELLSTMÖGLICHE UMSETZUNG DES KONZEPTS 'LANGSAMVERKEHR' ENTLANG DER RICKENSTRASSE**

- Zwischen Knoten Gerendingerstrasse (Volg) und Knoten Rüeterswilerstrasse (Schulhaus) gibt es keine Alternativrouten für den Langsamverkehr. Infolge der enorm hohen Verkehrsbelastung hat dies einen viel zu geringen Schutz der Velofahrer, Fussgänger und Schüler vor dem Schwerverkehr durch das Dorf zur Folge.
- Knoten Rickenstrasse – Gerendingerstrasse: Allgemein ist der Veloweg durch das Dorf von St. Gallenkappel in seiner Wegführung sehr schlecht signalisiert. So mündet er ohne klare Kennzeichnungen und Signalisierungen in die Gerendingerstrasse. Diese unklare Situation hat bereits Unfälle verursacht.

Wir danken ihnen für Ihre Kenntnisnahme unserer Stellungnahme und Forderungen als Beitrag zur Mitwirkung im Jahrhundertprojekt der Umfahrung St. Gallenkappel und Betzikon.

Gerne stehen wir für Rückfragen und eine weitere, vertiefte Diskussion zur Verfügung.



## **Stellungnahme Betreff; Umfahungsstrassenplanung am Ricken**

Sehr geehrte Herren,

Ich bin im Dorfe Ernetschwil aufgewachsen und auch noch wohnhaft, ich habe in diesen 65 Jahren viele Entwicklungen in und um die Gemeinde und Region miterlebt und teilgenommen.

### **Umfahrung Uznach**

Vor ca. 50 Jahren wurde schon an Plänen für eine Umfahrung Uznach über Herrenacker gearbeitet, geschehen ist bis heute nichts, auch am Widerstand der Anwohnern, und weil es keine weitreichende Entlastung gebracht hätte.

Seit Jahren wird wieder versucht eine Lösung zu finden, und ich behaupte es werden wieder jahrelange (ver)Planungen verstreichen ohne gesamtheitliche, zielorientierte und nachhaltige Lösungen zu präsentieren.

### **Heute haben wir folgende Probleme, in allen Gemeinden**

- viel mehr Einwohner in allen Gemeinden
- es werden auch in den nächsten 20 -30 Jahren noch mehr
- viel mehr Autos auf den Strassen
- es werden in den nächsten 20 - 30 Jahren noch mehr
- alle Einwohner sind mehr mit Autos usw. unterwegs
- alle gehen nicht zu Fuss einkaufen usw.
- viele bestellen Online was täglich 10 verschiedene Lieferanten ausliefern
- viele Geschäfte bestellen heute - Morgen wird geliefert. (Kein Lager mehr)
- viele Geschäfte des täglichen Bedarfs existieren nicht mehr vor Ort, auch Arbeitsplätze
- die vielen Einwohner müssen auswärts Arbeiten, und fahren morgens und abends durch die Dörfer.
- ich habe schon erlebt, dass in Dörfern mit Umfahrungen noch mehr Geschäfte und Restaurants geschlossen wurden.
- es gibt noch viele andere Punkt die berücksichtigt werden müssen.



### **Noch ein Erlebnis meinerseits.**

Als ich vor mehr als 25 Jahren mit meiner Familie in die Ferien nach Venedig fuhr, habe ich zum Voraus meine Reise mit der Karte geplant, ohne Computer und Routenplaner, Ich fuhr die Strecke Chiasso – Mailand – Bologna , fuhr ich ca. 10 km ausserhalb von Mailand auf dem Autobahnring, das nenne ich eine weitsichtige und zukunftsorientierte Umfahrung.

Das hat mich damals imponiert.

### **Planungshorizont erarbeiten**

Wer eine Strasse langfristig in .... Jahren ausführen möchte, sollte sofort die geeigneten und längerfristig dazu benötigten Flächen in die Ortsplanung einfliessen lassen, und als Bauverbote einzuzeichnen, leider ist das in allen Orten seit ... Jahren sträflichst vernachlässigt wurden, und fehlt heute völlig.

### **Umfahrung – Entlastung Uznach**

Ab Kreisel in Schmerikon – Linthpark – ausserhalb Burgerriedstrasse in Benknerstrasse. Somit entfällt die Anbindung an die Rickenstrasse nach Gommiswald, weil diese Strasse nur noch als Zubringer benötigt wird.

Kaltbrunn – Gommiswald – Ricken nur noch Zubringerdienst.

Uznach – Gommiswald – Ricken nur noch Zubringerdienst

#### **Variante 1**

Für später, schon jetzt nördlich an Benken vorbei bis Schänis eine Freihaltezone für eine Fortführung ausscheiden.

Wenn diese Strasse weiter bis Schänis resp. Anschluss Bilten gebaut würde könnten die Orte Kaltbrunn und Benken ihre Zufahrten zu dieser Strasse erstellen.

#### **Variante 2**

Kaltbrunn und Benken könnten von ihren Dörfern einen Zugang zur Benknerstrasse ausserhalb des Siedlungsgebietes erstellen, und so die Umfahrung Uznach benützen, mit Zugang in Schmerikon zur A15.

### **Bahnübergang Uznach:**

Wären gute Ideen damals schon vorhanden gewesen, hätte man bei der Sarnierung der Bahnstrecke Uznach – Kaltbrunn (Planung 16 Jahre), den Übergang anpassen können, damit die Strasse als Unterführung hätte erstellt werden können.

Sinnvoll wäre für Uznach ein 2-spuriger Grosskreisel Zürcherstrasse – Bahnhofstrasse, somit würde weniger Stau im Städtli stehen, und eine Spur könnte immer fahren.

### **Gommiswald**

Gommiswald wird nach dem geplanten Umfahrung Uznach den gesamten Verkehr schlucken müssen, denn wenn die Strasse oberhalb Uznach fertig ist, ???????

Gemäss Auskunft, die ich schriftlich erhalten habe, (19.04.2022) dürfen keine Fahrzeuge mehr von Ernetschwil nach Uznach fahren, denn das Zentrum Uznach ist dann Verkehrsfrei, gem. Auskunft des Planungsbüro müssen alle Fahrzeuge ab Ernetschwil durch Gommiswald oder St.Gallenkappel nach Uznach oder Schmerikon fahren. - Gommiswald freut euch-



### Ernetschwil

In Ernetschwil haben wir seit dem Bau der neuen Hofmühlebrücke an den Morgen – Mittag und Abendstunden sehr viel mehr Verkehr von den umliegenden Gemeinden, es fahren viele durch das Dorf von Schänis, Kaltbrunn usw. die nach Rapperswil, Jona und ins Zürcher Oberland liefern oder Arbeiten gehen. Hier können sie immer fahren, denn in Uznach stehen sie vom Spital Schlange wenn die Barriere geschlossen ist.

Zur Entlastung des Durchgangsverkehrs ist nur eine wirksame Entlastung zu erreichen, wenn der Transitverkehr wegfällt, sprich auf eine Strasse gelenkt wird, das nicht die Dörfer und Weiler tangiert. Da ist rigoros mit nur „Zubringerdienst“ zu beschildern.

Den allgemeinen Verkehr der Lieferungen, Einkäufe, Sport und Freizeit sowie Arbeiter und Gewerbe usw. wird die Dörfer weiterhin belasten, oder könnten durch punktuelle Entlastungsstrassen gelöst werden.

### Tunnel statt Ausbau an verschiedenen Orten.

#### Als Dauerhafte und Nachhaltige und Ökologisch Zukunftweisende Lösung

#### **Mit dem Bau eines Tunnels von der A15 in Neuhaus**

#### **Einstich Bauwil, bis zur Umfahrung Ausfahrt Lichtensteig (Bunt). Länge ca. 14 km.**

Ich bin mir bewusst dass das keine günstige Lösung ist, aber eine langfristig sicher günstigere als eine punktuelle Pflästerli – Lösung bis nach Wattwil.

Ein neuer Anschluss Wattwil an Umfahrungskreisel vom Ricken ist keine optimale Lösung mehr zu machen, weil es zu eng ist, also Anschluss Lichtensteig vorsehen.

#### Kosten.

Wenn wir die Kosten der vergangenen verplanten 50 Jahren für eine solche Lösung benützen könnten. ???

Wenn wir die Planungskosten der Ortumfahrungen der nächsten 20 Jahre auch noch in diese Nachhaltige und Zukunftsorientierte Lösung verwenden, ist schon viel der 14 km bezahlt.

Zukünftige Einsparungen im Unterhalt sind erheblich, denn es fällt kein Winterdienst und Salzen an, was über den Ricken Pass jährlich einiges kostet, und für den Tunnel spricht.

Auf halber Strecke könnte allenfalls noch eine Anbindung, Tunnelausfahrt, an das Zürcher Oberland vorgesehen werden, in der Nähe von dem Touristenpunkt Atzmännig. Für später planen (Laupen-Wald-Hinwil-Winterthur).

Ebenso könnte, wenn nötig, einen Zugang für Ricken realisiert werden.

Mit freundlichen Grüßen, und viel Erfolg und Motivation für eine baldige und Zukunftsorientierte und Weitsichtige Lösung, die auch in 100 Jahren noch seine Berechtigung hat.

#### NB;

*Stellen sie sich vor, hätten unsere Gross – und Urgrossväter vor 120 Jahren keine weitsichtigen Projekte wie Strassen, Brücken oder Tunnels erstellt, hätten wir heute zu vielen Orten keinen Zugang!!*



Guten Tag

Ich hatte schon Kontakt mit Herrn Oberlin und Herrn Meeder vom TBA Neuhaus. Hier im Anhang zur Sicherheit nochmals unser Antrag von Besitzer und Mieter mit Kindern in unseren MFH, die zur Schule gehen.

Die Trottoirs und Radwege müssen von Neuhaus bis Betzikon überprüft werden. Danke.

Vielen Dank und freundliche Grüsse

**Mitwirkungsverfahren bei der Überprüfung zur Situation Kantonsstrasse Wattwil bis Neuhaus im Jahr 2023  
Fehlende Trottoirs, Busbuchten, Behindertengerechte Bushaltestellen und sichere Rad-, Fuss- und Schulwege.**



Situation am 20.05.2022 an der Rickenstrasse in St. Gallenkappel, Abzweiger Gerendingerstrasse. Beim diesem Abzweiger endet der Radweg mit Trottoir von Neuhaus her. Hier sollte auf der Südseite mittels gelber Leitlinien ein Radstreifen bis zum Abzweiger Bauwilerweg eingezeichnet werden.



Auf der Nordseite der Rickenstrasse besteht ein Trottoir, aber es fehlt ein gelber Radstreifen bis zum Ende des bewohnten Gebiets im Weiler Betzikon. Das MW der Gerendingerstrasse läuft teilweise in die Kantonsstrasse, der Rest via MW-Leitung des Kantons in Richtung Bauwil.



Hier die Ein- und Ausfahrt in den Bauwilerweg gegen Westen. Ein gelber Radstreifen genügt auf beiden Seiten der Rickenstrasse.



Ab dem Bauwilerweg fehlt ein kombinierter Radweg / Trottoir bis zum Spycher. Hier kann der bestehende Gemeindeweg aufgehoben werden. Der Besitzer der Liegenschaft 396/397 lagert hier den Schnee der Tankstellenplätze ab. Dies ist ein Schulweg in alle Richtungen.



Hier die Ein- und Ausfahrt zum Restaurant beim Altersheim Berg auf der Westseite des Gebäudes. Die Zufahrt ist gefährlich. Dort ist gegen Westen und Süden eine Baulandreserve der Gemeinde. Die Busbucht und der Behindertengerechte Ausbau des Bushäuschens fehlt.



Hier rechts die nördliche (nicht Behindertengerechte) Bushaltestelle beim Altersheim Berg. Hier gegenüber sollte die neue (behindertengerechte) Bushaltestelle mit Busbucht zu stehen kommen. Der PP wurde ohne TSP-Verfahren (2 Parzellen) erstellt. Der Sichtwinkel der PP Ein- und Ausfahrt wird nicht eingehalten. Die Schliessung der Radweg- und Trottoir Lücke bis zum Spycher ist zwingend (war bis 2017 im Investitionsbericht des Kantons).



Eine Busbucht fehlt und die Bushaltestelle ist nicht Behindertengerecht ausgebaut. Wenn der Bus zu früh ist, hält er auf der Strasse und wartet auf die Termingerechte Abfahrt. Bei Stosszeiten staut sich der Verkehr zurück bis zum Lichtsignal beim Abzweiger in Neuhaus. Bei prekären Wetterverhältnissen (Schnee) bleiben Autos, und vor allem der Schwerverkehr auf der Rickenstrasse oft stecken. Es müssen Schneeketten montiert werden.



Hier eine Planskizze für den Bau von Alterswohnungen. Radweg und Trottoir fehlen. Laut TBA-Vorschriften ist neben Hauptstrassen ein Streifen von mindestens 6 Metern erforderlich. Die Einfahrt in die Bauwilergass ist nicht im rechten Winkel geplant, so dass später keine Einfahrten in die Parzellen 402 und 399 möglich sind (Sichtwinkel). Die Zufahrt zu den PP der Gemeinde kann auch über die Bauwilergass erfolgen, dann könnte die derzeitige Einfahrt aufgehoben werden. Das MW des grossen Parkplatzes wird (teilweise?) in die Meteorwasserleitung des Kantons abgeleitet, oder ohne Grundbucheintrag in die Parz. 913 gegen Süden.



Hier die Ausfahrt (vom Auto heraus am 19.05.2022 fotografiert) vom 2018 (ohne TSP für Parz. 753/399) erstellten Parkplatz beim Alters- und Pflegezentrum Berg gegen Osten. Der Sichtwinkel wird nicht eingehalten. Ein seit 2007 von der Chappeler Bevölkerung gewünschter Radstreifen mit Trottoir fehlt. Die Bushaltestelle beim Altersheim Berg sollte hierher, gegenüber der bestehenden Bushaltestelle auf der Nordseite, versetzt und behindertengerecht ausgebaut werden.



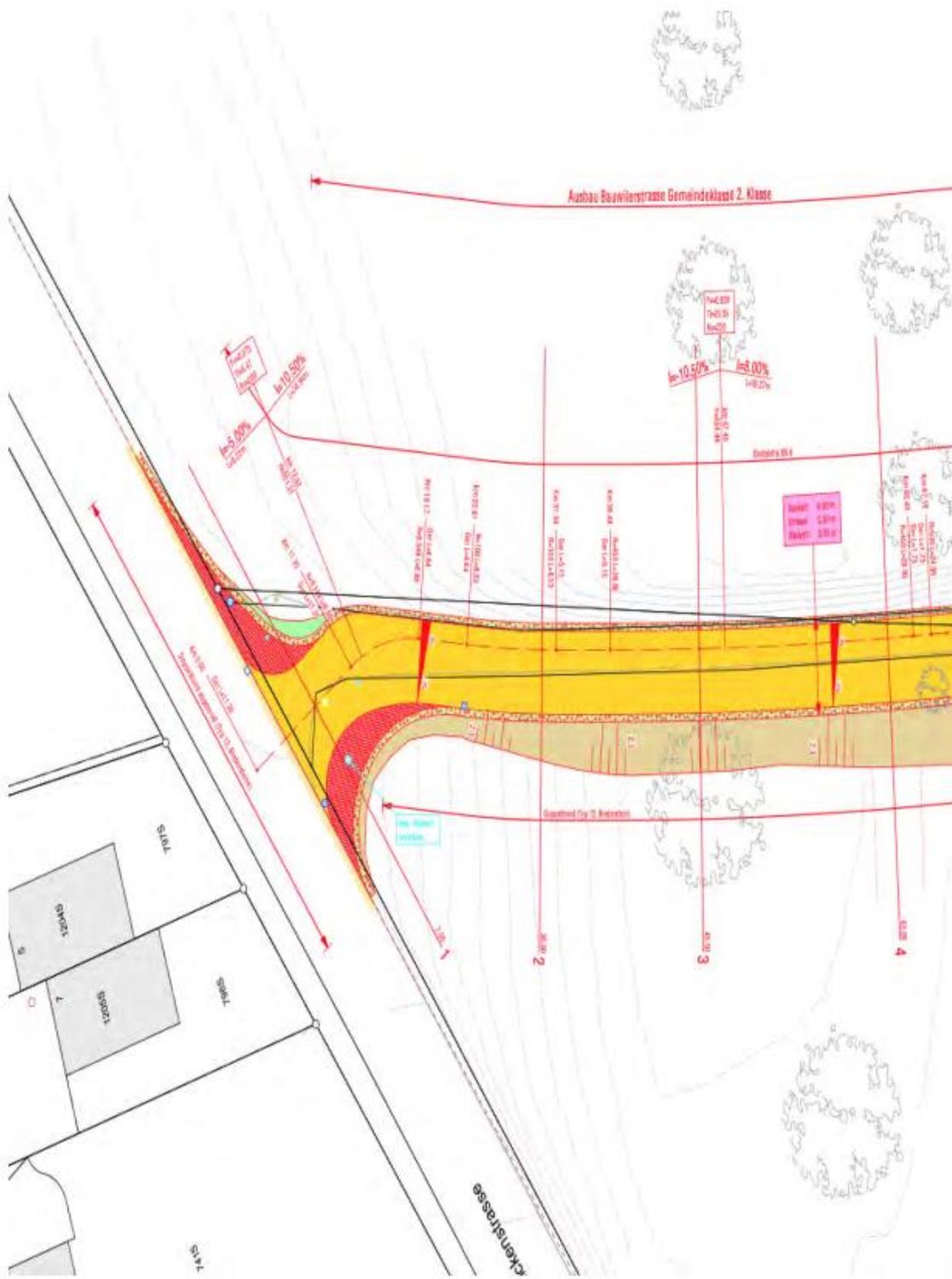
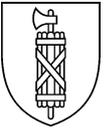
Hier die Ausfahrt aus der Bauwilergass (aus dem Auto heraus am 19.05.2022 fotografiert) gegen Westen. Der Sichtwinkel wird nicht eingehalten, weil die bestehende Böschung (mit Gras) die Sicht versperrt. Weiter fehlt in der Rickenstrasse eine Schutzinsel für die zahlreichen Benutzer des Wanderwegs Geretingen/Bauwil und für die Benutzer der Bushaltestelle. Die Leute werden den Umweg über die Berghaldenstrasse (diese ist privat) nicht benutzen.



Die von der Gemeinde geplante Einfahrt und Verbreiterung der Bauwilergass ist nicht im rechten Winkel (wie von Herr Bolt (Abt. Verkehrstechnik Kt. SG) an der Begehung am 7. Febr. 2019 von der Korporation gefordert wurde. Laut den Richtlinien TBA Kt. SG (R 2011.05) muss entlang von Staatsstrassen ein Freistreifen (Schnee/ Verlegung von Leitungen) freigehalten werden. Ein Radstreifen mit Trottoir bis zum Spycher fehlt (Schulweg). Die Bauwilergass Einfahrt von der Rickenstrasse her ist so zu gestalten, dass die Sichtwinkel für eine spätere Zu- und Wegfahrt rechts (Parz. 399) und links (Parz. 402) jederzeit möglich ist.



Die Bauwilergass muss neu im rechten Winkel und als Strasse 2. Klasse ausgebaut werden. Es ist zu beachten, dass die Böschungen gesichert werden (Schnee rutscht in die Strasse) und es genügend Platz für die neuen Erschliessungsleitungen neben der Bauwilergass gibt.





Seit dem Umbau des Altersheim Berg (Parz.753) und dem Bau der Parkplätze auf Parz. 399 hat sich das Gelände verändert. Das zusätzliche Meteorwasser wässert die Private L Parz. 913.

**Derzeit überprüft ja das TBA des Kantons St. Gallen die Staatsstrasse von Wattwil bis zur Verzweigung in Neuhaus bezüglich Umfahrung, Langsamverkehr, Verkehrssicherheit, Verkehrsberuhigung, Behindertengerechte Bushaltestellen, usw.**

Im Jahr 2017 hat die Gemeinde nicht bemerkt, dass die Pendenza der Erschliessung des Altersheimareals aus dem Investitionsprogramm des Kantons verschwunden ist. Zur Erschliessung gehören neben Verkehrsberuhigung, Trottoir, Radweg, Bushaltestellen, usw. auch die zu erneuernden Erschliessungsleitungen. Beispiel: Der ganze westliche Teil vom Alterszentrum Berg bis zur Gerendingerstrasse ist mit den bestehenden Flächen und Bauten jetzt schon überlastet. Der westlich gelegene Überlauf (siehe Foto links) ist als grösser dimensionierte MW-Leitung neu bis zum Aabach im Erdreich zu verlegen. Jetzt wird bei Starkregen die ganze Wiese bis zu den Häusern im Bauwil überschwemmt (siehe Fotos).



Hier Fotos südlich der Rückenstrasse vor der Ortstafel St. Gallenkappel bei starken Gewittern der letzten Jahre:  
Foto links: Der Überlauf der Kantonsstrasse      Foto mitte und rechts: Haus Blöchlinger im Bauwil

Nächste Fotos: Überschwemmung von der Rickenstrasse und von der Bauwilergass her im Bauwil.



Das Haus Schuler im Bauwil wurde schon mehrfach überschwemmt.



Hier dasselbe Problem beim Haus Blöchliger bei Starkregen vom Herbst 2022.

**Weitere Pendenzen seit 2007/2008 der Bevölkerung von St. Gallenkappel.** Man forderte damals einen Trampelpfad nördlich der Dorfdurchfahrt vom Unterdorf via Kirche bis zur Schule. Sogar ein Zaun entlang des Trottoirs wurde gefordert. Bis jetzt ist nichts passiert, lediglich der Durchgangsverkehr hat sich mehr als verdreifacht.

Im Weiler Bezikon wohnen neu mehrere Familien. Trotz einem gefährlichen Schulweg wurde dort der einzige Fussgängerstreifen beim Abzweiger Bifang aufgehoben. Jetzt entsteht dort ein MFH unmittelbar an der Strasse, ein Trottoir fehlt aber bis zum Jugendhaus Paradiesli.

Im Jahr 2010 wurde der Firma Oberholzer AG eine Überbauung ihrer Bauparzelle im Dorf nahegelegt. Passiert ist nichts. Im Gegenteil, die Gemeinde Eschenbach duldet seit Jahren die Nutzung des Platzes in der Kernzone als Lager- und Bauumschlagsplatz.



Seit Jahren ein Schandfleck im Dorf St. Gallenkappel. Keine geregelte Zu- und Wegfahrt.

Jetzt wird die Sanierung der Rickenstrasse vom Unterdorf bis ins Oberdorf geplant. Die alte Kaplanei (Rickenstrasse 32) steht seit Jahren leer und eignet sich gut als Parkplatz für die Kirchgänger. Die Kath. Kirchgemeinde muss selber für Parkplätze sorgen.

**Der Schulweg von Betzikon her über die Holzgasse (Strasse 2. Klasse) zur Rüeterswilerstrasse ist auch so ein Unding. Jetzt kommt dann beim Abzweiger Rickenstrasse / Rüeterswilerstrasse die Überbauung Kronenwiese. Was passiert dann mit dem Fussgängerschutz?**

**Fazit:** Wenn schon keine Umfahrung von St. Gallenkappel kommt, dann sollten wenigstens die offiziellen Schulwege nach den neusten gültigen Vorschriften erstellt werden. Und zwar mit Trottoir und Radweg, oder Markierungen mit gelben Radsteifen.















Sehr geehrte Damen und Herren

Im Anhang erhalten sie den Plan, wie beim Mitwirkungsverfahren erwähnt. Siehe unten.

**Wattwil: Ausbaukonzept Rickenstrasse - B63.3.014.219; Mitwirkung vom 22. März bis 30. April 2023**

Die Variante O3 die best. Strasse zu optimieren wäre für unser Quartier eine optimale Lösung

Berg, Rietwies, Gerendingen, Oberrain sind vom Verkehrslärm der Rickenstrasse nicht oder kaum betroffen

Ansonsten wäre die Variante O3b zu favorisieren

100 Mio Mehrkosten um das kleine Quartier Betzikon zu umfahren und den Verkehr um 2% zu reduzieren ist meiner Meinung nach zu viel.

Die Varianten O3a und O3b Verursacht meiner Meinung nach in den Quartieren Berg, Rietwies, Gerendingen mehr Lärmemissionen als die best. Rickenstrasse. Die offene Strecke dürfte massive Emissionen verursachen. Tunnel-Ein-Ausfahrt und wahrscheinlich auch noch Brückenaufleger werden zu einer permanenten Lärmentwicklung in Wohnquartieren führen, welche bisher nicht belastet waren.

Diese Emissionen werden durch den fast permanenten Westwind zusätzlich noch verstärkt

Auf diesen kurzen offenen Abschnitt sollte verzichtet werden. Überdachung, künstliches Tunnel wie bei Umfahrung Bütschwil

(siehe separates e-mail an [info.budtba@sg.ch](mailto:info.budtba@sg.ch) mit Plan)

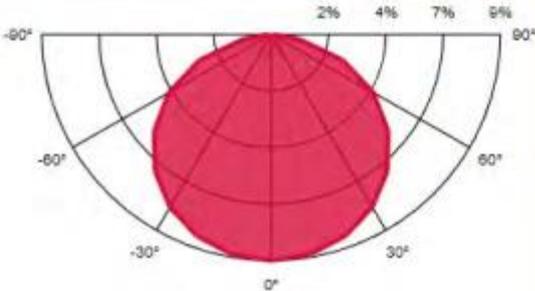


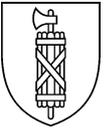
## Berechnung Strassenlärm-Immissionen Tag Nacht ( $L_{r,t}$ $L_{r,n}$ )

Emission $L_{r,e,t}$		<input type="text" value="87"/>	dB	<a href="#">i</a>		
Emission $L_{r,e,n}$		<input type="text" value="77"/>	dB	<a href="#">i</a>		
Abstand		<input type="text" value="300"/>	m	<a href="#">i</a>		
Höhe		<input type="text" value="4.0"/>	m	<a href="#">i</a>		
Aspektwinkel	Segmente					
	links		rechts			
	0 - 30°	<input checked="" type="checkbox"/>	0 - 30°	<input checked="" type="checkbox"/>	°	<a href="#">i</a>
	30 - 60°	<input checked="" type="checkbox"/>	30 - 60°	<input checked="" type="checkbox"/>		
60 - 90°	<input checked="" type="checkbox"/>	60 - 90°	<input checked="" type="checkbox"/>			
Reflexion		<input type="text" value="0"/>	dB	<a href="#">i</a>		
Empfindlichkeitsstufe ES		<input type="text" value="II"/>		<a href="#">i</a>		
Nutzung		<input type="text" value="Wohnen"/>		<a href="#">i</a>		

[Auswerten...](#)

## Resultat

Immission Tag $L_{r,t}$ (Empfangspunkt)		55	dB	<a href="#">i</a>
Immission Nacht $L_{r,n}$ (Empfangspunkt)		45	dB	<a href="#">i</a>
Massgebender Grenzwert Tag (IGW Tag)		60	dB	<a href="#">i</a>
Massgebender Grenzwert Nacht (IGW Nacht)		50	dB	<a href="#">i</a>
Beurteilung Tag	Grenzwert eingehalten			
Beurteilung Nacht	Grenzwert eingehalten			
Verteilung				





Sehr geehrte Damen und Herren

Anbei sende ich ihnen einen Vorschlag, einer weiteren Variante ein, was die Umfahrung St. Gallenkappel/Betzikon betrifft. Als Ergänzung zum Formular des Mitwirkungsverfahrens.

Freundliche Grüsse





Sehr geehrte Damen und Herren,

Aus unserer Sicht wäre ein Tunnel von Wattwil nach Neuhaus die beste Lösung für die Zukunft. Wir bewirtschaften im vorderen Hummelwald die Liegenschaft Eggli / Landhuus und sind den ungedulden, ja sogar hässigen Verkehrsteilnehmern ausgesetzt wenn wir mit den landwirtschaftlichen Fahrzeugen die Strasse befahren müssen um unser Land zu bewirtschaften. Hupen und Stinkefinger sind an der Tagesordnung wenn wir z. B. abbiegen möchten, es ist sehr selten der Fall das uns freiwillig einmal ein Auto den Vortritt gewährt. Da der Verkehr stetig zunimmt sind wir der Auffassung das vorallem die Strecke von Wattwil bis Ricken kaum entlastet werden kann, auch nicht mit breiteren Fahrbahnen etc., es ist und bleibt das Nadelöhr der Rickenstrasse! Wir mussten schon Landwirtschaftsfläche von uns für die Strasse nach Ebnat-Kappel hergeben und sind nicht gewillt für die Rickenstrasse wieder Land abzutreten für diesen Schundpreis, schliesslich produzieren wir Lebensmittel für die Schweizer Bevölkerung!!!

Im Winter hat mein Vater (er wohnt im Hummelwald 4066) in den letzten Jahren schon viele Lastwagen mit seinem Traktor und Seilwinde den Stutz hinaufgezogen, weil diese die Strasse blockierten. Auch mitten in der Nacht sind die Steckengebliebenen zu ihm gekommen das er sie aus dem Schnee zieht...Wir wissen schon das es in Zukunft vielleicht weniger Schnee geben kann, aber auch wir werden wieder einmal einen schneereichen Winter abbekommen. Darum wäre der Tunnel auch für solche Situationen die bestmögliche Lösung.



### **Stellungnahme zur Mitsprache – Rickenstrasse Wattwil-Neuhaus Nr. 14 und 15**

Als Grundstückbesitzer an der Rickenstrasse war ich an der Orientierungsversammlung zum Projekt Rickenstrasse Wattwil-Neuhaus Nr. 14 und 15. Mein Haus steht schon seit dem 16. Jahrhundert an diesem Ort – als es noch keine Rickenstrasse gab (siehe Fotos in der Beilage).

Ich war sehr erstaunt über die Aussage an der Versammlung, dass die Tunnelvariante infolge der Finanzen nicht in Frage komme. Wie wollen Sie dann die Gesetze einhalten gegenüber der Landbevölkerung, z.B. betreffend Lärm und Staub etc.? Soll es eine Spaltung geben zwischen Dorfbewohnern und Aussenstehenden, und eine Zweiklassengesellschaft? Die Gesetze gelten aber für alle Schweizerbürger. Da vor 30 Jahren von Seiten der Strassenverantwortlichen kein Entgegenkommen bestand, haben wir jetzt ausserdem das Problem mit dem Strassenabstand infolge der neuen Häuser. Verschmutzung der Liegenschaften und Schäden an den Häusern sind die Folge.

Seit der Einführung der LSVA geht der Schwerverkehr über den kürzesten Weg, und das ist die Route Wil–Wattwil–Hirzel –Gotthard/Bernardino. 30 Jahre nach der entsprechenden Gesetzgebung ist im Vorderen Hummelwald immer noch der Alarmwert bei der Lärmbelastung überschritten, und immer noch heisst es – bis hin zum Regierungsrat – wir hätten keine Finanzen.

Die Gesetzgebung kann mit der jetzigen Linienführung nicht eingehalten werden. Der Abstand der Strasse zu den Häusern im Vorderen Hummelwald ist massiv unterschritten, und es muss eine neue Linienführung gesucht werden. Unsere Vorfahren haben uns mit dem Ricketunnel der Bahn vorgemacht, wie es geht.

Somit ist eine Tunnelvariante auch aus Sicht der Einsprachen der Grundeigentümer sicherlich die kostengünstigste und zeitlich am schnellsten realisierbare Lösung. Die Geologie ist bereits vom Bahntunnel her bekannt und stellt somit kein Problem dar.

Eine Möglichkeit für einen Tunnel bestünde sicher von der Umfahrung Wattwil–Ebnat-Kappel (nach dem Tunnel Lochweidli) ausgehend ca. 9 km nach Maseltrangen, und von dort die Anbindung an die Autobahn. Die Kosten wären abzuschätzen, aber *eine* Bauplatzinstallation wäre sicher günstiger als die Variante mit vier Tunnelstücken, wo noch viel Kulturland draufgehen würde und der Langsamverkehr doch noch nicht beseitigt ist.

Da die SOB an einem zweiten Bahntunnel unter dem Ricken interessiert ist, ergäben sich dort eventuell Synergien durch die Doppelnutzung eines solchen Tunnels als Rettungstollen für den zu bauenden Strassentunnel. Dadurch könnten noch weitere Kosten eingespart werden.

