



# Sanierung und Gestaltung der Bahnhofstrasse

## Planungsbericht / Grundlage Botschaft Auflageprojekt



Bis Sommer 2008



Einführung Tempo 30 / Prov. Umgestaltung 2008



Projektvisualisierung

### Projektgruppe Kernteam

André Schlatter, Präsident  
Pius Gemperli, Projektleiter  
Karl Spiess, Leiter TBA  
Manfred Wagner, Bauverwalter  
Michael Herzog, Bausekretär  
Thomas K. Keller, Städtebaukommission

### Fachplaner

Städtebau, Architektur:	Pius Gemperli, Gemperli Stauffacher GmbH, Egnach/St.Gallen
Landschaftsplanung:	Paul Rutishauser, PR Landschaftsarchitektur, Arbon
Lichtplanung:	Mario Rechsteiner, art light GmbH Tages- und Kunstlicht, St.Gallen
Tiefbauplanung:	Bruno Egger, Niklaus + Partner Ingenieure, Amriswil
Verkehrsplanung:	Marco Ghielmetti, Ingenieur- und Planungsbüro Ghielmetti, Winterthur
Werkleitungen:	Karl Spiess, Technische Betriebe Amriswil

Visualisierungen: Informationszentrum FHS St.Gallen

Amriswil, 12. August 2011

# INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>EINLEITUNG</b>	<b>2</b>
1.1	Ausgangslage, was muss und was soll gemacht werden?	2
1.2	Ausgangslage, was bisher geschah und noch geplant ist	2
1.3	Rahmenbedingungen	3
1.4	Zielsetzungen (global)	3
<b>2</b>	<b>ZWISCHENERGEBNIS - EINFÜHRUNG TEMPO 30 / PROV. UMGESTALTUNG</b>	<b>4</b>
2.1	Ausgangslage / Massnahmen	4
2.2	Zielsetzungen prov. Gestaltung	4
2.3	Rahmenbedingungen	4
2.4	Bewertung / Akzeptanz	5
2.5	Verkehr	5
2.6	Gestalterisches / Ausstattung	5
2.7	Abstellplätze für Motorfahrzeuge	5
2.8	Abstellplätze für Velos	5
2.9	Behindertengerechtes Bauen	6
2.10	Besonderes	6
2.11	Sicht der Benutzerinnen/Benutzer	6
2.12	Zu prüfende Punkte für Bauprojekt:	6
<b>3</b>	<b>SANIERUNGS- UND GESTALTUNGSPROJEKT</b>	<b>7</b>
3.1	Begrünung	7
3.2	Öffentliche Beleuchtung	7
3.3	Informationssystem	8
3.4	Ausstattung	8
3.5	Abstellplätze für Motorfahrzeuge	8
3.6	Aufteilung des Querschnitts	9
3.7	Fuss- und Veloverkehr	9
3.8	Behindertengerechtes Bauen	10
3.9	Signalisation und Markierung	10
3.10	Materialisierung der Oberflächen	10
3.11	Abstellplätze für Motorfahrzeuge	11
3.12	Kanalisation	11
3.13	Werkleitungen	11
3.14	Infrastruktur	12
3.15	Gesamtprojekt und Gesamtgestaltungskonzept, Fazit	12
<b>4</b>	<b>BAUKOSTEN</b>	<b>12</b>
4.1	Grundlage	12
4.2	Baukosten	12
4.3	Finanzierung	12
4.4	Ohnehin-Kosten	12
<b>5</b>	<b>PROJEKTBEWERTUNG</b>	<b>13</b>
5.1	Kriterien	13
5.2	Sicht der Benutzerinnen und Benutzer	13
5.3	Sicht der Betreiber	14
5.4	Sicht der Betroffenen	14
<b>6</b>	<b>WEITERES VORGEHEN</b>	<b>14</b>
6.1	Vorlage	14
6.2	Baubeginn	14
6.3	Bauzeit, Etappierung	14
<b>BEILAGEN</b>		<b>15</b>

# 1 EINLEITUNG

## 1.1 Ausgangslage, was muss und was soll gemacht werden?

Die Bahnhofstrasse verbindet die städtebaulich bedeutenden Plätze Markt-  
platz und Bahnhofplatz. Sie bildet mit ihrem vielfältigen Angebot an Waren und  
Dienstleistungen - neben den Einkaufszentren an der Kirchstrasse - das Ge-  
schäftszentrum von Amriswil. Die an die Bahnhofstrasse angrenzenden Ge-  
bäude werden aber auch für das Wohnen genutzt.  
(Der Rennweg stellt die direkte Verbindung zwischen Bahnhofstrasse und  
Bahnhofplatz sicher und weist ebenfalls eine gemischte Nutzung auf).

Im Jahr 2009 ging die Strasse vom Kanton an die Stadt über, damit auch der  
Unterhalt. Der letzte Ausbau der Bahnhofstrasse liegt 40-50 Jahre zurück.

Unabhängig von gestalterischen Massnahmen müssen in absehbarer Zeit die  
Werkleitungen und die Kanalisation saniert werden, da sie ihre technische Le-  
bensdauer erreicht haben. Die Leitungen sind sanierungsbedürftig und stö-  
rungsanfällig.

Ebenso steht die Sanierung von Auffahrten, Trottoirbereichen, Fahrbahnen  
und Abschlüssen an, die u.a auch nicht mehr den Anforderungen an den hin-  
dernisfreien (behindertengerechten) Verkehrsraum entsprechen.

Durch die Bauarbeiten zur Werkleitungssanierung würden Fahrbahn und  
Trottoirbereiche noch weiter in Mitleidenschaft gezogen.

Im Sommer 2008 wurde in einer Arbeitsgruppe der Baukommission Bahnhof-  
strasse ein Konzept für die provisorische Gestaltung der Bahnhofstrasse erar-  
beitet und im Spätsommer ,zusammen mit der Einführung der Tempo-30-  
Zonenregelung, umgesetzt.

## 1.2 Ausgangslage, was bisher geschah und noch geplant ist

In den letzten Jahren liess die Stadt Amriswil verschiedene Planungsmittel er-  
arbeiten, welche in engem Bezug zur Bahnhofstrasse stehen.

Was bisher geschah:

- 2004: Revidierter Zonenplan und revidiertes Baureglement
- 2004: Verkehrskonzept Zentrum, Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse
- Juli 2005: Städtebauliches Konzept Zentrum Amriswil
- Dezember 2005: Ergänzender Planungsbericht für Teilrichtplan
- August 2006: Teilrichtplan Verkehr Zentrum 2006 (behördenverbindlich)
- Juli 2007: Genehmigung Teilrichtplan Verkehr Zentrum durch DBU
- August 2007: Planungsstudie Umgestaltung Bahnhofstrasse-Rennweg
- November 2007 – Febr. 2008: Öffentliche Vernehmlassung
- Mai 2008: Projekt Provisorische Umgestaltung
- Sommer 2008: Einführung Tempo 30, Umsetzung des Provisoriums
- April 2010: Überprüfung Verkehrskonzept Zentrum und Gestaltungskon-  
zept Bahnhofstrasse durch Ing. Büro Nagel+Steiner
- Juni 2010: Infoveranstaltung Provisorium Zwischenstand und Bewertung
- 2010/2011: Bildung Kernteam/Fachplaner, Umsetzung Anregungen, Wün-  
sche und Erarbeitung Auflageprojekt
- März 2011 Einzelgespräche mit Grundeigentümern, Rückbau von Vorgär-  
ten zugunsten von Trottoirs
- 30. März 2011 Workshop I
- April 2011 Einzelgespräche mit von Baumstandorten betroffenen Grundei-  
gentümern
- 4. Mai 2011 Workshop II
- Ab 8. Juli 2011 Infostand, Planaushang (Schaufenster Manor) zum Stras-  
senfest

Was noch geplant ist:

- 17. August - 10. September 2011: Vernehmlassung
- Mitte September 2011: Verarbeitung Vernehmlassungsergebnisse
- 27. September 2011: Verabschiedung Abstimmungsbotschaft im Stadtrat
- 27. November 2011: Urnenabstimmung

### 1.3 Rahmenbedingungen

Für die Planung waren folgende Rahmenbedingungen zu beachten:

Der Perimeter umfasst die Bahnhofstrasse zwischen Rüti- und Säntisstrasse. Mit dem Entscheid des Stadtrates zur Einführung der Tempo 30-Zone auf der Rütistrasse wird der Bereich bis zur Romanshorerstrasse ausgedehnt.

Der Rennweg wird infolge privater Bauabsichten und offener Fragen zum Verkehrsablauf nur auf der Ebene Betrachtungsperimeter einbezogen, um auf allfällige Schnittstellen zu reagieren.

Der Umgestaltungsperimeter reicht von Fassade zu Fassade, über den öffentlichen Grund hinaus unter Einbezug der privaten Flächen.

### 1.4 Zielsetzungen (global)

Sanierung und Erneuerung der Werkleitungen und Kanalisation

Sanierung und Erneuerung von Fussgängerflächen und Fahrbahn

Weitere Erhöhung von Sicherheit und Komfort für Velofahrende und Fussgängerinnen/Fussgänger

Erhalt des Bestandes an öffentlichen Parkplätzen

Erhöhung Aufenthaltsqualität für Passanten, Kunden und Anwohner

Mit einer neuen Beleuchtung einen Beitrag zum Energiesparen und damit zur Stärkung der Energiestadt Amriswil leisten

Gestalterische Aufwertung mit besonderem „Ambiente Bahnhofstrasse“

## 2 ZWISCHENERGEBNIS - EINFÜHRUNG TEMPO 30 / PROVISORISCHE UMGESTALTUNG

### 2.1 Ausgangslage / Massnahmen

#### Ausgangslage:

Im Sommer 2008 wurde in einer Arbeitsgruppe der Baukommission Bahnhofstrasse auf Basis der Planungsstudie vom 21. August 2007 ein Konzept für die provisorische Gestaltung der Bahnhofstrasse erarbeitet und im Spätsommer zusammen mit der Einführung der Tempo-30-Zonenregelung umgesetzt.

Die Bahnhofstrasse ist Teil des Tempo-30-Gebiets zwischen Romanshornstrasse – Säntisstrasse – Poststrasse – Kirchstrasse und Alleestrasse.

In Tempo-30-Zonen gilt der Rechtsvortritt. Fussgängerstreifen sind nur zulässig, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse dies erfordern, wie z.B. bei Schulen.

Die Strassenraumgestaltung ist auf das entsprechende Regime abzustimmen resp. hat das Verkehrsregime zu unterstützen.

#### Massnahmen prov. Gestaltung:

- Zonensignalisation
- Eliminierung Fussgängerstreifen bis auf 1 Übergang (Schulweg)
- Torbildung mit Vertikalversatz
- Optische Fahrbahnverengung mittels markiertem Seitenstreifen
- Optische Kennzeichnung Knotenpunkte Schulstrasse und Rennweg
- Parkplatzneuordnung und Kennzeichnung in 2-er und 3-er Paketen
- Räumliche Gliederung und Gestaltung mittels Grüntürmen
- Auszeichnung und Gestaltung Platzsituation

### 2.2 Zielsetzungen prov. Gestaltung

#### Übergeordnete Ziele:

- „Willensbekundung und Zeichensetzung“ zur Aufwertung der Bahnhofstrasse, da definitive Gestaltung erst in einigen Jahren erfolgen kann
- Erfahrungen für die spätere, umfassende gestalterische Lösung sammeln

#### Verkehrsplanerische Ziele:

- Verkehrsberuhigung und Erhalten der Erreichbarkeit

#### Ortsplanerische und städtebauliche Ziele:

- Zonierung Strassenraum in Abstimmung auf Städtebau

#### Gestalterische Ziele:

- Dominanz des Verkehrs dämpfen zugunsten erhöhter Aufenthaltsqualität

#### Politische Ziele:

- Permanente Information der Öffentlichkeit über Prozess und Stand der Planung durch den Stadtrat

### 2.3 Rahmenbedingungen

Für die Planung waren folgende Rahmenbedingungen zu beachten:

- Der Perimeter umfasst die Bahnhofstrasse
- Die bestehende Anzahl öffentlicher Abstellplätze für Motorfahrzeuge ist zu erhalten

## 2.4 Bewertung / Akzeptanz

Die provisorische Gestaltung der Bahnhofstrasse hat wichtige Zielsetzungen erreicht und vermag im Wesentlichen zu überzeugen. Einzelaussagen / Erfahrungen Gewerbe:

- Weniger Kundenreklamationen wegen Bussen und fehlender Parkfelder
- Ausreichend Parkfelder, aber Problematik Dauerparkierer insbesondere am Wochenende
- Vertikalversatz bei Zufahrt z.T. als zu ausgeprägt erachtet
- Pflanztröge partiell durch Einparkierer verschoben

## 2.5 Verkehr

Verkehrserhebungen belegen die deutlich wahrnehmbare Verkehrsberuhigung durch tiefere Geschwindigkeiten, abnehmende Zahl der Fahrzeuge und verminderten Schwerverkehr.

Obwohl rechtlich klar geregelt, zeigen viele Benutzer noch Unsicherheiten beim Vortritt (Rechtsvortritt) und bei der Querung der Strasse.

Freie Fussgängerquerung nach „Anlaufzeit“ gut angenommen

Der markierte Randstreifen zur optischen Fahrbahnverengung und als Sicherheitsbereich für querende Fussgänger (Wartebereich vor Fahrbahnbetretung) und für Velofahrer (Abstand zu Autotüren) wird z.T. als Velostreifen missverstanden.

Vor allem beim Bergauffahren werden die Velofahrer mit zu knappen Abständen überholt und sie scheinen sich bedrängt zu fühlen.

Hinweis:

Es entspricht der schweizerischen Verkehrsphilosophie, untergeordnete Strassen möglichst im Mischverkehrsregime zu betreiben, das auf separate Fahrbahnen für Velos verzichtet.

Das Markieren von Velostreifen in Tempo 30-Zonen steht im Widerspruch zu den einschlägigen Normen.

## 2.6 Gestalterisches / Ausstattung

Grüntürme, in Provisorium auch als Platzhalter für Kandelaber und / oder Infostelen gedacht, werden teilweise angefahren.

Benutzung der Sitzbänke sporadisch  
„Geste“ der Einladung nicht unterschätzen

## 2.7 Abstellplätze für Motorfahrzeuge

Aus Kapazitätsgründen und im Hinblick auf ein gleichmässiges Angebot an unterer, mittlerer und oberer Bahnhofstrasse wurden neben 2-er Paketen auch 3-er Anordnungen markiert. Das mittlere Feld bei 3-er Anordnung wird schlecht genutzt.

Die anfängliche Eck-Markierung der Parkfelder führte zu Unklarheiten der Zwischenraumnutzung und Falschparkierung mit Bussen. Nachträgliches Aufbringen von durchgezogenen Linien hat das Problem gelöst.

## 2.8 Abstellplätze für Velos

Die Auszeichnung von Bereichen für die Veloparkierung ist zu prüfen.

## 2.9 Behindertengerechtes Bauen

Das Behindertengleichstellungsgesetz schreibt u.a. vor, dass Benachteiligungen Behinderter bei öffentlichen Anlagen zu vermeiden sind. Menschen mit einer Behinderung müssen den Strassenraum sicher und selbstständig benutzen können. Ein entscheidender Faktor hierfür ist die bauliche Ausführung von Querungsstellen und Randabschlüssen. Für sehbehinderte und blinde Menschen muss die Grenze zwischen Fussgängerbereich und Fahrbahn deutlich wahrnehmbar sein, während Menschen mit einer Gehbehinderung, mit Rollstuhl oder Rollator, auf Trottoirabsenkungen und niedrige Randabschlüsse angewiesen sind.

## 2.10 Besonderes

Hinweis Raumverhältnisse:  
Die Gehbereiche sind zum Teil zu knapp bemessen.

## 2.11 Sicht der Benutzerinnen / Benutzer

Zu Fuss Gehende finden bessere Verhältnisse vor als früher: Es stehen mehr Gehflächen zur Verfügung; die Fahrbahn lässt sich wegen der Konzentration der Abstellplätze auf gegenüberliegende 2er- und 3er-Gruppen und wegen des „markierten Bandes“ neben den parkierten Autos sicherer und freier überqueren. Der Verzicht auf die Fussgängerstreifen wirkt sich dank der tieferen Geschwindigkeiten des fahrenden Verkehrs und der erleichterten Kommunikation zwischen Automobilisten und Fussgängern auch bei Kindern und Senioren nicht negativ aus.

Für Velofahrende wirkt sich das reduzierte Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Verkehrs günstig aus und erleichtert das gemeinsame Benützen der Fahrbahn. Zu- und Wegfahrt zur resp. von Bahnhofstrasse/Rennweg werden durch die Ausdehnung der Zone Tempo-30 auf die umliegenden Strassen erleichtert. Der markierte Streifen steht als Fluchtraum neben der Fahrbahn zur Verfügung. Beim Passieren geparkter Fahrzeuge nimmt die Gefahr von Konflikten infolge geöffneter Autotüren ab.

Die Automobilisten profitieren von der Anordnung der Parkfelder in kleinen Gruppen: Es kann komfortabler ein- und ausparkiert werden.

*Das Provisorium hat Potentiale zur Erweiterung der Fussgängerbereiche (z.B. Bahnhofstrasse 8-12) und weiterer Verbesserungen für den Langsamverkehr aufgezeigt.*

## 2.12 Zu prüfende Punkte für Bauprojekt:

- Veloverkehr in der Steigung
- Trottoirbreiten
- Kennzeichnung Knoten
- Fussgängerstreifen
- Eingänge Tempo 30-Zone
- Parkfelder 3er Pakete, Überprüfung Funktionalität
- Vermeidung Falschparkierer

### 3 SANIERUNGS- UND GESTALTUNGSPROJEKT

#### 3.1 Begrünung

Die Bahnhofstrasse weist heute im öffentlichen Bereich vereinzelte Bäume auf. Konzepte mit einer Baumreihe oder einer Allee wurden geprüft. In strassenräumlicher Hinsicht vermochten diese nicht zu befriedigen. Sie erschweren die Orientierung, behindern eine intensive Nutzung der Gehwege und eine zweckmässige Anordnung der Parkplätze und der Beleuchtung. Baumreihen würden zum Verlust von Abstellplätzen führen. Die knappen Platzverhältnisse lassen den Bäumen zu wenig Raum um sich optimal entwickeln zu können.

Punktuelle Ergänzungen von Bäumen im öffentlichen Bereich haben Platz und können sich zu markanten Solitäräumen entfalten. Sie strukturieren den Raum und zeichnen ausgewählte Standorte aus. Schöne Parkbäume mit hohem Zierwert wie Tulpenbäume, Blauglockenbaum, Trompetenbaum und Roteiche prägen die einzelnen Orte.

#### Gestaltungskonzept

Gliederung und Akzentsetzung im Strassenraum mit markanten Baumvolumen / Baumindividuen. Ausgezeichnete Standorte mit genügend Freiraum, vorzugsweise auf öffentlichem Grund.

Kombinierte Pflanz- und Sitzelemente sind in privaten Bereichen mit genügend Raum geeignet und unterstützen, ergänzen den Strassenraum mit gepflegtem „Stadtgrün“.

#### 3.2 Öffentliche Beleuchtung

Die weitere Gliederung des Strassenraums in Quer- und Längsrichtung erfolgt mit Kandelabern für Beleuchtung, mit einem Aufprallschutz im Sockelbereich. Die Kandelaber werden einseitig am Fahrbahn- resp. Trottoirrand gesetzt/aufgereiht. Im Scheitelpunkt der Bahnhofstrasse (Bereich Post-Coop) wechselt die Seite.

Eine an Seilen aufgehängte Beleuchtung, entsprechend dem heutigen Zustand, wurde verworfen, da die raumgliedernde Wirkung gering ist und die Befestigung der Seile erschwerende Verhandlungen mit privaten Anstössern bedingt.

Die Leuchten werden in einem Abstand von 15 bis 20 m und auf einer Höhe von rund 6.5 m angeordnet. Der Gehwegbereich wird über eine Akzentbeleuchtung feiner moduliert zur Erzeugung von „Stimmung“.

Der Einsatz von neuester Regeltechnik und der Einsatz von LED werden eingeplant.

Weisses, nicht zu kaltes Licht (Halogenmetallampf/HIT oder LED) mit guter Farbwiedergabe eignet sich für die Beleuchtung der Bahnhofstrasse besser als gelb-oranges Licht der bestehenden (Natriumdampf/HSE) Beleuchtung.

Weiteres Potential liegt im Bereich der privaten Schaufenster- und Arkadenbeleuchtung. Mit der Zielvorgabe 2000 Watt Gesellschaft könnte die Stadt allenfalls Anschubhilfe/Anreiz für Detaillisten und Hausbesitzer bieten.

#### Gestaltungskonzept

Grundbeleuchtung Strassenraum nach Vorgaben Normvorschriften  
Akzentbeleuchtung im Fussgänger- Fassadenbereich zur Schaffung von Atmosphäre

Rhythmisierung und Hierarchisierung in Abstimmung auf Gesamtprojekt.  
Vermeidung von Lichtverschmutzung.

Für die Weihnachtsbeleuchtung sind entsprechende Anschlüsse an Mast und Auslegern vorgesehen. Als Ersatz für die bestehende Weihnachtsbeleuchtung ist die Anschaffung von gleichartigen, den Proportionen angepassten Sternen und Schweifen vorgesehen. Dies ist erforderlich, weil die Lichtpunkthöhe der neuen Kandelaber wesentlich tiefer ist.

Die Detailumsetzung wird in einem separaten Projekt definiert.

### 3.3 Informationssystem

Zur öffentlichen Information ist eine Infosteile Amriswil (dito Ortseinfahrten) am aktuellen Bewegungsschwerpunkt Post-Coop und für die Plakatierung sind zwei Litfass-Säulen im Bereich Kulturforum und Lindenstrasse vorgesehen.

Punktuelle Hinweistafeln (Marktplatz, Bahnhof, Kulturforum etc.) und Infotafeln z.B. zum Verkehrsverhalten in der Bahnhofstrasse in Abstimmung auf das städtische Infosystem.

Für die temporäre Beflagung werden Masthülsen vorgesehen.

### 3.4 Ausstattung

Funktionale Elemente (Velobügel, Papierkörbe etc.) werden punktuell und situativ nach Bedarf eingesetzt, ergänzt durch vereinzelte Aufenthaltselemente (Trinkbrunnen, Sitz- und Infoelemente).

#### Gestaltungskonzept

Die Ausstattungselemente zeigen sich in abgestimmtem Material- und Farbkonzept als „Familie“. Leitelemente bilden dazu die Beleuchtungs-Kandelaber mit Auffahrschutz und die Baumschutz-Sitzelemente.

Die Standortsetzung ist auf das Gesamtgestaltungskonzept abzustimmen.

Das zukünftige Unterhaltskonzept hat der Ausstattungs-Grundkonzeption Beachtung zu schenken.

### 3.5 Abstellplätze für Motorfahrzeuge

Die Rahmenbedingung, dass die Zahl der Abstellplätze in der Bahnhofstrasse nicht vermindert werden soll, führt dazu, dass die Sichtverhältnisse bei den privaten Ein- und Ausfahrten infolge belegter Abstellplätze teilweise ungenügend sind. Im Vergleich zum heutigen Zustand kann somit bei Einhaltung der Bedingung keine massgebliche Verbesserung der Sicherheit erzielt werden.

Die Abstellplätze sind nach Möglichkeit in Zweiergruppen angeordnet. Dies ermöglicht ein komfortables Ein- und Ausparken ohne erschwerende Manöver. Um die ungehinderte Überquerbarkeit der Fahrbahn für Fussgängerinnen und Fussgänger an möglichst vielen Orten zu gewährleisten, sind die Abstellplätze in der Bahnhofstrasse jeweils gegenüberliegend angeordnet. Zwischen den Abstellplätzen entstehen somit beidseits der Fahrbahn häufig Lücken, welche sich für die Überquerung anbieten.

### 3.6 Aufteilung des Querschnitts

In der Bahnhofstrasse sollen das Kreuzen zweier Personenwagen sowie das Kreuzen eines Personenwagens und eines Lastwagens bei einer Geschwindigkeit von maximal 30 km/h ohne Benützung des Gehweges überall möglich sein. Kreuzen sich ausnahmsweise zwei Lastwagen, darf ein kleiner Teil ausserhalb der Fahrbahn beansprucht werden.

Aufgrund der reduzierten Fahrbahnbreiten wird bei Abbiegemanövern von Lastwagen mit und ohne Anhänger teilweise die Gegenfahrbahn beansprucht.

Diese Ausgangslage führt zu einer Fahrbahnbreite von 5.00 m mit beidseitig überfahrbaren Streifen von 0.50 m. Für die meisten Begegnungsfälle, das Kreuzen zweier Personenwagen, reicht die Fahrbahn aus. Wenn sich ein Personenwagen und ein Lastwagen kreuzen, werden die überfahrbaren Streifen in Ausnahmefällen teilweise beansprucht.

Die 0.5 m breiten Streifen dienen auch dazu, das Überqueren für Fussgänger sicherer zu gestalten, indem die Sicht bei parkierten Fahrzeugen verbessert wird und Velofahrer von einem grösseren Abstand zu sich öffnenden Autotüren profitieren. Angrenzend an die 0.5 m breiten Streifen auf dem Niveau Fussgängerbereich/Vorplätze sind die Abstellplätze für Personenwagen in Längsrichtung mit einer Breite von 1.90 m und einer Länge von 5.00 m (Randfeld) resp. 6.00 m (Feld zwischen zwei Parkfeldern) angeordnet. Optisch und baulich soll die Grenze zwischen Fahrbahn und Gehweg am Aussenrand der 5.00 m breiten Fahrbahn liegen. Sie wird durch einen Höhenversatz und einen Materialwechsel betont. Wenn die Abstellplätze nicht benützt sind, ergibt sich optisch eine breitere Gehwegfläche.

Beleuchtungskandelaber und Fahnenmasten stehen im Querschnitt gesehen am Rand des 0.5 m breiten Streifens.

Die übrigen Ausstattungselemente befinden sich +/- in der Achse der Abstellplätze.

#### Vorgärten – Gehbereich

In Absprache mit einzelnen Grundbesitzern sollen Engstellen im Gehbereich von aktuell ca. 1.6 m durch Anpassung der Vorgärten eliminiert und Durchgangsbreiten von minimal 2 m erreicht werden.

### 3.7 Fuss- und Veloverkehr

Gemäss Teilrichtplan Verkehr Zentrum werden alle Strassen innerhalb des Rings Weinfelder-/Romanshorne-/Säntis-/Post-/Rütistrasse als Bestandteile der Langsamverkehrsnetze bezeichnet.

Nach einer Eingewöhnungszeit mit dem Rechtsvortritt in der Tempo-30-Zone wird sich das Verständnis für das Miteinander von Auto und Velo auf der Fahrbahn sowie für das freie Queren der Fussgänger weiter verbessern. Mit Hinweisschildern und Aktionen soll das angestrebte Verhalten unterstützt und gestärkt werden.

Durch die Anordnung der Parkplätze in Zweier-Paketen und das breite Natursteinband werden Zwischenbereiche und Warteräume für Fussgängerquerungen freigehalten.

### 3.8 Behindertengerechtes Bauen

Das Behindertengleichstellungsgesetz schreibt u.a. vor, dass Benachteiligungen Behinderter bei öffentlichen Anlagen zu vermeiden sind. Menschen mit einer Behinderung müssen den Strassenraum sicher und selbstständig benutzen können. Ein entscheidender Faktor hierfür ist die bauliche Ausführung von Querungsstellen und Randabschlüssen. Für sehbehinderte und blinde Menschen muss die Grenze zwischen Fussgängerbereich und Fahrbahn deutlich wahrnehmbar sein, während Menschen mit einer Gehbehinderung, mit Rollstuhl oder Rollator, auf Trottoirabsenkungen und niedrige Randabschlüsse angewiesen sind.

Mit einem 4 cm hohen Anschlag bei geneigter Fläche zwischen Fahrbahn und Gehweg wird diesen Forderungen Rechnung getragen.

### 3.9 Signalisation und Markierung

Die Bahnhofstrasse und die angrenzenden Strassen sind als Zone Tempo 30 signalisiert. Besondere Vortrittsregelungen und Fussgängerstreifen (mit Ausnahme des Fussgängerstreifens Höhe Winkelriedstrasse) entfallen. Es gilt im gesamten Perimeter Rechtsvortritt und die zu Fuss Gehenden dürfen die Fahrbahn überall queren.

Markierungen für den fahrenden Verkehr werden, mit Ausnahme von Hinweisen auf das geltende Temporegime und Leitlinien (Rechtsvortritt), in Kreuzungsbereichen keine angebracht. Die Abstellplätze für Motorfahrzeuge werden blau gekennzeichnet.

### 3.10 Materialisierung der Oberflächen

Für die Materialisierung der Oberflächen in der Bahnhofstrasse werden Asphaltbeläge vorgesehen.

Fahrbahn- und Fussgängerbereich sind in unterschiedlicher Oberflächenstruktur (Körnung) geplant. Die Planung sieht zur Vermeidung von späterem Unterhaltsaufwand derzeit keine Einfärbung von Belagsflächen mehr vor, wie dies beim derzeitigen Provisorium der Fall ist. Die Frage der Farbgebung in den Kreuzungsbereichen wird aber vor der Projektausführung nochmals geprüft.

Die funktional und gestalterisch markanten Fahrbahnränder werden in Naturstein ausgeführt. Im Rahmen der Submission soll der Nachweis nach umweltschonendem und ohne Kinder- und Sklavenarbeit erfolgtem Abbau erbracht werden.

### 3.11 Abstellplätze für Motorfahrzeuge

Parkplatzsituation 2008, vor Einführung Tempo 30/Provisorium

	Fahrtrichtung Bahnhof		total
	rechts	links	
Oberer Teil bis Coop	(inkl. IV) 22	11	33
Mittlerer Teil bis Schulze	10	6	16
Unterer Teil bis Poststrasse	15	15	30
Total Parkplätze bestehend	47	32	79

Parkplatzsituation bestehend

	Fahrtrichtung Bahnhof		total
	rechts	links	
Oberer Teil bis Coop	(inkl. IV) 18	14	32
Mittlerer Teil bis Schulze	11	10	21
Unterer Teil bis Poststrasse	15	13	28
Total Parkplätze bestehend	44	37	81

Parkplatzsituation neu

	Fahrtrichtung Bahnhof		total
	rechts	links	
Oberer Teil bis Coop	(inkl. IV) 19	12	31
Mittlerer Teil bis Schulze	10	(inkl. IV) 11	21
Unterer Teil bis Poststrasse	(inkl. IV) 13	13	26
Total Parkplätze neu	42	36	78

### 3.12 Kanalisation

Ab der Kreuzung Rennweg / Winkelriedstrasse bis zur Säntisstrasse muss der bestehende Mischwasserkanal aus hydraulischen Überlegungen ersetzt werden. Im Zuge der Bauarbeiten werden sämtliche Hausanschlussleitungen geprüft und bei Bedarf saniert.

Im Bereich Rütistrasse bis Winkelriedstrasse sind nur kleinere Sanierungsarbeiten mittels Roboterverfahren und Inliner geplant. Allgemein ist der Kanal in einem baulichen guten und hydraulisch ausreichendem Zustand.

### 3.13 Werkleitungen

Die Erschliessungsleitungen der Technischen Betriebe Amriswil TBA für elektrische Energie, Erdgas und Wasser sind sanierungsbedürftig und störungsfällig. Sie werden erneuert. Der Ersatz ist auch auf Grund des höheren Leistungsbedarfs dringend erforderlich.

Die Hausanschlüsse müssen überprüft und allenfalls erneuert werden.

Die neue Beleuchtung, die Unterflurelektranten, die Infosteile und die Elektrotanksäule werden verkabelt und angeschlossen.

### 3.14 Infrastruktur

Für Marktanlässe wird die Infrastruktur mit Unterflurelektranten verbessert. Zur Stärkung der Energiestadt sind Elektrotanksäulen vorgesehen.

### 3.15 Gesamtprojekt und Gesamtgestaltungskonzept, Fazit

Mit der vorgeschlagenen Strassenraumgestaltung können Einkaufen und Wohnen im Zentrum gefördert, der Verkehr beruhigt und die Sicherheit erhöht werden.

## 4 BAUKOSTEN

### 4.1 Grundlage

Der Sanierungs- und Umgestaltungsperimeter entspricht den Auflageprojektplänen, reicht also von Fassade zu Fassade und umfasst somit auch die privaten Vorbereiche, vgl. Beilage I.

### 4.2 Baukosten

Strassenbau	Fr.	3'350'000.--
Begrünung / Möblierung	Fr.	350'000.--
Ausstattung, Diverses	Fr.	320'000.--
Beleuchtung	Fr.	440'000.--
Werkleitungen *	Fr.	1'260'000.--
Kanalisationsbau *	Fr.	790'000.--
<hr/>		
Total Baukosten Auflageprojekt inkl 8 % Mwst.	Fr	6'510'000.--
Weihnachtsbeleuchtung, als Folgekosten zur neuen öffentlichen Beleuchtung	Fr.	120'000.—

### 4.3 Finanzierung

\* Die Werkleitungs – und Kanalisationskosten von Fr. 2'050'000.-- werden über die laufenden Unterhaltsrechnungen finanziert.

Die Investitionskosten für die Weihnachtsbeleuchtung werden über das ordentliche Budget laufen.

### 4.4 Ohnehin-Kosten

Der Ersatz von Werkleitungen und Kanalisation ist zwingend erforderlich. Auch bei einer Ablehnung des Kreditbegehrens für die Umgestaltung der Bahnhofstrasse durch die Stimmberechtigten werden für die etappierte Sanierung des Leitungsnetzes und für den Strassenbau in den nächsten Jahren Kosten von rund 5 Mio. Franken anfallen.

## 5 PROJEKTBEWERTUNG

### 5.1 Kriterien

*Kriterien aus der Sicht der Benützerinnen und Benützer (Kundinnen und Kunden, Flanierende, Verkehrsteilnehmende)*

Aufenthaltsqualität

Soziale und verkehrliche Sicherheit

Besondere Bedürfnisse der Fussgänger: Flanieren längs und Queren der Bahnhofstrasse

Besondere Bedürfnisse der Velofahrer: Routen von/zur Bahnhofstrasse, Abstellplätze

Besondere Bedürfnisse des motorisierten Verkehrs: genügende Zahl von Abstellplätzen, komfortables Ein- und Ausparken

*Kriterien aus der Sicht der Betreiber (Stadt, Technische Betriebe)*

Übereinstimmung mit den Zielen des Leitbilds und der Ortsplanung

Investitions- und Unterhaltskosten

Flexibilität im Hinblick auf künftige Änderungen der Ansprüche

Finanzielle und technische Etappierung

*Kriterien aus der Sicht der Betroffenen (Eigentümer, Geschäfte, Anwohner)*

Aufenthaltsqualität aus der Sicht der Eigentümer, Geschäfte und Anwohner

Erschliessung: Zufahrt zu Liegenschaften inkl. Anlieferung, Anzahl öffentlicher

Abstellplätze für Motorfahrzeuge

Immissionen Luft und Lärm

Bauzustand: Zeitbedarf, Verkehrsführung, Etappierung

### 5.2 Sicht der Benützerinnen und Benützer

Mit dem Projekt wird die Aufenthaltsqualität für Kunden und flanierende Personen im Vergleich zum heutigen Zustand deutlich gesteigert. Es steht mehr Platz für Fussgänger und Vorplätze bei den Geschäften zur Verfügung. Die Neugestaltung mit den Oberflächen, der Begrünung, der Beleuchtung und der Ausstattung vermittelt eine einladende und übersichtliche Atmosphäre.

Das Potenzial wird gänzlich ausgeschöpft, wenn sich die privaten Anstösser bereit erklären, die Vorplätze in ihrem Eigentum nach dem vorliegenden Konzept zu gestalten.

Bezüglich Sicherheit ist zu unterscheiden zwischen sozialer und verkehrlicher Sicherheit. Eine hohe soziale Sicherheit umschreibt einen Zustand, in dem sich die in einem Strassenraum aufhaltenden Personen unbeeinträchtigt bewegen können und sich sicher fühlen.

Fussgänger finden bessere Verhältnisse vor als heute: Es stehen breitere Gehflächen zur Verfügung; die Fahrbahn lässt sich wegen der Konzentration der Abstellplätze auf gegenüberliegende 2er- und 3er-Gruppen und wegen des 0.5 m breiten Streifens neben den Parkfeldern sicherer und freier überqueren.

Für Velofahrende wird durch die verminderte Geschwindigkeit des Motorfahrzeugverkehrs die Koexistenz mit den „stärkeren“ Verkehrsteilnehmenden verbessert. Die Gefahr von Konflikten infolge geöffneter Autotüren nimmt durch den 0.5 m breiten Streifen ab.

Die Automobilisten profitieren von der Anordnung der Parkfelder in kleinen Gruppen: Es kann komfortabler ein- und ausparkiert werden. Die soziale Sicherheit wird dank der ansprechenden Gestaltung und der neu konzipierten Beleuchtung gesteigert.

### 5.3 Sicht der Betreiber

Die Übereinstimmung mit den Zielen des Leitbilds und der Ortsplanung ist gegeben. Die Neugestaltung führt zu einer Attraktivitätssteigerung des Zentrums von Amriswil mit einkaufsfreundlichen Ladenstrassen, wobei auch günstige Rahmenbedingungen für die Mischnutzung Detailhandel/Wohnen geschaffen werden.

Die Lebensdauer von baulichen Investitionen für umgestaltete Strassenräume bewegt sich in der Grössenordnung von 30 bis 50 Jahren. In dieser Zeit werden sich die Ansprüche der Benützer, der Betreiber und der Betroffenen ändern. Umgestaltungen sind deshalb so auszulegen, dass auf geänderte Ansprüche ohne grosse Zusatzinvestitionen eingegangen werden kann.

### 5.4 Sicht der Betroffenen

Aus der Sicht der Geschäftsinhaberinnen und Geschäftsinhaber wird die Aufenthaltsqualität und Attraktivität in der Bahnhofstrasse gesteigert. Dies kommt letztlich auch dem Wohnumfeld und der Wohnqualität zugute.

## 6 WEITERES VORGEHEN

### 6.1 Vorlage

Nach der Genehmigung des Kredits durch die Stimmberechtigten in der Abstimmung vom 27. November 2011 erfolgt die Planaufgabe für die Sanierung und Umgestaltung der Strasse.

### 6.2 Baubeginn

Der definitive Baubeginn hängt von allfälligen Einsprachen ab. Ziel ist es, mit den Bauarbeiten im Frühjahr 2012 zu beginnen.

### 6.3 Bauzeit, Etappierung

Die Bauarbeiten sollen mit Ziel auf möglichst geringe Beeinträchtigung von Gewerbe und Anwohnern optimiert werden.

Die Zufahrten, die An- und Ablieferung der Liegenschaften müssen mit Einschränkungen garantiert werden.

Die Ausführung wird aus bau- und erschliessungstechnischen Überlegungen in 3 Etappen gegliedert:

1. Etappe Poststrasse bis Winkelriedstrasse  
Beginn Frühjahr 2012 bis Ende 2012
2. Etappe Winkelriedstrasse bis Schulstrasse  
Beginn Frühjahr 2013 bis Herbst 2013
3. Etappe Schulstrasse bis Rütistrasse  
Beginn Sommer 2013 bis Ende 2013

## **BEILAGEN**

- I:    Übersichtsplan 1:500
  
- II:   Detailplan - Gestaltungsentwurf Strassenkreuzung Bahnhofstrasse - Rennweg  
      mit Visualisierung Platzgestaltung Baumgruben, Sitzgelegenheiten und Baumreferenzen
  
- III:  Detailplan - Knotengestaltung Tellstrasse, Strassenelemente Randabschlüsse
  
- IV    Visualisierung Gestaltungsvorschlag, (4 Standorte: Bestand, Neu Tag, Neu Nacht)

P. Gemperli 12.08.2011