

Gemeinde Gommiswald / Gemeinde Wattwil

Konzept Verkehrssicherheit Dorf Ricken SG

Bericht





Arbeitsgruppe für
Siedlungsplanung und
Architektur AG

Spinnereistrasse 29
8640 Rapperswil (SG)
Tel. 055 220 10 60
Fax 055 220 10 61

Bankstrasse 8
8610 Uster
Tel. 044 942 10 11
Fax 055 220 10 61

www.asaag.ch
info@asaag.ch

Bearbeitung:
Patricia Wenk
Alice Werner
Janine Gübeli
Cyril La Monica

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage	3
1.1 Allgemein	3
1.2 Bearbeitungsperimeter	5
2. Auslöser, Zielsetzung und Aufgabenstellung	5
2.1 Auslöser	5
2.2 Zielsetzung und Aufgabenstellung	5
3. Relevante Planungsgrundlagen	6
3.1 Kantonaler Richtplan, Stand November 2017	6
3.2 Naturschutzinventare Bund und Kanton	7
3.3 Rechtskräftiger Zonenplan	7
3.4 Strassenklassierungen	8
3.5 Automatische Strassenverkehrszählung Kanton St. Gallen	8
3.5.1 Rickenstrasse (St. Gallenkappel, Kirche)	9
3.5.2 Wattwilerstrasse (Wattwil, Hummelwald)	9
3.5.3 Rickenstrasse (Gommiswald, Risiberg)	9
3.6 Langsamverkehr	10
3.6.1 Übersichtsplan Wanderwege Kanton SG	10
3.6.2 Übersichtsplan rollender Langsamverkehr Kanton SG	10
3.6.3 Übersichtsplan Kommunales Fuss-, Wander- und Radwegnetz	11
3.7 Unfallstatistik	11
3.8 Übergeordnete Planungen und Projekte	12
3.8.1 Projekt TBA, Einmündung Schönenbergstrasse und Mittelinsel in Wattwilerstrasse	12
3.8.2 Teilstrassenplan Schönenbergstrasse	13
4. Schwachstellenanalyse	14
4.1 Vorgehen allgemein	14
4.2 Schwachstellenkategorie und Prioritäten	14
4.3 Schwachstellen - Übersicht	15
4.3.1 Öffentlicher Verkehr (ÖV)	15
4.3.2 Schwerverkehr (SchV) und Motorisierter Individualverkehr (MIV)	15
4.3.3 Veloverkehr (Velo)	16
4.3.4 Fussverkehr (FV)	17
5. Lösungsansätze	17
5.1 Vorgehen und Darstellung	17
5.2 Beschrieb der einzelnen Lösungsansätze	18

5.3	Bushaltestelle Uznacherstrasse (ÖV)	18
5.3.1	Ausgangslage	18
5.3.2	Lösungsansatz Variante 1 „Busbucht und Fahrbahnhaltestelle“	21
5.3.3	Lösungsansatz Variante 2 „2 Busbuchten“	22
5.3.4	Lösungsansatz Variante 3 „Busbucht + Fahrbahnhaltestelle Rickenschwingerweg“	23
5.3.5	Lösungsansatz Variante 4 „2 Fahrbahnhaltestellen Rickenschwingerweg“	24
5.3.6	Lösungsansatz Variante 5 „Busbucht Uznacherstrasse + Fahrbahnhaltestelle Rickenschwingerweg“	25
5.4	Bushaltestelle Kirche (ÖV, FV)	26
5.4.1	Ausgangslage	26
5.4.2	Lösungsansatz Variante 1 „2 Fahrbahnhaltestellen gegenüberliegend“	27
5.4.3	Lösungsansatz Variante 2 „Fahrbahnhaltestelle + Busbucht“	28
5.5	Ein-/Ausgangstore an Einfallsachsen (SchV, MIV)	29
5.5.1	Ausgangslage	29
5.5.2	Lösungsansatz „Ein-/Ausgangstor erstellen“	29
5.6	Uznacherstrasse (MIV, Velo, FV)	30
5.6.1	Ausgangslage	30
5.6.2	Lösungsansatz Ausserortsbereich (Ortsausgang bis Parkplatz Eich)	30
5.6.3	Lösungsansatz Innerortsbereich (Ortseingang bis Hauptknoten)	31
5.7	Wattwilerstrasse, Bereich Hauptknoten bis Waldestrasse	36
5.7.1	Ausgangslage	36
5.7.2	Lösungsansatz allgemein	37
5.7.3	Bereich Hauptknoten bis Schönenbergstrasse, Input asa zum Kantonsprojekt (Stand Auflage im Februar 2019)	37
5.7.4	Veloinfrastruktur in Längsrichtung	38
5.7.5	Einmündungen Waldestrasse und Zufahrt Schreinerei	39
5.7.6	Einmündung Alte Rickenstrasse	40
5.8	Rapperswilerstrasse	41
5.8.1	Ausgangslage	41
5.8.2	Lösungsansatz allgemein	41
5.8.3	Veloinfrastruktur in Längsrichtung	42
5.8.4	Einmündung Rickenschwingerweg	42
6.	Weiteres Vorgehen	44
6.1	Miteinbezug der IG Ricken	44
6.2	Miteinbezug der kantonalen Amtsstellen	44
7.	Anhang	45
8.	Beilagen (Pläne)	45

1. Ausgangslage

1.1 Allgemein

Das Dorf Ricken SG liegt auf 800 m.ü.M. am gleichnamigen Pass zwischen den Regionen See-Gaster und Toggenburg. Politisch ist das Dorf Ricken zweigeteilt. Der westliche Teil inklusiv dem Dorfzentrum gehört zur Gemeinde Gommiswald (See-Gaster), der östliche und kleinere Teil inklusiv der Kirche zur Gemeinde Wattwil im Toggenburg.

Ricken befindet sich an der Kantonsstrasse (KS14a), die den Autobahnanschluss Eschenbach-Neuhaus im Bezirk See-Gaster mit dem Toggenburg verbindet, insbesondere aber auch mit der Umfahrungsstrasse Wattwil-Lichtensteig-Bütschwil in Richtung Wil (Autobahnanschluss A1 Zürich - Winterthur - Wil - St.Gallen). Mitten im Dorf Ricken zweigt die Kantonsstrasse (KS14b) Ricken-Gommiswald-Kaltbrunn/Uznach ab, die ins Linthgebiet bzw. zum Autobahnanschluss A53 in Tuggen SZ und weiter zur A3 (Zürich – Chur) führt.

Mit dem öffentlichen Verkehr ist das Dorf Ricken durch die Buslinien 622 *Wattwil-Eschenbach-Rapperswil*, 632 *Uznach-Gommiswald-Ricken* und 628 *Gommiswald-Gebertingen-Ricken* erschlossen. Die Bushaltestellen befinden sich an der Uznacherstrasse vor dem Hauptknoten (622, 632, 628) und an der Wattwilerstrasse Höhe Kirche (632).

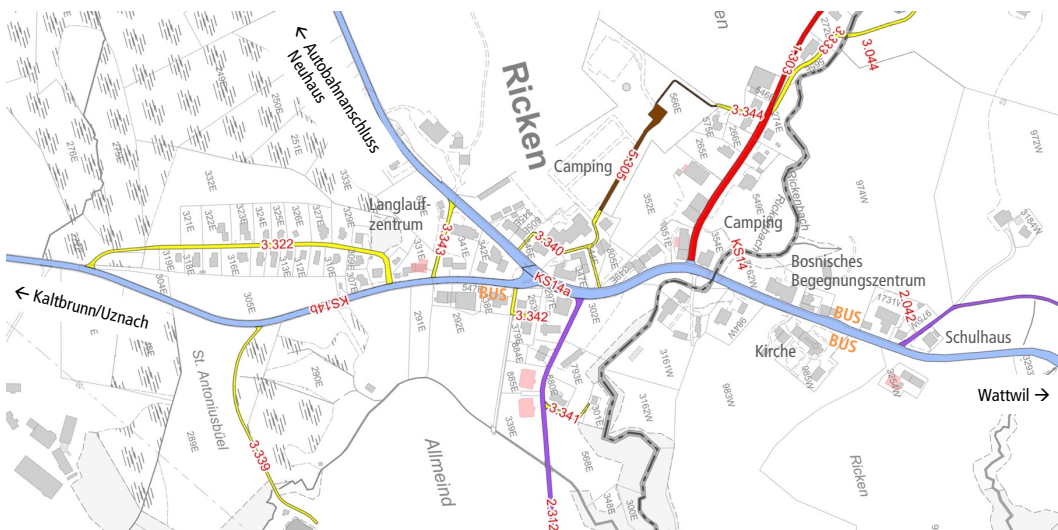


Abb. 1: Dorf Ricken, Strassenklassierungsplan und Bushaltestellen (Quelle: Geoportal SG)

Ausgangs Dorf, in Richtung Wattwil steht das Schulhaus „Dorf“ für den 1.-2. Kindergarten und die 1.-2. Unterstufe. Die 3.-6. Primarklassen werden im Schulhaus „Schönenberg“ unterrichtet (liegt ausserhalb des Planungsperimeters). Die Oberstufe und weiterführende Schulen werden in Wattwil besucht.

Der Ricken ist ein wichtiges Naherholungsgebiet, in welchem es verschiedene, regionale und überregionale Wander- und Velorouten (z.B. Toggenburger Höhenweg, Alpenpanorama-Route, Rheinfall-ZürcherOberland, Herzroute) gibt. Im Frühling bis Herbst ist das Dorf Ricken beliebte Zwischenstation und Ausgangspunkt für vielfältige Wanderungen und Mountainbike-Touren. Im Winter ist vor allem das Langlaufzentrum ein grosser Anziehungspunkt und das Dorf ist Ausgangspunkt für Schneeschuhtouren. Rund 1km ausserhalb des Dorfes in Richtung Gommiswald liegt sich der Parkplatz Eich, welcher Ausgangspunkt

für den überregional bekannten Schlittelweg auf die Alpen Egg und Rittmarren sowie für Schneeschuhtouren ist.



Abb. 2: Dorfzentrum Ricken, Wanderwegnetz (Quelle: www.schweizmobil.ch)

Im Dorf selbst gibt es einige wenige Restaurants, ein Lebensmittelgeschäft und einige Gewerbebetriebe. Vis-à-vis der katholischen Kirche befindet sich das vom bosnischen Kulturverein betriebene Begegnungszentrum inkl. Moschee. Am südlichen Dorfrand befindet sich das Langlaufzentrum Ricken, welches insbesondere im Winter stark frequentiert wird. Im westlichen Dorfzentrum gibt es zwei Ganzjahres-Campingplätze. Abseits der Hauptstrassen gibt es eine Vielzahl bewohnter Höfe sowie auch einige kleinere Wohnquartiere, mehrheitlich mit älteren Einfamilienhäusern. In jüngster Zeit sind jedoch auch ein paar Mehrfamilienhäuser entstanden, weitere Mehrfamilienhäuser sind in Planung.



Abb. 3: Dorfzentrum Ricken, Orthofoto (Quelle: Geoportal SG)

1.2 Bearbeitungssperimeter

Der Bearbeitungssperimeter umfasst im Wesentlichen das Siedlungsgebiet des Dorfes Ricken. Dabei wird das Hauptaugenmerk auf die Nahbereiche der Kantonsstrassen KS14a und KS14b gelegt (siehe Abb. 1).

Die wichtigsten, ausserhalb des Dorfes liegenden Freizeit-Zielorte ① Parkplatz Eich (Alpwirtschaft und Schlittelweg Egg), ② Restaurant und Skilift Bildhus sowie ③ Schützenhüsli Chäseren wurden lediglich im Sinne eines erweiterten Betrachtungssperimeters in die Überlegungen miteinbezogen (Verortung siehe Abb. 2).

2. Auslöser, Zielsetzung und Aufgabenstellung

2.1 Auslöser

Die IG Ricken, bestehend aus engagierten Dorfbewohnern, wurde in jüngerer Vergangenheit mehrfach bei den beiden Gemeinderäten Gommiswald und Wattwil mit verschiedenen Themen und Forderungen vorstellig. Dabei kristallisierte sich vor allem das Thema Verkehrssicherheit als „hotspot“ heraus.

In einem Positionspapier „Überblick Handlungsbedarf Verkehrsplanung Dorf Ricken“ vom 31.01.2017 sind die zentralen Anliegen aus dem von der IG durchgeführten Diskussionsabend „Zukunft Ricken“ zusammengefasst (s. Anhang 1). Darin fordern die Initianten: *„Erstellung eines Gesamtkonzeptes für die sichere Führung des Langsamverkehrs im Dorf Ricken, unter besonderer Berücksichtigung sicherer und tauglicher Fussgängerverbindungen zwischen allen für das Dorfleben und für den Tourismus relevanten Knotenpunkten.“*

Ebenso enthalten sind die aus Sicht der IG mit einem Gesamtkonzept anzustrebenden Ziele sowie erste generelle Ideen für Massnahmen.

2.2 Zielsetzung und Aufgabenstellung

Mit dem Konzept „Verkehrssicherheit Dorf Ricken“ sollen die beiden Gemeinderäte eine fachkundige Übersicht über vorhandene Schwachstellen und entsprechende Lösungsansätze (auf Konzeptstufe) zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Dorf Ricken erhalten. Dies im Sinne einer „rats- und verwaltungsinternen Richtschnur“ für die in den nächsten Jahren anzupackenden Planungsaufgaben (Führungsinstrument, kommunale Finanzplanung). Ebenso kann das Konzept für die Beurteilung bzw. Einflussnahme bei künftigen Baubewilligungsgesuchen eine wertvolle Grundlage darstellen.

Es wurden insbesondere folgende Themen auf Konzeptstufe bearbeitet:

- Den einschlägigen Normen und kantonalen Richtlinien entsprechende Ausgestaltung der Bushaltestellen im Dorfzentrum unter Berücksichtigung der Behindertentauglichkeit, der Umsteigebeziehungen und der Verkehrssicherheit.

- Optimierung des Hauptknotens im Dorfzentrum unter Berücksichtigung der Befahrbarkeit und der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden; dabei wurde ein spezielles Augenmerk auf Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr gelegt.
- Sichere und möglichst den Wunschlinien entsprechende Führung des Fuss- und Veloverkehrs (Schulwege, Alltagswege sowie touristische Wege und Ziele) inkl. an den „richtigen“ Orten platzierte Übergänge für den Fuss- und Veloverkehr.
- Inputs zur Verbesserung der Verkehrssicherheit insbesondere des Fuss- und Veloverkehrs entlang der Kantonsstrassen sowie bei grösseren (teils öffentlichen) Parkieranlagen.

3. Relevante Planungsgrundlagen

3.1 Kantonaler Richtplan, Stand November 2017

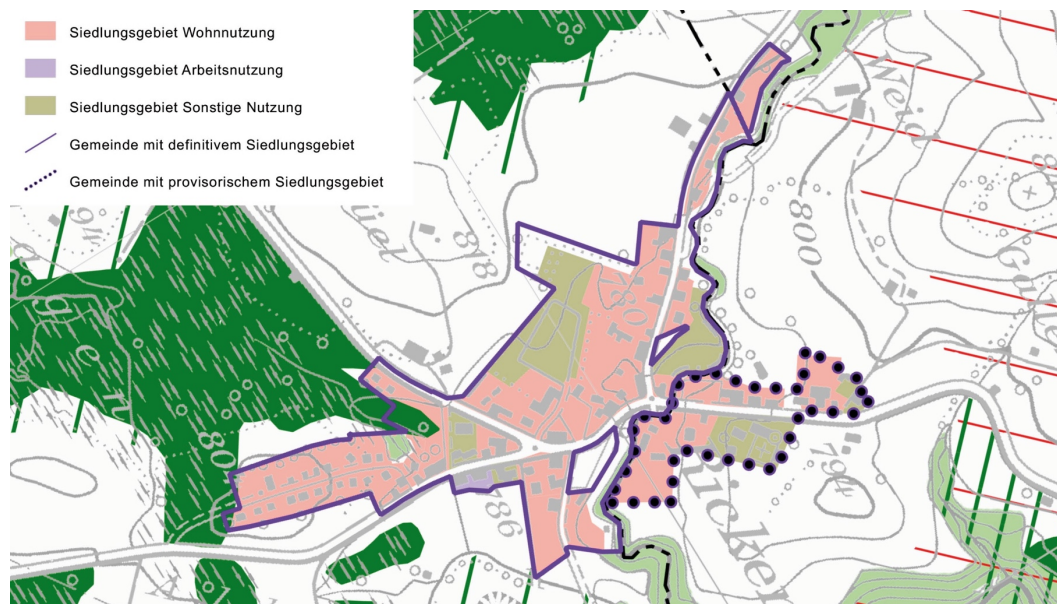


Abb. 4: Kantonaler Richtplan SG (Quelle: Geoportal SG)

Ein Grossteil des Bearbeitungsperimeters (= Gemeinde Gommiswald) liegt innerhalb des definitiven Siedlungsgebietes (durgezogene violette Linie) und ist der Kategorie „Landschaft mit kompakter Siedlung“ zugeordnet. Der nordöstliche Teil des Bearbeitungsperimeters (= Gemeinde Wattwil) befindet sich hingegen im provisorischen Siedlungsgebiet (gepunktete Linie) und ist der Kategorie „Urbane Verdichtungsräume“ zugeordnet.

3.2 Naturschutzinventare Bund und Kanton

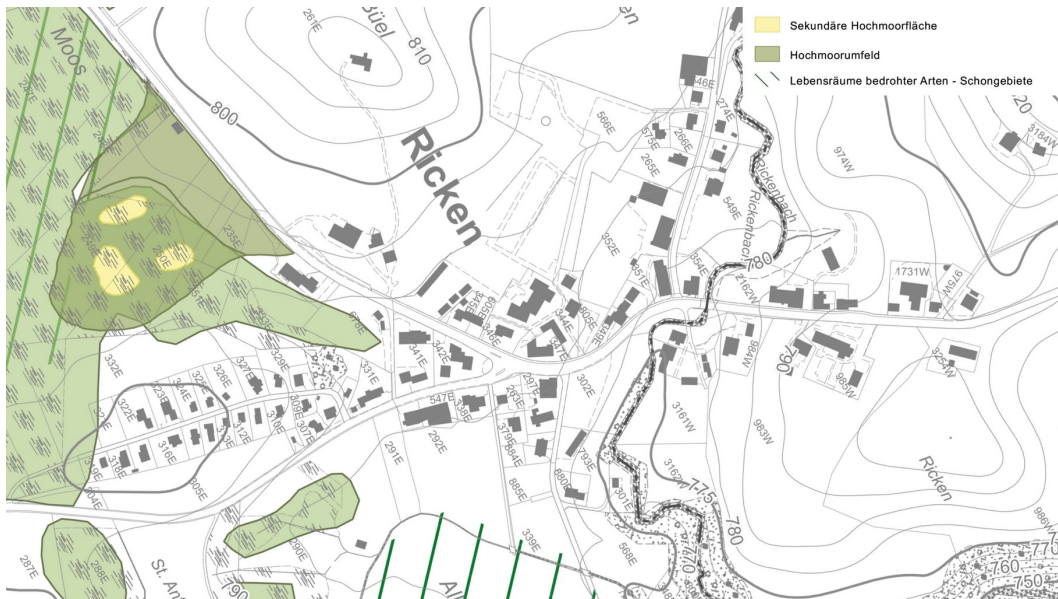


Abb. 5: Naturschutzinventar Bund und Kanton (Quelle: Geoportal SG)

Im Bearbeitungsperimeter befinden sich südöstlich entlang der Rapperswilerstrasse, sowie entlang der Uznacherstrasse Hochmoore und Schongebiete für Lebensräume von bedrohten Arten. Diese haben jedoch keinen Einfluss auf die zu bearbeitenden Verkehrssicherheitsthemen.

3.3 Rechtskräftiger Zonenplan

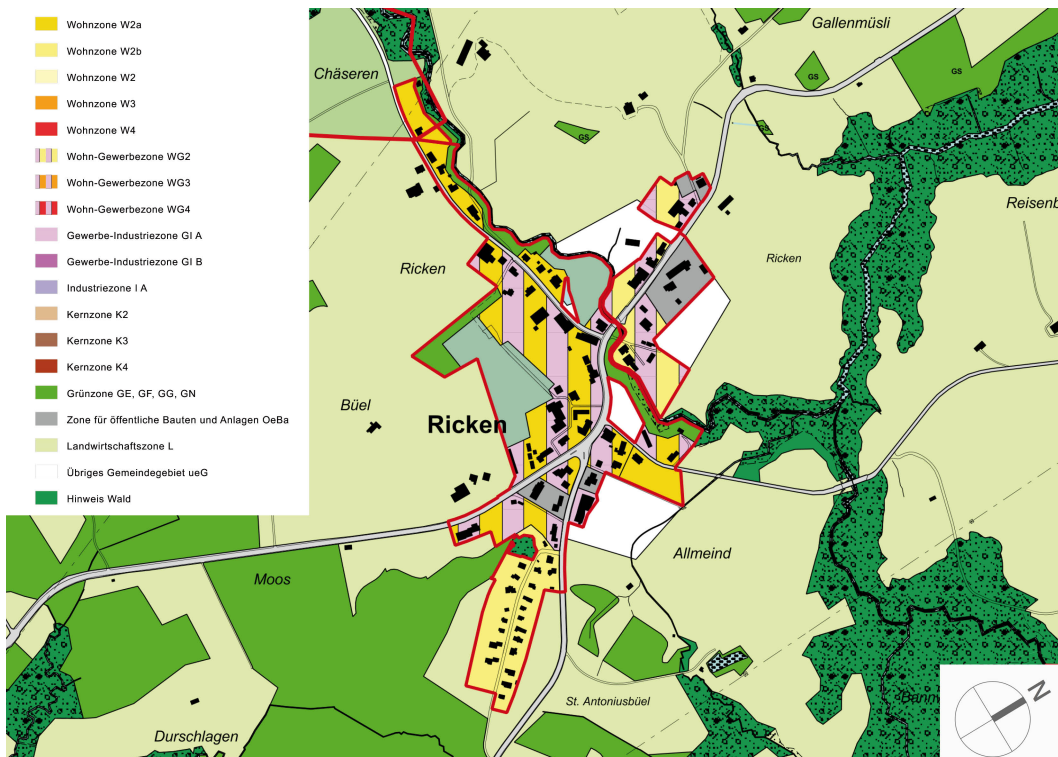


Abb. 6: Zonenplan, kantonale Darstellung (Quelle: Geoportal SG)

Gemäss den Zonenplänen befinden sich innerhalb des Bearbeitungsperimeters folgende Nutzungszonen: Wohnzone W2, Wohn- und Gewerbezone WG2, Zone für öffentliche Bauten und Anlagen OeBa, Intensiverholungszone (Campingplätze), Grünzone G, Landwirtschaftszone L und Übriges Gemeindegebiet ueG.

3.4 Strassenklassierungen

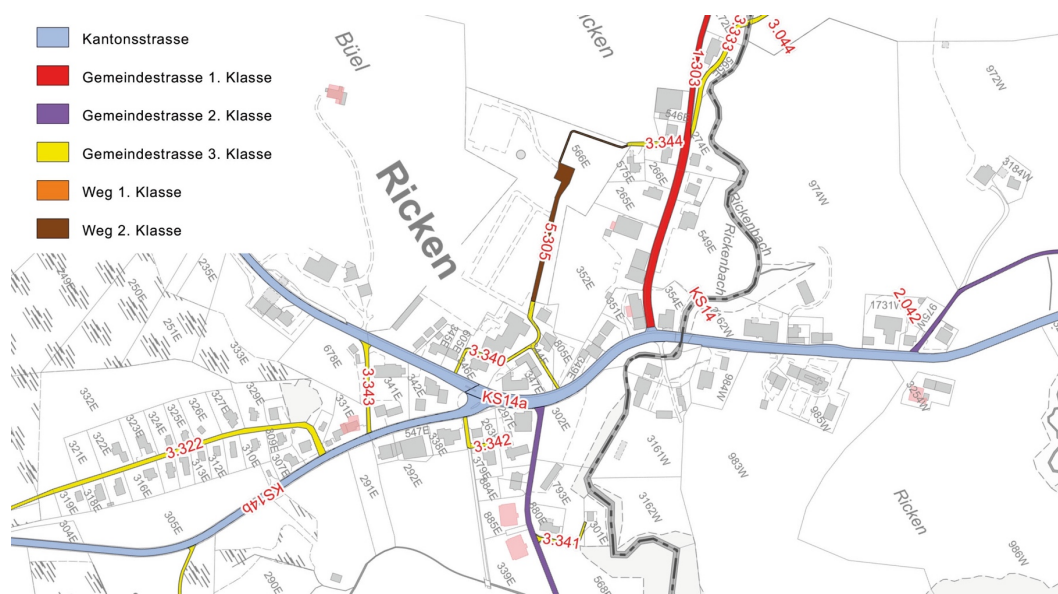


Abb. 7: Übersichtsplan Strassenklassierung (Quelle: Geoportal SG)

Die Rapperswilerstrasse, die Wattwilerstrasse sowie die Uznacherstrasse sind Kantonsstrassen und daher stark auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet. Die Waldestrasse, welche in die Wattwilerstrasse einmündet, ist eine Gemeindestrasse 1. Klasse. Die Schönenbergstrasse und die Alte Rickenstrasse sind Gemeindestrassen 2. Klasse. Alle anderen Strassen, welche in eine der drei Kantonsstrassen einmünden, sind Gemeindestrassen 3. Klasse.

3.5 Automatische Strassenverkehrszählung Kanton St. Gallen

Im Kanton St. Gallen wurde im Jahr 2017 an 117 Messstellen im Kanton die Verkehrsbelastung permanent während eines ganzen Jahres erfasst. Die für unser Planungsgebiet relevanten Messungen sind wie folgt:

3.5.1 Rickenstrasse (St. Gallenkappel, Kirche)

Kanton St.Gallen

Tiefbauamt
Verkehrstechnik



St.Gallenkappel Kirche, von und nach Neuhaus				
Jahresmittel 2017: 12'058 Fz.				
Durchschnittlicher Werktagsverkehr 2017: 12'776 Fz.				
Höchstwerte				
Höchstes Monatsmittel Juni 13'123 109%	Höchster Werktag 7. Jul 14'957 124%		Höchster Samstag 26. Aug 13'467 112%	Höchster Sonntag 15. Okt 13'784 114%
Koordinaten	Querschnittsbelastung			
2'715'833 1'233'806	Total Fz. 2016 4'339'856	Total Fz. 2017 4'401'021	Veränderung 2016/2017 1.4%	LKW Anteil ---

3.5.2 Wattwilerstrasse (Wattwil, Hummelwald)

Kanton St.Gallen

Tiefbauamt
Verkehrstechnik



Wattwil Hummelwald, von und nach Ricken				
Jahresmittel 2017: 11'966 Fz.				
Durchschnittlicher Werktagsverkehr 2017: 12'320 Fz.				
Höchstwerte				
Höchstes Monatsmittel Juni 13'288 111%	Höchster Werktag 5. Okt 15'673 131%		Höchster Samstag 26. Aug 14'630 122%	Höchster Sonntag 15. Okt 16'775 140%
Koordinaten	Querschnittsbelastung			
2'724'401 1'238'574	Total Fz. 2016 4'335'525	Total Fz. 2017 4'367'413	Veränderung 2016/2017 0.7%	LKW Anteil 5.1%

3.5.3 Rickenstrasse (Gommiswald, Risiberg)

Kanton St.Gallen

Tiefbauamt
Verkehrstechnik



Gommiswald Risiberg, von und nach Ricken				
Jahresmittel 2017: 6'632 Fz.				
Durchschnittlicher Werktagsverkehr 2017: 6'916 Fz.				
Höchstwerte				
Höchstes Monatsmittel Juni 7'305 110%	Höchster Werktag 5. Okt 8'349 126%		Höchster Samstag 10. Jun 7'766 117%	Höchster Sonntag 18. Jun 8'001 121%
Koordinaten	Querschnittsbelastung			
2'719'933 1'232'837	Total Fz. 2016 2'455'696	Total Fz. 2017 2'420'697	Veränderung 2016/2017 -1.4%	LKW Anteil 5.0%

Die gemessene Verkehrsmenge pro Tag (Jahresmittel) auf der Achse Rapperswilerstrasse - Wattwilerstrasse im Dorf Ricken von rund 12'000 Fahrzeugen ist hoch. Der Schwerverkehrsanteil von rund 5% ist eine der höchsten Werte im Kanton St. Gallen, da der Rickenpass eine bekannte Güterverkehrstransportroute zwischen dem Autobahnanschluss Eschenbach/Neuhaus (A53) und dem Toggenburg darstellt. Die gemessene Verkehrsmenge pro Tag (Jahresmittel) auf der Uznacherstrasse ist mit rund 6'600 Fahrzeugen nur gut halb so gross, sie dürfte jedoch mit dem Bau der Umfahrungsstrasse Uznach inkl. Zubringer Gommiswald inskünftig deutlich zunehmen, wenn auch kaum die Verkehrsmenge auf der Achse Rapperswilerstrasse – Wattwilerstrasse erreichen.

3.6 Langsamverkehr

3.6.1 Übersichtsplan Wanderwege Kanton SG

Nachstehende Wanderwege sind im Planungsperimeter vorhanden (siehe Abb. 8):

- Regionaler Wanderweg: Waldestrasse - Wattwilerstrasse - Schönenbergstrasse
- Lokaler Wanderweg: Wattwilerstrasse – Alte Rickenstrasse – Hummelwald

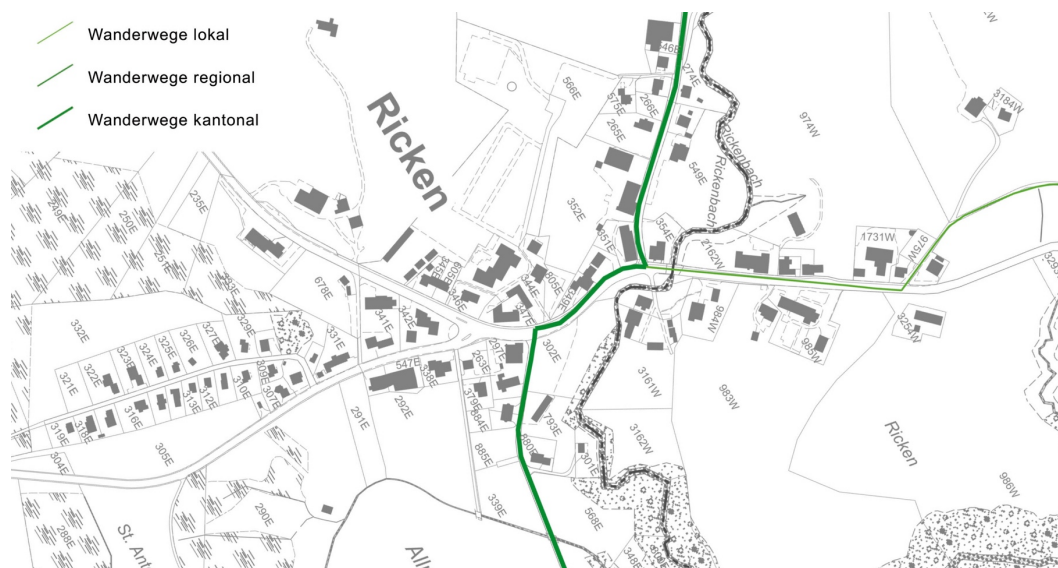


Abb. 8: Übersichtsplan Wanderwege Kanton SG (Quelle: Geoportal SG)

3.6.2 Übersichtsplan rollender Langsamverkehr Kanton SG

Nachstehende Radverkehrsrouen sind im Planungsperimeter vorhanden (siehe Abb. 9):

- Lokale Mountainbikeroute: Uznacherstrasse – Wattwilerstrasse – Waldestrasse
- Regionale Veloroute: Waldestrasse – Wattwilerstrasse – Schönenbergstrasse
- Nationale Veloroute: Uznacherstrasse – Wattwilerstrasse – Schönenbergstrasse

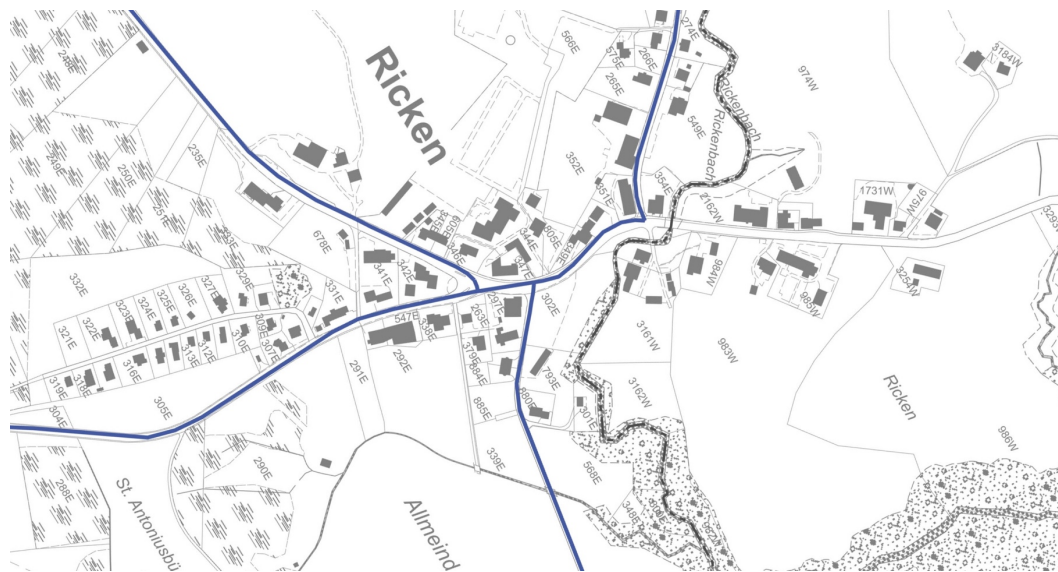


Abb. 9: Übersichtsplan rollender Langsamverkehr Kanton SG (Quelle: Geoportal SG)

3.6.3 Übersichtsplan Kommunales Fuss-, Wander- und Radwegnetz

Im Übersichtsplan des kommunalen Langsamverkehrsnetzes führen folgende Wege durch das Dorf Ricken (siehe Abb. 10):

- Wanderweg mit Hartbelag: Wattwilerstrasse – Alte Rickenstrasse - Hummelwald
- Wander- und Rad mit Hartbelag: Schönenbergstrasse – Wattwilerstrasse – Waldestrasse
- Rad- und Fussweg: Rapperswilerstrasse – Wattwilerstrasse
- Radweg: Uznacherstrasse



Abb. 10: Übersichtsplan kommunales Fuss-, Wander- und Radwegnetz (Quelle: Geoportal SG)

3.7 Unfallstatistik

Die Unfallstatistik des Bundesgeoportals enthält im Zeitraum von 2011 bis 2018 im Siedlungsgebiet nachstehende Unfälle (Hinweis: erfasst sind nur Unfälle mit Verletzten):

- 1 Schleuder-/Selbst-Unfall (1 Leichtverletzter)
- 5 Auffahrunfälle (1 Schwerverletzter (Motorrad), 4 Leichtverletzte (2 Motorrad))
- 1 Fussgängerunfall (1 Schwerverletzter)
- 2 Ein-/Abbiegeunfälle (2 Leichtverletzte (2 Motorrad))

Insgesamt wurden 9 Unfälle mit 2 Schwerverletzten im Bearbeitungsperimeter registriert. Von den insgesamt 9 Unfällen war nur bei einem ein Langsamverkehrsteilnehmer (Fussgänger) beteiligt. Dieser wurde allerdings schwer verletzt.

4 Unfälle (2 Motorrad, 1 Fussgänger) fanden am Wochenende statt. Bei 3 Unfällen (1 Fussgänger) war es bereits dunkel (früher Abend im Winter).

Besonders kritisch scheinen die Einmündung der Waldestrasse (3 Unfälle), der Hauptknoten (2 Unfälle) sowie die Einmündung des Rickenschwingerweges in die Rapperswilerstrasse (2 Unfälle) zu sein.

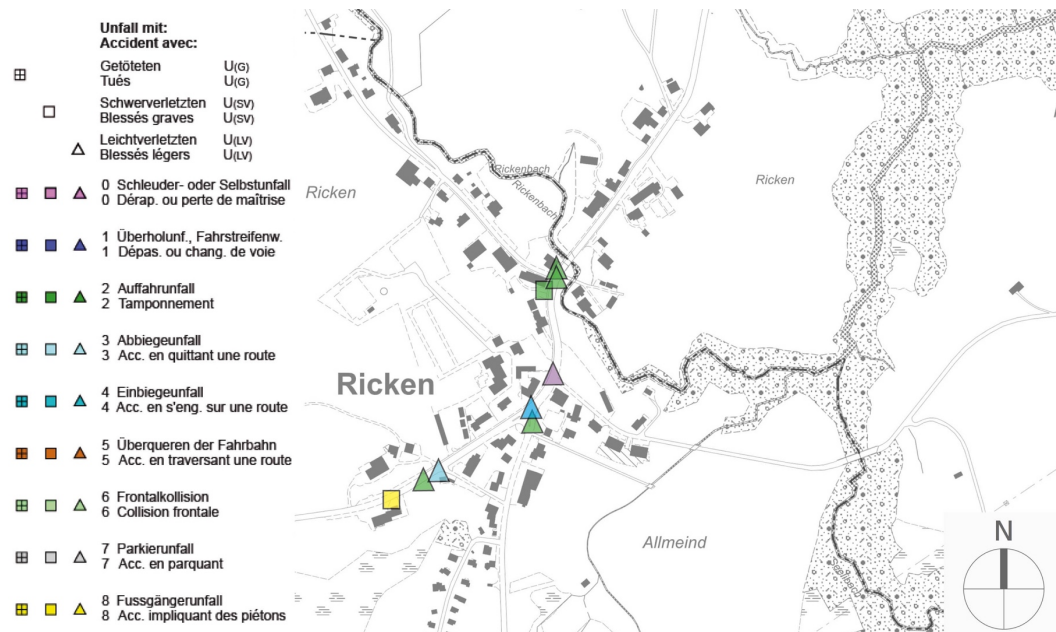


Abb. 11: Übersichtsplan der Unfälle 2011 - 2018 (Quelle: www.geo.admin.ch)

3.8 Übergeordnete Planungen und Projekte

3.8.1 Projekt TBA, Einmündung Schönenbergstrasse und Mittelinsel in Wattwilerstrasse

Das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen plant den Umbau des Knotens Wattwilerstrasse/ Schönenbergstrasse. Die Einmündung der Schönenbergstrasse wird neu über eine Trottoir-überfahrt geführt, somit haben Zufussgehende vor den ausfahrenden Fahrzeugen aus der Schönenbergstrasse Vortritt. Das Trottoir wird ostseitig bis zur neuen Mittelinsel über die Wattwilerstrasse weitergeführt.

Durch die neue Schutzinsel können Langsamverkehrsteilnehmende die Wattwilerstrasse zukünftig einfacher überqueren. Die Ein- und Ausfahrt des Parkplatzes nördlich der Schönenbergstrasse wird durch ein Einbahnregime neu geregelt, Rabatten verhindern, dass das neue Trottoir überfahren werden kann. Durch diese Massnahmen kann ein Grossteil der heutigen Sicherheitsdefizite im Bereich des bestehenden Parkplatzes eliminiert werden.

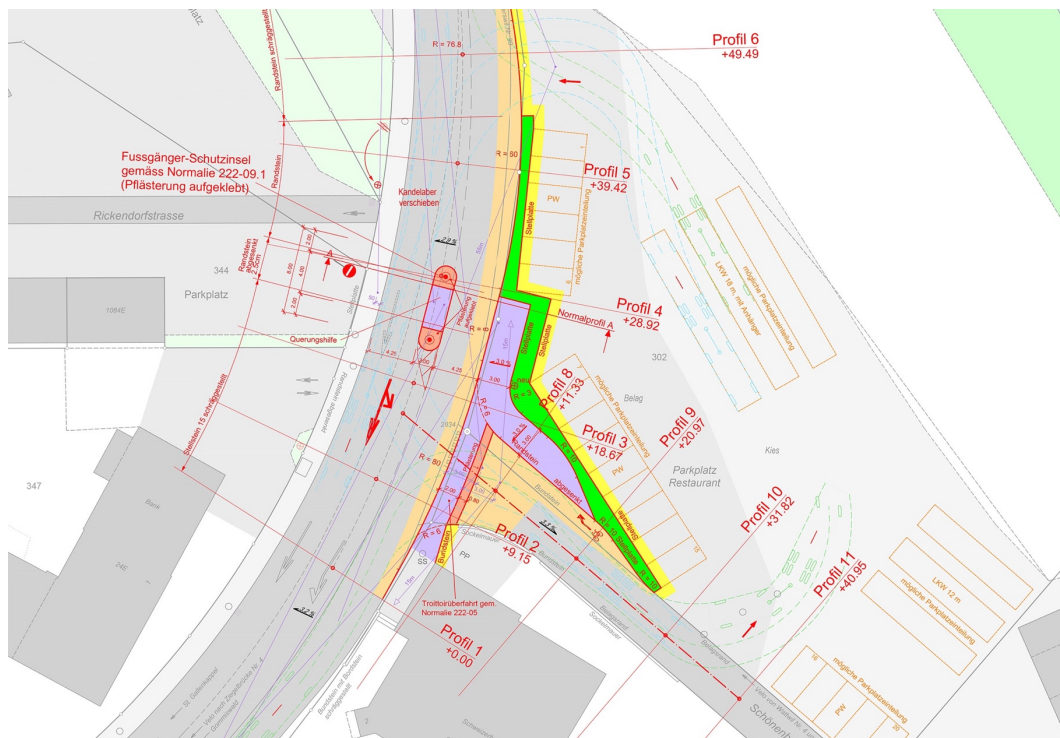


Abb. 12: Projekt TBA SG FGS 838, Ricken – 09.010.005.481 (Quelle: TBA SG)

3.8.2 Teilstrassenplan Schönenbergstrasse

Im Zusammenhang mit dem in Ziffer 3.8.1 erwähnten Projekt des Tiefbauamtes des Kantons St.Gallen muss auch die Strassenklassierung im Einmündungsbereich der Schönenbergstrasse angepasst werden (Siehe Abb. 11).

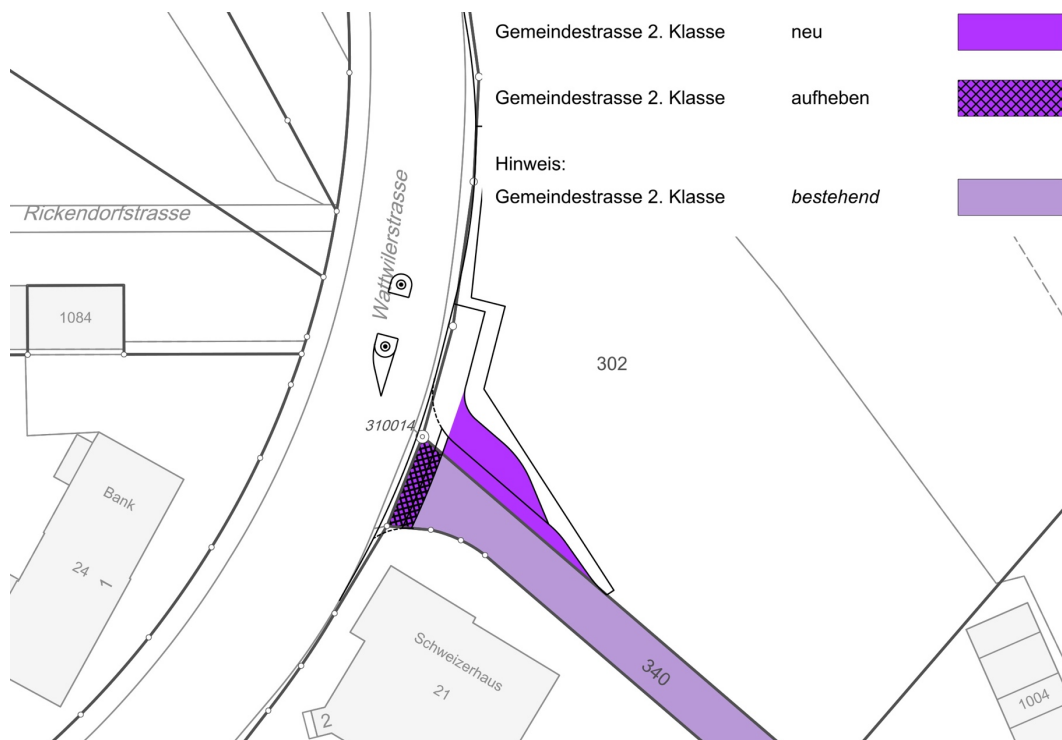


Abb. 13: Teilstrassenplan Schönenbergstrasse, Stand 05.11.2018 (Quelle: Gemeinde Gommiswald)

4. Schwachstellenanalyse

4.1 Vorgehen allgemein

Die Schwachstellenanalyse erfolgte aufgrund mehrerer Begehungen vor Ort, unserer Kenntnisse aus früheren Planungen und basiert auf den in Kapitel 2.2 formulierten Zielsetzungen sowie auf den Planungsgrundlagen in Kapitel 3.

Die Schwachstellen sind separat je Verkehrsart erfasst und gegliedert, deshalb kann es sein, dass einzelne Schwachstellen mehrmals aufgeführt sind. Sämtliche Schwachstellen sind in der Tabelle in Beilage 1 detailliert beschrieben und mit einem Foto verdeutlicht. Zudem sind sie im Plan „Schwachstellenanalyse“ verortet (siehe Beilage 2).

Innerhalb der Verkehrsarten sind die Schwachstellen einzelnen Themen zugeordnet. Es sind dies:

1 Öffentlicher Verkehr Bus (ÖV):

- 1.1. Ungenügende Haltestellengestaltung
- 1.2. Linienführung / Wartebereich

2 Schwerverkehr (SchV) / Motorisierter Individualverkehr (MIV):

- 2.1. Ungenügendes Ein-/Ausgangstor (Temporeduktion am Ortsein-/ausgang)
- 2.2. Verkehrsorientierter Strassenraum
- 2.3. Ungenügende Knotengestaltung
- 2.4. Ungenügende Abgrenzung privater Vorplätze
- 2.5. Ein-/Ausfahrt über Wartebereich Fussgängerstreifen

3 Veloverkehr (Velo):

- 3.1. Fehlende Radinfrastruktur für Querungsstelle
- 3.2. Fehlende Radinfrastruktur in Längsrichtung

4 Fussverkehr (FV):

- 4.1. Ungenügende Querungsstelle
- 4.2. Ungenügende / fehlende Fussgängerinfrastruktur in Längsrichtung

4.2 Schwachstellenkategorie und Prioritäten

Die Schwachstellen sind zudem nachstehende Kategorien zugeordnet; wobei manchmal auch mehrere Kategorien genannt sein können:

- Sicherheit (S)
- Komfort (K)
- Gestaltung (G)

Diese Kategorisierung aus verkehrsplanerischer Sicht dient als Hilfestellung für die Festlegung der Prioritäten durch die Gemeinderäte. So haben zum Beispiel Sicherheitsdefizite sowie Mehrfachdefizite höhere Priorität als reine Gestaltungsdefizite.

4.3 Schwachstellen - Übersicht

Nachstehend sind die in der Tabelle „Schwachstellenanalyse und Lösungsansätze“ (siehe Beilage 1) detailliert erfassten Schwachstellen aufgelistet. Die dreistellige Schwachstellennummer hilft bei der Strukturierung sowie bei der Verortung im Schwachstellenplan (siehe Beilage 2). Dabei ist die Nummerierung folgendermassen aufgebaut:

- Die 1. Ziffer gibt Auskunft über die Verkehrskategorie
(1 ÖV, 2 SchV und MIV, 3 Velo, 4 FV)
- Die 2. Ziffer gibt Auskunft über die Art der Schwachstelle, wobei hier die Nummerierung bei jeder Verkehrskategorie wieder von neuem beginnt.
- Die 3. Ziffer ist die fortlaufende Nummerierung der jeweiligen Schwachstellenart bei der entsprechenden Verkehrskategorie.

4.3.1 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Bezüglich des öffentlichen Verkehrs wurden nachstehende Schwachstellen erfasst:

- 1.1. / Ungenügende Haltestellengestaltung:
an den Haltestellen Uznacherstrasse (1.1.1) und Kirche (1.1.2, 1.1.3)
- 1.2 / Schlechte Linienführung und ungenügender Wartebereich:
für die Anfahrt der Linie 622 zur Haltestelle Uznacherstrasse (1.2.1)



Abb. 14: li: Haltestelle Uznacherstrasse (1.1.1) / re: Anfahrt zur Haltestelle Uznacherstrasse (1.2.1)

4.3.2 Schwerverkehr (SchV) und Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Bezüglich SchV und MIV wurden nachstehende Schwachstellen erfasst:

- 2.1. / Ungenügendes Ein-/Ausgangstor:
an der Rapperswilerstrasse (2.1.1), der Uznacherstrasse (2.1.2) und der Wattwilerstrasse (2.1.3)
- 2.2. / Verkehrsorientierter Strassenraum:
Rapperswilerstrasse und Wattwilerstrasse inkl. Hauptknoten Rapperswiler-/ Wattwiler-/ Uznacherstrasse (2.2.1)
- 2.3. / Ungenügende Knotengestaltung:
Einmündung Rickenschwingerweg in Rapperswilerstrasse und (2.3.1) Einmündung der Alten Rickenstrasse in die Wattwilerstrasse (2.3.2), der Waldestrasse und der Zufahrt Schreinerei am Rickenbach in die Wattwilerstrasse (2.3.3) und des Fichtenweges in die Uznacherstrasse (2.3.4)

- 2.4. / Ungenügende Abgrenzung privater Vorplätze:
an der Uznacherstrasse bei den GSNr. 337E/338E/547E (2.4.1) und bei den GSNr. 331E/341E/342E (2.4.2); an der Wattwilerstrasse beim Vorplatz Denner (2.4.3), beim grossen Parkplatz auf GSNr. 302E (2.4.4) und bei den GSNr. 1731W/1975W (2.4.5); an der Waldestrasse bei den GSNr. 549E, 630E (Parkplatz Camping Adler)
- 2.5. / Ein-/Ausfahrt über Wartebereich Fussgängerstreifen:
an der Uznacherstrasse bei der Bushaltestelle (2.5.1), an der Rapperswilerstrasse vor dem Hauptknoten (2.5.2) und an der Wattwilerstrasse bei der Kirche (2.5.3)



Abb. 15: li: Ungenügendes Ein-/Ausgangstor an der Wattwilerstrasse (2.1.3)
re: verkehrsorientierter Strassenraum am Hauptknoten Rapperswiler-/Wattwiler-/Uznacherstrasse (2.2.1)

4.3.3 Veloverkehr (Velo)

Bezüglich Veloverkehr wurden nachstehende Schwachstellen erfasst:

- 3.1. / Fehlende Radinfrastruktur für Querungsstelle:
an der Wattwilerstrasse beim Hauptknoten (3.1.1), auf Höhe Schönenbergstrasse (3.1.2) auf Höhe Waldestrasse (3.1.3)
- 3.2. / Fehlende Radinfrastruktur in Längsrichtung:
an der Uznacherstrasse vom Ortsausgang bis Parkplatz Eich (3.2.1), vom Ortseingang bis Hauptknoten (3.2.2); an der Wattwilerstrasse vom Hauptknoten bis Schönenbergstrasse (3.2.3) und von Schönenbergstrasse bis Waldestrasse (3.2.4)



Abb. 16: li: Fehlende Radverkehrsanlage für Querungsstelle an der Wattwilerstr. Höhe Schönenbergstr. (3.1.2)
re: Fehlende Radinfrastruktur in Längsrichtung an der Uznacherstr. ab Ortsausgang bis PP Eich (3.2.1)

4.3.4 Fussverkehr (FV)

Bezüglich Fussverkehr wurden nachstehende Schwachstellen erfasst:

- 4.1. / Ungenügende Querungsstelle:
an der Rapperswilerstrasse auf Höhe Tankstelle (4.1.1) und beim Fussgängerstreifen vor dem Hauptknoten (4.1.2), an der Uznacherstrasse beim Fussgängerstreifen auf Höhe Bushaltestelle (4.1.3), an der Wattwilerstrasse auf Höhe Schönenbergstrasse (4.1.4) und beim Fussgängerstreifen bei der Kirche (4.1.5)
- 4.2. / Ungenügende / fehlende Fussgängerinfrastruktur in Längsrichtung:
an der Uznacherstrasse vom Ortsausgang bis Parkplatz Eich (4.2.1), vom Ortseingang bis zum Hauptknoten (4.2.2) und auf Höhe Bushaltestelle (4.2.3); an der Rapperswilerstrasse ab Tankstelle bis Ende Trottoir (4.2.4); an der Wattwilerstrasse vom Hauptknoten bis Schönenbergstrasse (4.2.5), im Bereich der Einmündung Schönenbergstrasse (4.2.6) und bei der Kirche (4.2.7)

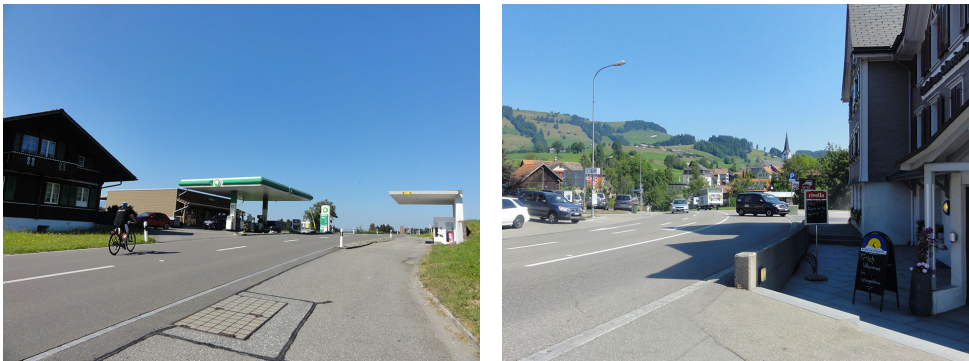


Abb. 17: li: Ungenügender / fehlender Fussgängerschutz an der Uznacherstrasse ab Fichtenweg bis Hauptknoten (4.2.2)
re: Ungenügender / fehlender Fussgängerschutz an der Wattwilerstrasse ab Hauptknoten bis Einmündung Schönenbergstrasse (4.2.5)

5. Lösungsansätze

5.1 Vorgehen und Darstellung

Aufgrund der in Kapitel 2.2 beschriebenen Zielsetzung und Aufgabenstellung sowie der Erkenntnisse aus der Schwachstellenanalyse (siehe Kapitel 4) wurden auf Konzeptstufe Lösungsansätze für die erfassten Schwachstellen erarbeitet. Diese sind in den nachstehenden Kapiteln beschrieben sowie – falls erwähnt – in Plänen dargestellt.

Die Lösungsansätze sind als konzeptionelle Skizzen zu verstehen. Die darin vorgeschlagenen Massnahmen erachten wir aufgrund unserer Erfahrung als grundsätzlich machbar, die einschlägigen Normen (VSS) und Richtlinien (TBA SG) sind weitgehend berücksichtigt. Die dargestellten Projektgeometrien wurden jedoch noch nicht in allen Details überprüft (z.B. bzgl. Befahrbarkeit, Sichtweiten etc.); ebenso wurden sie von den kantonalen Fachstellen (TBA, KaPo) noch nicht vorgeprüft.

5.2 Beschrieb der einzelnen Lösungsansätze

Der nachstehende Beschrieb der Lösungsansätze erfolgt nicht einzeln, sondern nach Themen oder örtlich zusammengefasst. Die Reihenfolge erfolgt deshalb auch nicht stur nach der Schwachstellenanalyse. Dies erschwert zwar den direkten Vergleich mit den tabellarisch zusammengestellten Schwachstellen, erleichtert dafür aber das Erkennen von Zusammenhängen zwischen den einzelnen Lösungsansätzen und Verkehrsteilnehmenden.

Die Priorisierung der Lösungsansätze bzw. der Behebung der Schwachstellen hat durch die beiden Gemeinderäte Gommiswald und Wattwil zu erfolgen. Eine Spalte hierfür ist in der Tabelle „Schwachstellen und Lösungsansätze“ (siehe Beilage) bereits eingefügt.

5.3 Bushaltestelle Uznacherstrasse (ÖV)

5.3.1 Ausgangslage

Die Bushaltestelle befindet sich direkt an der Uznacherstrasse vor der ehemaligen Post (siehe Abb. 18). Hier halten alle Buslinien in sämtliche Richtungen:

- 632 Uznach – Gommiswald – Ricken (PostAuto)
- 622 Rapperswil SG – Eschenbach SG – Wattwil (Schneiderbus)
- 628 Gommiswald – Gebertingen – Ricken (PostAuto)

Das Strassen-Dreieck Uznacherstrasse, Rapperswilerstrasse und Rickenschwingerweg wird von den Bussen als Wendemöglichkeit genutzt. Die Linie 622 fährt von Wattwil her also eine Zusatzschleife, um die Haltestelle Uznacherstrasse zu bedienen.



Abb. 18: li: Bushaltestelle Uznacherstrasse / re: Strassendreieck mit Lage der Bushaltestelle (Quelle: asa AG)

Die Buslinien werden von unterschiedlichen Transportunternehmen betrieben: Die Linien 628 und 632 betreibt PostAuto, die Linie 622 betreibt Schneiderbus. Die Linien 622 und 632 verkehren im Stundentakt. Gemäss aktuellem Fahrplan kommt der Bus von Uznach/Gommiswald um xx.10 auf dem Ricken an, der Bus aus Rapperswil trifft eine Minute später um xx.11 ein. Im Gegensatz zur Linie 622 (xx.11 an, xx.11 ab) hat die Linie 632 auf dem Ricken eine Standzeit von 6 Minuten. Es bestehen Anschlüsse von Uznach/Gommiswald in

Richtung Wattwil und von Rapperswil in Richtung Gommiswald/Uznach. Aus Richtung Wattwil macht die Linie 622 auf dem Ricken keine Anschlüsse.

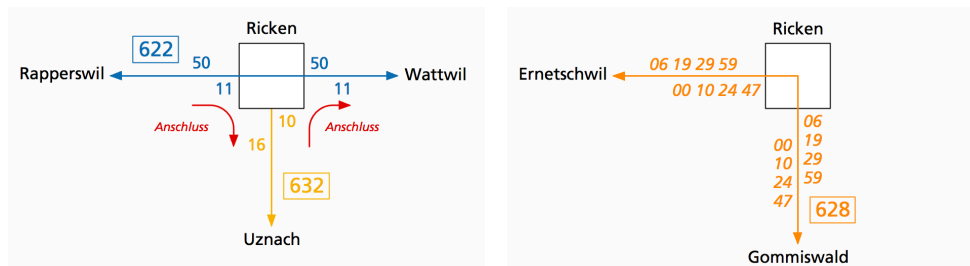


Abb. 19: Schemaplan An-/Abfahrtszeiten der Buslinien 622, 632 und 628 (Quelle: asa AG)

Die Linie 628 dient hauptsächlich dem Schulkindertransport zwischen den Ortsteilen der Gemeinde Gommiswald. Deshalb verkehrt diese Linie nur zu Schulzeiten und unregelmässig. Aufgrund der unregelmässigen Abfahrten kann es vorkommen, dass die Linie 628 zusammen mit einer anderen Linie an der Bushaltestelle Uznacherstrasse ist. Ein besonderes Augenmerk ist auf die Ankunft/Abfahrt um xx.10 zu richten, dann sind nämlich auch die Linien 622 und 632 auf dem Ricken. Gemäss aktuellem Fahrplan kommt dies nur einmal täglich vor, deshalb müssen nicht drei Haltekannten erstellt werden.

Der Bus der Linie 622 (aus Wattwil kommend) bietet genauso wie die Buslinie 628 keine Umsteigebeziehung an. Für den Haltevorgang fahren sie beide auf den Vorplatz der ehemaligen Post. Die Anordnung der Haltestelle auf dem Vorplatz in Kombination mit dem ungeschützten Fussgängerstreifen über die Uznacherstrasse ist nicht optimal und birgt in Bezug auf die Verkehrssicherheit Gefahren. Aber auch der Bus aus Richtung Uznach/Gommiswald hält auf dem Vorplatz, weil er so auch die Standzeit von 6 Minuten abwarten kann. Der Bus von Rapperswil her wartet bei zu frühem Eintreffen im Rickenschwingerweg, bis der Bus aus Uznach/Gommiswald an der Haltestelle angekommen ist. Dann fährt der 622-Bus neben den schon auf dem Vorplatz stehenden 632-Bus und hält auf der Uznacherstrasse an, damit die Passagiere ein-/aussteigen und von Bus zu Bus umsteigen können. Nach dem Passagierwechsel fährt der Bus weiter in Richtung Wattwil, während der Bus der Linie 632 die restliche Standzeit auf dem Vorplatz abwartet.

Der aus Rapperswil kommende Bus der Linie 622 hält auf der Uznacherstrasse, es gibt keine bauliche Haltestelleninfrastruktur. Auf dem Vorplatz der ehemaligen Post ist eine Zickzacklinie markiert, welche die Haltestelle für den Bus der Linie 632 kennzeichnet. Auch hier gibt es keine erhöhte Haltekannte, wo der Bus anlegen könnte. Der Vorplatz der ehemaligen Post wird auch von anderen Fahrzeugen befahren. Er dient einerseits als Abstellplatz für Autos, andererseits erfolgt auch die Zufahrt zu den privaten Einzelgaragen über den Vorplatz.



Abb. 20: Fotos bestehende Bushaltestelle Uznacherstrasse (Quelle: asa AG)

Betriebliche, technische und sicherheitsrelevante Anforderungen an die Bushaltestelle:

- Es müssen zwei Busse gleichzeitig an der Haltestelle halten können.
- Die beiden Busse müssen autonom zufahren können, zudem muss der 622-Bus den 632-Bus überholen können (622 hat keine Standzeit).
- Die Umsteigebeziehungen zwischen den Linien 622 und 632 müssen gewährleistet sein und effizient funktionieren (Lage wenn möglich dicht nebeneinander).
- Es müssen bei beiden Haltestellen gesicherte Wartebereiche bestehen.
- Die Haltestelleninfrastruktur muss bei beiden Haltestellen behindertengerecht sein (BehiG).

Wichtiger Hinweis zu den nachfolgenden Lösungsansätzen:

Ob auch grundsätzlich andere Standorte für die Haltestelle Uznacherstrasse in Frage kommen, wurde nicht geprüft. Zudem müssen die Realisierbarkeit, die technische Machbarkeit und die behindertengerechte Ausgestaltung noch genauer geprüft werden.

5.3.2 Lösungsansatz Variante 1 „Busbucht und Fahrbahnhaltestelle“

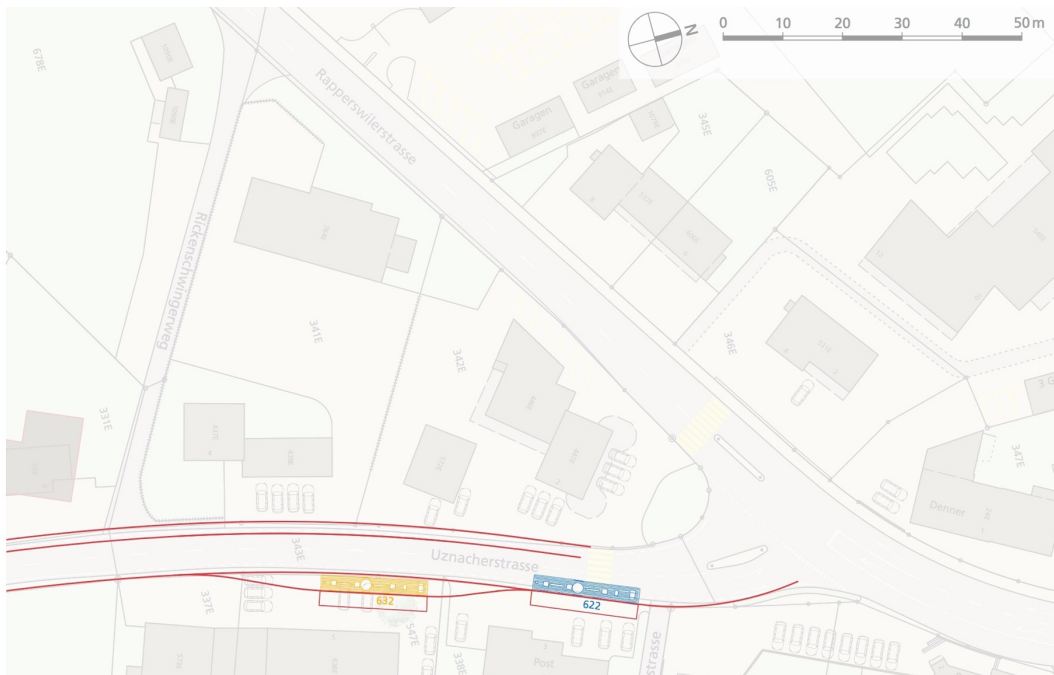


Abb. 21: Bushaltstelle Uznacherstrasse, Lösungsansatz 1 (Quelle: asa AG)

Die Linie 632 von Uznach/Gommiswald her wird in der Busbucht halten, damit die 6 Minuten Standzeit neben der Fahrbahn abgewartet werden können und der nachfolgende Verkehr nicht aufgehalten wird. Die Linie 622 wird an der Fahrbahnhaltestelle anhalten, weil sie an der Haltestelle Uznacherstrasse keine Standzeit hat und gleich wieder weiterfährt. Tagsüber, ausserhalb der Hauptverkehrszeit (HVZ), kommt es öfters vor, dass der Bus der Linie 622 aus Rapperswil vor dem Bus aus Uznach/Gommiswald in Ricken ist. In diesen Situationen wird der 622-Bus weiterhin im Rickenschwingerweg warten, bis der 632-Bus aus Uznach/ Gommiswald eingetroffen ist. Die Linie 628 kann die Fahrbahnhaltestelle oder die Busbucht benutzen.

- Vorteile: . Zwei Haltekannten mit kurzem Umsteigeweg
 . Linie 632 kann in Bucht Standzeit abwarten
 . Autonome Zufahrt für beide Buslinien
 . Autonome Wegfahrt für Linie 622
- Nachteile: . Zufahrt zu angrenzenden Gebäuden inkl. Garagen und Abstellplätzen wird beeinträchtigt
 . Fussgängerquerung über Uznacherstrasse ist noch nicht gelöst
 . Linie 622 muss weiterhin im Rickenschwingerweg die Ankunft der Linie 632 abwarten, Rücksichtnahme bzw. Abhängigkeit zwischen zwei Linien und zwei Transportunternehmen (ist bereits heute der Fall)
 . Zusätzlicher Landerwerb für eine Busbucht

5.3.3 Lösungsansatz Variante 2 „2 Busbuchten“

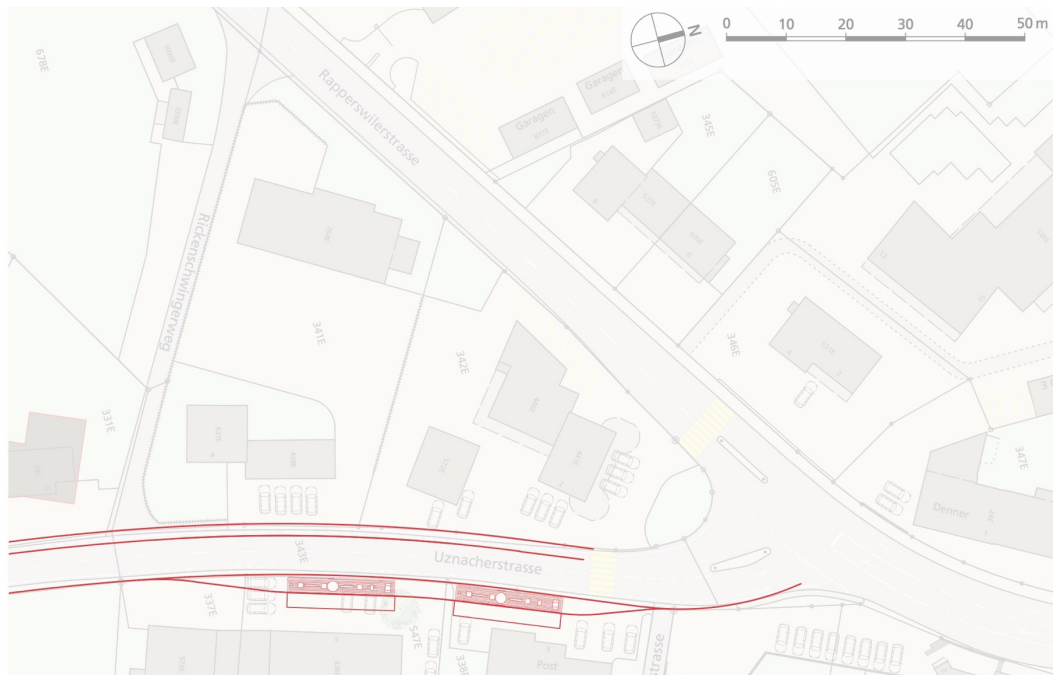


Abb. 22: Bushaltestelle Uznacherstrasse, Lösungsansatz 2 (Quelle: asa AG)

Mit dem Erstellen von zwei Busbuchten können beide Linien (622 und 632) neben der Fahrbahn der Uznacherstrasse halten. Für den Bus der Linie 622 von Rapperswil her entfällt das Warten im Rickenschwingerweg auf die Ankunft des 632-Busses von Uznach/Gommiswald, weil der zuerst ankommende Bus einfach an die vordere Haltekante fahren kann. Wenn der Bus der Linie 622 hinter dem 632-Bus steht, muss er von der Haltekante wegfahren können, auch wenn der 632-Bus an der vorderen Haltekante noch seine Standzeit abwartet. Die Busse halten nicht immer an der gleichen Haltekante.

- Vorteile:
 - . Zwei Haltekanten mit kurzem Umsteigeweg
 - . Linie 632 kann in Bucht Standzeit abwarten
 - . Autonome Zufahrt für beide Buslinien (erster Bus fährt an vordere Haltekante)
 - . Autonome Wegfahrt für Linie 622
 - . Linie 622 muss nicht mehr im Rickenschwingerweg die Ankunft der Linie 632 abwarten, sondern kann gleich an die Haltestelle fahren
- Nachteile:
 - . Zufahrt zu angrenzenden Gebäuden inkl. Garagen und Abstellplätzen wird beeinträchtigt
 - . Fussgängerquerung über Uznacherstrasse ist noch nicht gelöst
 - . Zusätzlicher Landerwerb für zwei Busbuchten

5.3.4 Lösungsansatz Variante 3 „Busbucht + Fahrbahnhaltestelle Rickenschwingerweg“

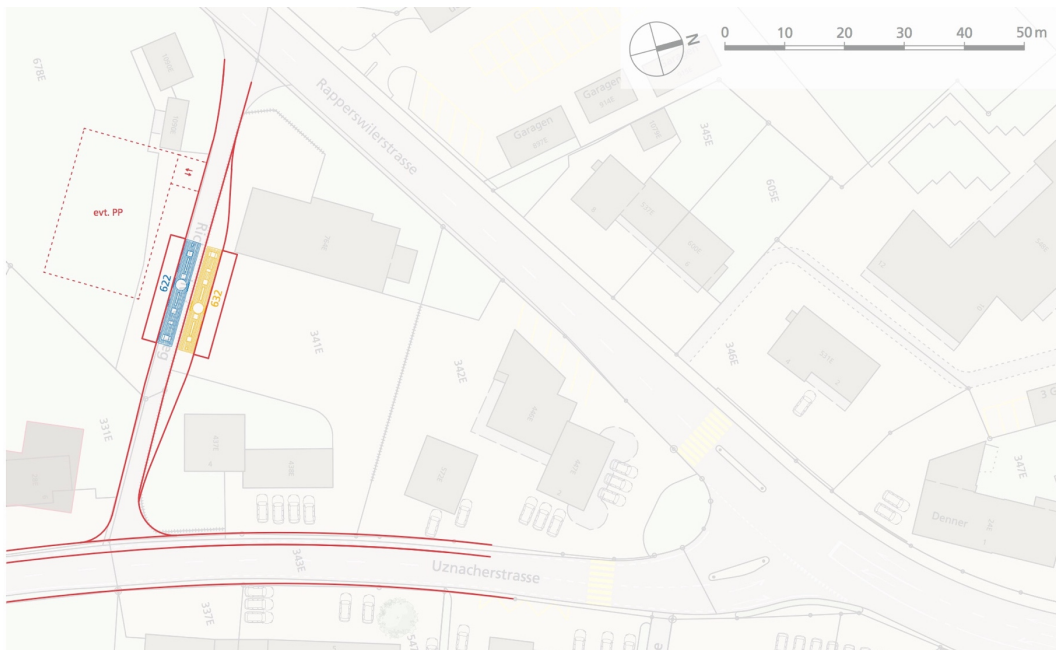


Abb. 23: Bushaltestelle Uznacherstrasse, Lösungsansatz 3 (Quelle: asa AG)

Die Haltestelle wird komplett in den Rickenschwingerweg verschoben und liegt neu auf einer Gemeindestrasse. Sie liegt weiter entfernt vom Siedlungsgebiet und etwas versteckt in einer Seitenstrasse. Die Linie 632 wird in der Busbucht halten und die Wendeschleife in umgekehrter Richtung als heute fahren (neu Rechtsabbiegemanöver an den Knoten). Die Linie 622 wird an der Fahrbahnhaltestelle anhalten. Während dem der 622-Bus an der Haltekannte steht, ist die Durchfahrt für andere Fahrzeuge nicht möglich. Der Parkplatz des Langlaufzentrums (LLZ) muss evtl. verschoben werden, damit ein gesicherter Wartebereich erstellt werden kann. Die Linie 628 kann die Fahrbahnhaltestelle oder die Busbucht benützen.

- **Vorteile:**
 - . Zwei Haltekannten mit kurzem Umsteigeweg
 - . Linie 632 kann in Bucht Standzeit abwarten
 - . Autonome Zufahrt für beide Buslinien
 - . Autonome Wegfahrt für Linie 622
 - . Linie 622 kann die Ankunft der Linie 632 an der Haltestelle abwarten (kein zusätzlicher Halt nötig)
- **Nachteile:**
 - . Haltestelle liegt etwas versteckt und neu auf einer Gemeindestrasse (Gemeinde wäre zuständig)
 - . Fahrbahnhaltestelle im Rickenschwingerweg verunmöglicht kurzzeitig die Durchfahrt für übrige Fahrzeuge (ist bereits heute der Fall)
 - . Verschieben des Parkplatzes LLZ und Verbreiterung der Strasse auf 4m sind notwendig
 - . Zusätzlicher Landerwerb für eine Busbucht

5.3.5 Lösungsansatz Variante 4 „2 Fahrbahnhaltestellen Rickenschwingerweg“



Abb. 24: Bushaltestelle Uznacherstrasse, Lösungsansatz 4 (Quelle: asa AG)

Die Haltestelle wird komplett in den Rickenschwingerweg (Gemeindestrasse) verschoben. Sie befindet sich etwas versteckt und weiter entfernt vom Siedlungsgebiet. Die beiden Fahrbahnhaltestellen sind hintereinander angeordnet und werden von der Uznacherstrasse her angefahren. Da der 622-Bus als erstes wieder losfährt, muss er an der vorderen Haltekante stehen. Wenn der Bus der Linie 632 vorher eintrifft, muss er beim Eintreffen des 622-Busses von Rapperswil her nochmals eine Zusatzschleife fahren (er hält dann an der hinteren Haltekante). Die Linie 632 wartet während der 6 Minuten Standzeit auf dem Rickenschwingerweg, deshalb ist dieser für den übrigen Verkehr nicht mehr durchgängig befahrbar. Die Zufahrt zum Parkplatz des Langlaufzentrums (LLZ) bleibt gewährleistet.

- Vorteile:
 - . Zwei Haltekanten mit kurzem Umsteigeweg
 - . Autonome Wegfahrt für Linie 622
 - . Autonome Zufahrt für beide Buslinien
 - . Linie 622 kann die Ankunft der Linie 632 an der Haltestelle abwarten (kein zusätzlicher Halt nötig)
 - . Kein zusätzlicher Landerwerb nötig für Busbuchten (Strasse muss jedoch auf 4m verbreitert werden)
- Nachteile:
 - . Haltestelle liegt etwas versteckt und neu auf einer Gemeindestrasse (Gemeinde wäre zuständig)
 - . Linie 632 muss zusätzliche Schleife fahren, wenn Linie 622 nicht schon an der Haltestelle steht (Mehrkilometer = Mehrkosten)
 - . Linie 632 muss Standzeit an der Fahrbahnhaltestelle auf dem Rickenschwingerweg abwarten, die Durchfahrt für übrige Fahrzeuge wird verboten (Einbahnabschnitt, Zufahrt zum PP LLZ ist gewährleistet)
 - . Verschieben des Parkplatzes LLZ und Strassenverbreiterung notwendig

5.3.6 Lösungsansatz Variante 5 „Busbucht Uznacherstrasse + Fahrbahnhaltestelle Rickenschwingerweg“

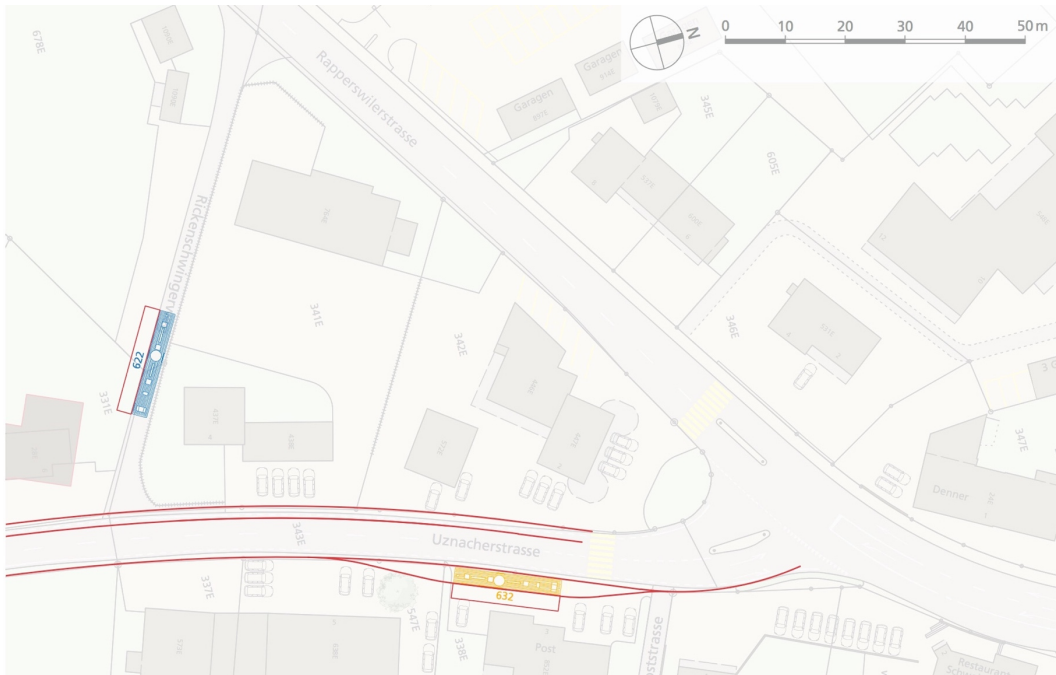


Abb. 25: Bushaltestelle Uznacherstrasse, Lösungsansatz 5 (Quelle: asa AG)

Die Linie 632 von Uznach/Gommiswald her wird in der Busbucht an der Uznacherstrasse halten. Damit kann die Standzeit neben der Fahrbahn und ohne Beeinträchtigung des übrigen Verkehrs abgewartet werden. Die Linie 622 wird an der Fahrbahnhaltestelle im Rickenschwingerweg anhalten. Hier kann der 622-Bus auch die Ankunft des 632-Buses abwarten. Während dem der Bus an der Haltekante im Rickenschwingerweg steht, ist die Durchfahrt für andere Fahrzeuge nicht möglich; die Zufahrt zum Parkplatz des Langlaufzentrums (LLZ) ist jedoch gewährleistet. Die beiden Haltekanten liegen rund 90m (Fussweg) auseinander, weshalb mehr Umsteigezeit benötigt wird. Die Linie 628 kann die Fahrbahnhaltestelle oder die Busbucht benützen.

- **Vorteile:**
 - . Linie 632 kann in Bucht Standzeit abwarten
 - . Autonome Zufahrt für beide Buslinien
 - . Autonome Wegfahrt für Linie 622
 - . Linie 622 kann die Ankunft der Linie 632 an der Haltestelle abwarten (kein zusätzlicher Halt nötig)
- **Nachteile:**
 - . Busbucht: Zufahrt zum angrenzenden Gebäude inkl. Garagen und Abstellplätzen wird beeinträchtigt
 - . Zusätzlicher Landerwerb für eine Busbucht
 - . Haltestellenanordnung ist nicht kompakt; eine Haltekante liegt etwas versteckt (schwierige Umsteigebeziehung für Ortsunkundige)
 - . Fahrbahnhaltestelle im Rickenschwingerweg verunmöglicht kurzzeitig die Durchfahrt für übrige Fahrzeuge (ist bereits heute der Fall, Zufahrt zum PP des LLZ ist gewährleistet)
 - . Fussgängerquerung über die Uznacherstrasse ist noch nicht gelöst

5.4 Bushaltestelle Kirche (ÖV, FV)

5.4.1 Ausgangslage

Die Bushaltestelle (siehe Abb. 26) befindet sich an der Wattwilerstrasse bei der katholischen Kirche. Hier hält die Buslinie 622 Rapperswil SG – Eschenbach SG – Wattwil (Schneiderbus) in beide Richtungen. In Fahrtrichtung Dorf Ricken besteht eine Busbucht, deren Anlegekante ist jedoch zu kurz. In Fahrtrichtung Wattwil hält der Bus auf dem Vorplatz (verbreiterter Trottoirbereich) sowie teilweise in der Zufahrt zum Parkplatz Kirche. Beide Haltestellen sind nicht behindertengerecht ausgebaut und die Wartebereiche sind zu schmal. Auf der Seite der Kirche ist ein Wartehäuschen mit Witterungsschutz vorhanden. Im Bereich der Bushaltestellen fehlt ein geschützter Fussgängerübergang.



Abb. 26: Bushaltestelle Kirche, li: in Fahrtrichtung Eschenbach / re: in Fahrtrichtung Wattwil (Quelle: asa AG)

Betriebliche, technische und sicherheitsrelevante Anforderungen an die Bushaltestelle:

- Es muss nur ein Bus an der Haltestelle halten können.
- Es müssen genügend lange Haltekanten angeboten werden.
- Wartebereiche müssen auf beiden Seiten genügend breit und baulich gesichert sein.
- Die Haltestelleninfrastruktur muss bei beiden Haltestellen behindertengerecht sein (BehiG).

Wichtiger Hinweis zu den nachfolgenden Lösungsansätzen:

Der Standort für die Haltestelle Kirche ist grundsätzlich beizubehalten. Die technische Machbarkeit und die behindertengerechte Ausgestaltung müssen noch genauer geprüft werden.

5.4.2 Lösungsansatz Variante 1 „2 Fahrbahnhaltestellen gegenüberliegend“

→ Siehe dazu auch Plan 1834-05a in der Beilage



Abb. 27: Bushaltestelle Kirche, Lösungsansatz 1 „2 Fahrbahnhaltestellen“ (Quelle: asa AG)

Beide Haltestellen werden als Fahrbahnhaltestellen ausgebildet. Das Überholen der wartenden Busse wird durch eine Mittelinsel baulich verhindert; diese fungiert gleichzeitig als Fussgängerschutzinsel beim neuen Fussgängerübergang. Der bestehende, ungenügend gesicherte Fussgängerstreifen auf Höhe der Moschee wird aufgehoben bzw. rund 40m bergwärts zur Bushaltestelle hin verschoben.

- **Vorteile:**
 - . Beide Haltekanten können behindertengerecht ausgebildet werden (Seite Kirche jedoch nur im vorderen Bereich)
 - . Fussgängerübergang Kirche und Bushaltestelle können kombiniert und mit einer Schutzinsel sicher ausgebildet werden
 - . Fahrbahnhaltestellen dienen als Verkehrsberuhigung für ein- und ausfahrende Fahrzeuge und betonen den Innerortscharakter der Strasse
- **Nachteile:**
 - . Zu-/Wegfahrt des Parkplatz Kirche erfolgt über den hinteren Bereich des Wartebereiches der Bushaltestelle (als Trottoirüberfahrt ausgebildet)
 - . Zufahrtsbreite zum Parkplatz Kirche wird durch hohe Anlegekante im vorderen Bereich der Haltestelle auf 5.00m reduziert; Wetterschutz muss verschoben werden
 - . Bestehender Fussgängerstreifen auf Höhe Moschee wird aufgehoben
 - . Zusätzlicher Landerwerb für Trottoir, Wartebereiche und Witterungsschutz notwendig

5.4.3 Lösungsansatz Variante 2 „Fahrbahnhaltestelle + Busbucht“

→ Siehe dazu auch Plan 1834-05b in der Beilage



Abb. 28: Bushaltestelle Kirche, Lösungsansatz 2 „Fahrbahnhaltestelle + Busbucht“ (Quelle: asa AG)

Die Haltestelle in Fahrtrichtung Dorf Ricken wird als Fahrbahnhaltestelle ausgebildet. Das Überholen des wartenden Busses wird durch eine Mittelinsel baulich verhindert; diese fungiert gleichzeitig als Fussgängerschutzinsel beim neuen Fussgängerübergang. Die Haltestelle in Fahrtrichtung Wattwil wird als Busbucht ausgebildet; diese muss jedoch ca. 30m in Richtung Wattwil verschoben werden, so dass sie ausserhalb der Zu-/Wegfahrt des Parkplatzes Kirche zu liegen kommt. Der bestehende Fussgängerstreifen auf Höhe der Moschee wird aufgehoben bzw. rund 40m bergwärts zur Bushaltestelle hin verschoben.

- **Vorteile:**
 - . Beide Halteketten können behindertengerecht ausgebildet werden
 - . Fussgängerübergang Kirche und Bushaltestelle können kombiniert und mit einer Schutzinsel sicher ausgebildet werden
 - . Die Fahrbahnhaltestelle dorfeinwärts dient als Verkehrsberuhigung für einfahrende Fahrzeuge
 - . Die Zu-/Wegfahrt des Parkplatzes Kirche bleibt uneingeschränkt
- **Nachteile:**
 - . Haltestelle in Richtung Wattwil: Wiedereingliederung in den Verkehr kann für den Bus im Winter schwierig sein (Steigung)
 - . Der bestehende Witterungsschutz auf Seite Kirche muss ebenfalls verschoben werden
 - . Bestehender Fussgängerstreifen auf Höhe Moschee wird aufgehoben
 - . Viel zusätzlicher Landerwerb für Trottoir, Wartebereiche und Witterungsschutz der neuen Busbucht notwendig

5.5 Ein-/Ausgangstore an Einfallsachsen (SchV, MIV)

5.5.1 Ausgangslage

An sämtlichen drei Kantonsstrassen (Rapperswilerstrasse, Wattwilerstrasse, Uznacherstrasse) fehlen bauliche Ein-/Ausgangstore, die den Übergang ins Siedlungsgebiet anzeigen und den Fahrverkehr abbremesen.

5.5.2 Lösungsansatz „Ein-/Ausgangsstor erstellen“

An allen drei Kantonsstrassen soll am Siedlungseingang ein bauliches Ein-/Ausgangstor erstellt werden. Ob ein einseitiges (nur einwärts wirksames) Eingangstor oder ein beidseitiges (ein- und -auswärts wirksames) Ein-/Ausgangstor zweckmässiger bzw. realisierbar ist, hängt von der genauen Lage (Strassenführung, Topografie etc.), der seitlich angrenzenden Nutzungen sowie auch davon ab, ob es allenfalls mit einem Fussgänger-/Veloübergang kombiniert werden kann/soll.

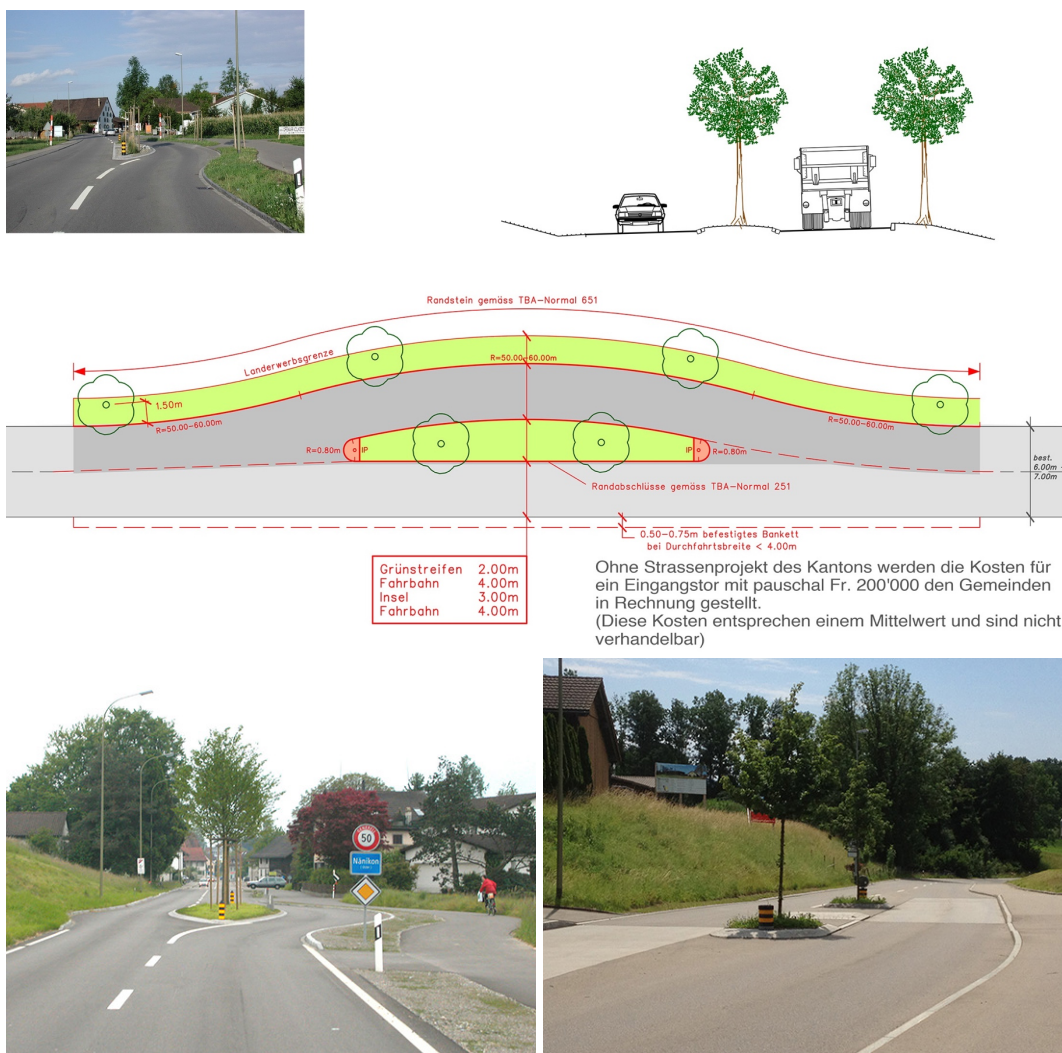


Abb. 29: Schemaplan einseitiges Eingangstor, Referenzfotos beidseitige Ein-/Ausgangstore (Quelle: TBA_ZH)

5.6 Uznacherstrasse (MIV, Velo, FV)

5.6.1 Ausgangslage

Der Ausbaugrad der Uznacherstrasse ist grundsätzlich ungenügend. Sowohl im Ausserortsbereich (ab Ortsausgang bis zum Parkplatz Eich) als auch im Innerortsbereich (ab Ortseingang bis zum Hauptknoten) fehlt eine geeignete Rad- und Fussgängerinfrastruktur in Längsrichtung. Zudem sind zahlreiche private Vorplätze nicht deutlich vom Strassenraum abgegrenzt, die Wartebereiche des Fussgängerstreifens werden überfahren und es fehlt eine Schutzinsel. Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit in diesem Strassenabschnitt kann nur durch einen umfassenden Ausbau der Uznacherstrasse erreicht werden.

Auch im Bereich des Hauptknotens ist die Verkehrssicherheit ungenügend. Dies betrifft den Motorfahrzeugverkehr, insbesondere aber auch den Velo- und Fussverkehr. Auch hier kann die Verkehrssicherheit nur über eine umfassend geplante Neugestaltung des Knotens erreicht werden.

5.6.2 Lösungsansatz Ausserortsbereich (Ortsausgang bis Parkplatz Eich)

Am geeignetsten für die Sicherheit des Velo- und Fussverkehrs ist der Bau eines separat geführten Rad-/Gehweges auf der Ostseite der Strasse, in einer 1. Etappe bis zum Parkplatz Eich. Dadurch kann sowohl die Sicherheit der Velofahrer wie auch der Fussgänger zwischen dem Parkplatz Eich und dem Dorf Ricken verbessert werden. Später dann soll der Rad-/Gehweg wenn möglich bis zum Restaurant Bildhus weitergeführt bzw. mit dem von Uetliburg her kommenden Rad-/Gehweg zusammengeschlossen werden. Für die Projektierung eines kombinierten Rad-/Gehweges ist der Kanton zuständig.

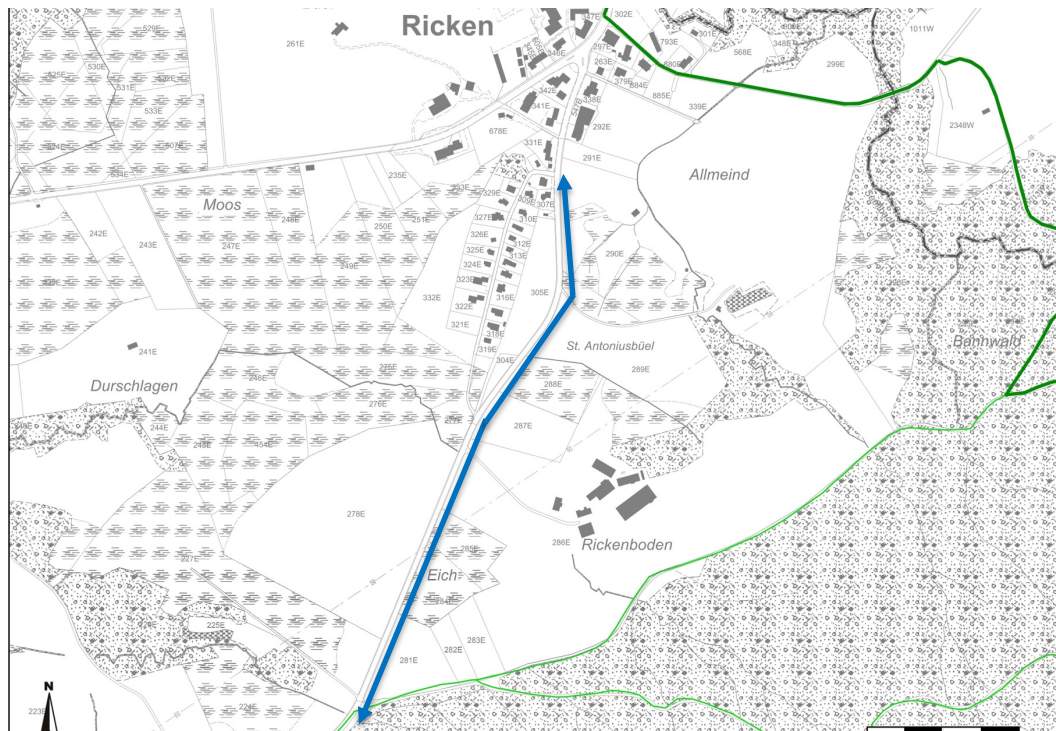


Abb. 30: Lösungsansatz Uznachertsrasse Rad-/Fussverkehr ausserorts: separater Rad-/Gehweg bis zum Parkplatz Eich (Quelle: asa AG)

Als Sofortmassnahme (evtl. auch im Sinne eines Provisoriums) könnte kurzfristig für die Fussgänger entlang der Strasse (Ostseite) ein gekiester Fussweg im Wiesland realisiert werden, der von der nördlichen Einmündung des Fichtenweges (ungefährer Standort der Tempo50-Signalisation) bis zum Parkplatz Eich führt. Dabei müsste das Einverständnis der Grundeigentümer eingeholt werden.

Ebenfalls geprüft werden sollte die Erstellung einer neuen (Wander-)Wegverbindung zwischen der Schönenbergstrasse und dem lokalen Wanderweg *Hinterbildhaus-Stosslegi-Cholwald-Regelstein*, welcher direkt zum Parkplatz Eich führt (siehe Abb. 31). Dieser käme vor allem Wanderern zugute, weniger aber dem Veloverkehr, der die schnelle Verbindung zwischen Ricken und Gommiswald/Uznach sucht (SwissMobil-Route).

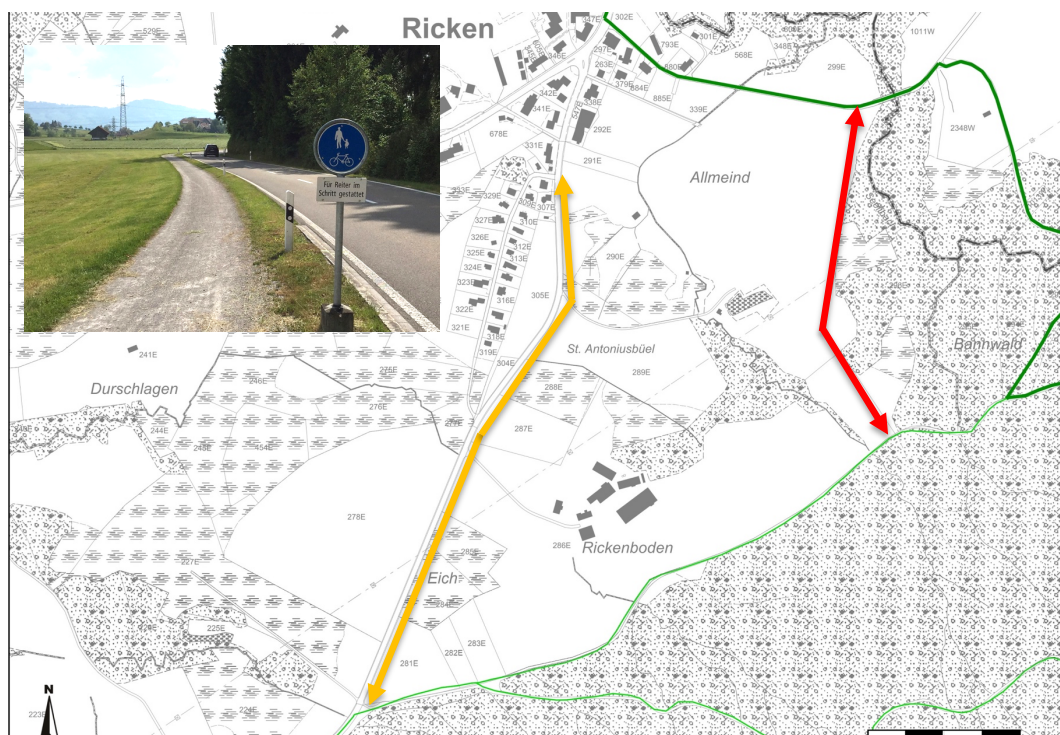


Abb. 31: Lösungsansatz Uznachersrasse Fussverkehr ausserorts: provisorischer Kiesweg (orange) und definitive lokale Wanderwegverbindung (rot) (Quelle: asa AG)

5.6.3 Lösungsansatz Innerortsbereich (Ortseingang bis Hauptknoten)

→ Siehe dazu auch Pläne 1834-02a/02b in der Beilage

Uznacherstrasse ohne Hauptknoten

Der Einbau eines Eingangstors am Ortseingang aus Richtung Gommiswald (siehe Kap. 5.5) kurz vor dem signalisierten Ortseingang kann als Einzelmassnahme realisiert werden. Es hat einen positiven Einfluss auf die Fahrgeschwindigkeit auf der Uznacherstrasse im Bereich der Einmündung Fichtenweg und der Einfahrt ins Dorf.

Die Fahrbahn des Fichtenweges ist im Einmündungsbereich heute nicht klar abgegrenzt und die Sichtverhältnisse sind wegen parkierter Fahrzeuge auf den angrenzenden Vorplätzen teilweise ungenügend. Im Zusammenhang mit dem Strassensanierungsprojekt der Gemeinde Gommiswald für den Fichtenweg werden diese Schwachpunkte jedoch behoben.

Für die Verkehrssicherheit des Fussverkehrs soll auf der Westseite der Uznacherstrasse ab Einmündung Fichtenweg bis zum Hauptknoten ein 2.00m breites Trottoir erstellt werden.



Abb. 32: Uznacherstrasse, Einmündung Fichtenweg und neues Trottoir, Lösungsansatz (Quelle: asa AG)

Sofern der Veloverkehr im Mischverkehr auf der Strasse geführt wird, muss die Strassenbreite min. 6.50m aufweisen (Begegnungsfall Bus/LW bei 40 km/h bzw. PW/PW/Velo bei 50 km/h). Besser wäre jedoch eine Breite von 7.00m, damit Velofahrende nicht zu knapp überholt werden.

Eine für den Veloverkehr komfortablere Lösung wäre eine Schmalfahrbahn (5.55m) mit markierten Radstreifen (je 1.50m). Die erforderliche Strassenbreite betrüge hier 8.55m, was ca. 2m zusätzlichen Landerwerb auf der Ostseite bedeuten würde.

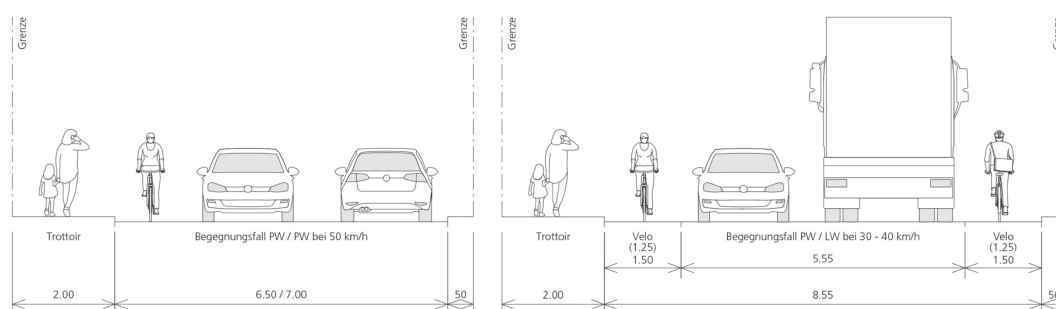


Abb. 33: Strassenquerschnitte Uznacherstrasse:
li: Velo im Mischverkehr / re: Schmalfahrbahn mit Radstreifen (Quelle: asa AG)

Die privaten Vorplätze im Bereich der gesamten Innerortsstrecke sind von der Strasse bzw. dem Trottoir klar abzugrenzen. Parkplätze sind nach Möglichkeit über eine gemeinsame Ein-/Ausfahrt zu erschliessen und es ist darauf zu achten, dass nur vorwärts in die Kantonsstrasse ein- und ausgefahren wird. Wartebereiche beim Fussgängerstreifen und der Bushaltestelle dürfen nicht überfahren werden.

Hauptknoten

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Bereich des Hauptknotens kann nur über einen umfassend geplante Neugestaltung des Knotens erreicht werden. Wobei hier auch die Gestaltung der Rapperswiler- und Wattwilerstrasse einen wesentlichen Einfluss hat. Als Denkanstösse haben wir zwei mögliche Lösungsansätze aufskizziert (siehe Abb. 33 und Pläne 1834-02a/02b in der Beilage):

- Lösungsansatz 1: Sicherheitsmässige Optimierung des bestehenden T-Knotens
- Lösungsansatz 2: Standardkreisel mit 26m Durchmesser

Bei beiden Varianten sind die Fussgängerübergänge mit Mittelinseln baulich geschützt. Zudem sind die Wartebereiche der Fussgängerstreifen so von den privaten Vorplätzen abgetrennt, dass sie nicht überfahren werden können.

Der Bereich zwischen dem Hauptknoten und der Schönenbergstrasse ist nicht dargestellt sondern wird zusammen mit den Lösungsansätzen für die Schönenbergstrasse gezeigt (siehe Kap. 5.7.3 und Plan 1834-04 in der Beilage).

Die Bushaltestelle Uznacherstrasse wurde ebenfalls nicht in die Planskizze integriert, da die Frage nach dem Standort der Bushaltestelle zuerst unter Einbezug des Kantons (AöV, TBA, KaPo) geklärt werden muss (siehe Kap. 5.3). Der Entscheid bzgl. Bushaltestelle hat aber grossen Einfluss auf die Gestaltung des Fussgängerüberganges vor dem Hauptknoten.

Lösungsansatz 1: Hauptknoten als T-Knoten

→ Siehe dazu auch Plan 1834-02a in der Beilage

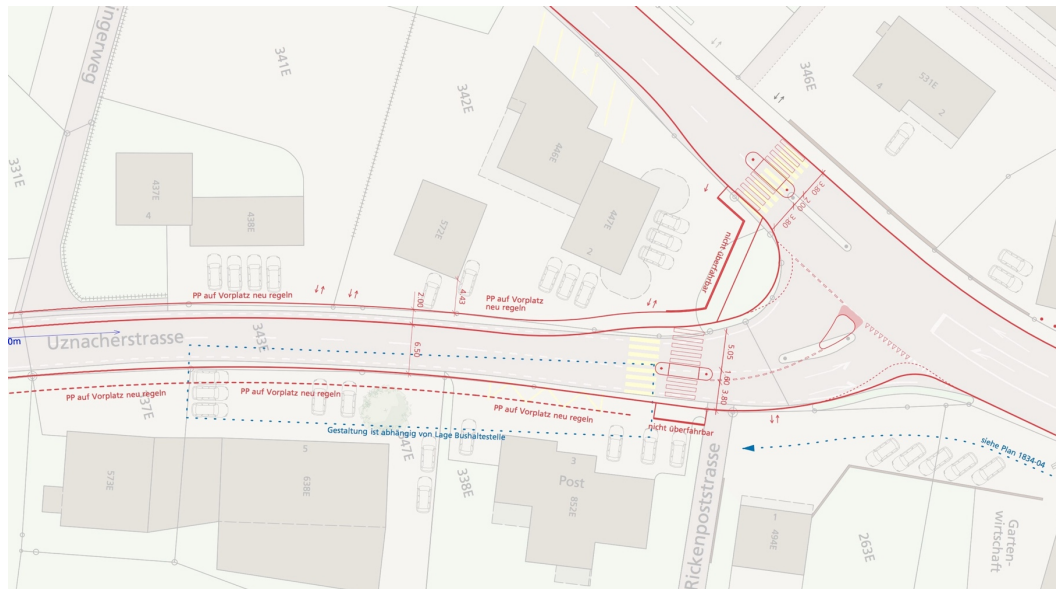


Abb. 34: Hauptknoten als T-Knoten, Lösungsansatz 1 (Quelle: asa AG)

Die Einmündung der Uznacherstrasse wird so weit wie möglich redimensioniert, wobei die Befahrbarkeit für Grossfahrzeuge natürlich gewährleistet sein muss. Um die Rechtsabbiege-Geschwindigkeit zu drosseln und die Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenkenden zu erhöhen, werden die Einlenkerradien durch leicht erhöhte Pflasterungen für den MIV zusätzlich verkleinert. Die Fussgängerführung zwischen den beiden Fussgängerübergängen erfolgt geschützt auf einem separat ausgeschiedenen Trottoir. Die Zu-/Wegfahrten auf die privaten Vorplätze sind zu klären.

- Vorteile:
 - . Die Lage der Fussgängerübergänge bleiben in etwa gleich
 - . Die Fussgängersicherheit kann deutlich verbessert werden
 - . Die Zu-/Wegfahrten der privaten Vorplätze bleiben in etwa gleich
 - . Es ist verhältnismässig wenig Landerwerb notwendig.
- Nachteile:
 - . Die Achse Rapperswiler-/Wattwilerstrasse bleibt vortrittsberechtigt, wodurch der Verkehr nicht abgebremst wird
 - . Die Knotengestaltung bleibt auf der Wattwilerstrasse verkehrsorientiert (3 Fahrspuren) und eine Fussgängerquerung zum Denner ist nicht möglich
 - . Die Querungsstelle für den Veloverkehr in die Uznacherstrasse bleibt ungelöst (Mitbenutzung der Linksabbiegespur)

Lösungsansatz 2: Hauptknoten als Standardkreisel (26m Durchmesser)

→ Siehe dazu auch Plan 1834-02b in der Beilage

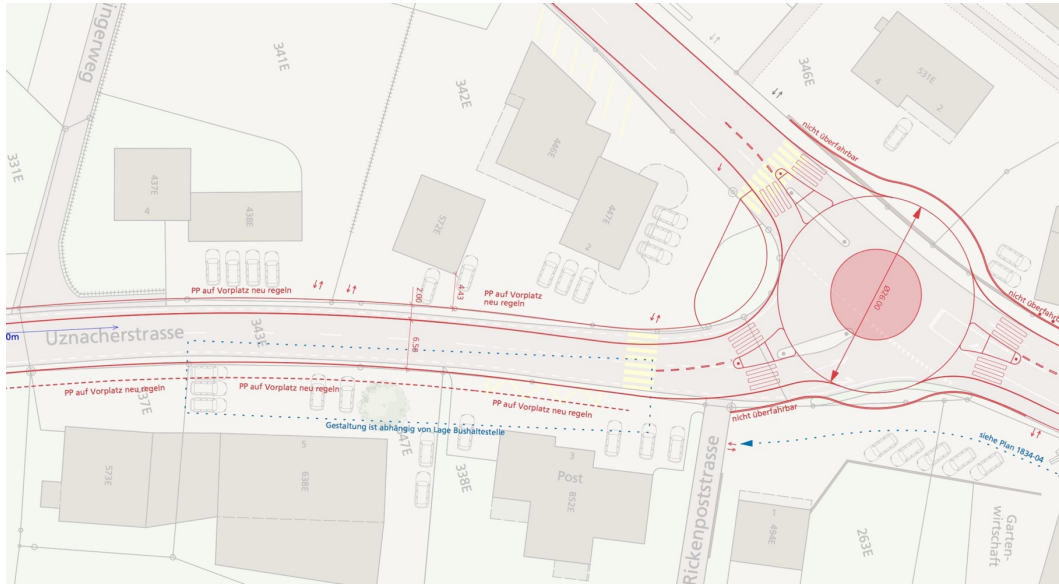


Abb. 35: Hauptknoten mit Kreisel (26m), Lösungsansatz 2 (Quelle: asa AG)

Der Hauptknoten Rapperswiler-/Wattwiler-/Uznacherstrasse wird als Standardkreisel mit einem Aussendurchmesser von 26m ausgebildet. Die genaue Kreiselgeometrie für die Sicherstellung der Befahrbarkeit für Grossfahrzeuge muss anhand von Schleppkurven noch überprüft werden. Durch den Kreisel müssen alle Fahrzeuge im Bereich des Knotens ihre Geschwindigkeit drosseln und die Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenkenden wird erhöht. Die Fussgängerübergänge rücken näher zum Knoten hin und dank dem neuen Fussgängerübergang über die Wattwilerstrasse, entstehen für den Fussverkehr kurze und direkte Wege. Auch die Abbiegebeziehungen für den Veloverkehr werden erleichtert und dadurch sicherer. Die Zu-/Wegfahrten auf die privaten Vorplätze sind anzupassen.

- Vorteile:
 - . Die Fahrgeschwindigkeit auf der Achse Rapperswiler-/Wattwilerstrasse wird deutlich gesenkt, was die Sicherheit am Knoten erhöht
 - . Die Abbiegebeziehungen für den Veloverkehr werden vereinfacht und sicherer (nicht alle Velofahrer sind jedoch geübt im Kreiselfahren)
 - . Baulich geschützte Fussgängerquerungen über alle drei Strassen ermöglichen kurze Wege
- Nachteile:
 - . Die Zu-/Wegfahrten der privaten Vorplätze müssen teilweise stark angepasst werden
 - . Es ist verhältnismässig viel Landerwerb notwendig.

5.7 Wattwilerstrasse, Bereich Hauptknoten bis Waldestrasse

→ Siehe dazu auch Pläne 1834-04 und 1834-06 in der Beilage

5.7.1 Ausgangslage

Allgemein

Die Wattwilerstrasse weist nach dem Verzweigungsbereich beim Hauptknoten bis zur Einmündung Waldestrasse eine Ausbaubreite von ca. 8.00m bis 8.50m auf; ab Waldestrasse in Richtung Wattwil beträgt die Ausbaubreite noch ca. 7.00m bis 7.50m. Es ist eine Mittellinie markiert. Die Strasse ist (mehrheitlich) nur einseitig bebaut und verfügt dementsprechend auch nur über ein einseitiges Trottoir, welches bei der Einmündung der Alten Rickenstrasse (Schulhaus) endet. Sie windet sich in langgezogenen Kurven durch den nördlichen Dorfteil und nimmt keinerlei Bezug auf die angrenzende Bebauung. Dadurch wirkt sie sehr verkehrsorientiert und lädt zu überhöhten Geschwindigkeiten ein (die signalisierte Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h).

Bereich Hauptknoten bis Schönenbergstrasse

Auf der Seite des Restaurant Schweizerhaus fehlt eine klar ausgeschiedene, rollstuhl- und kinderwagengängige Fusswegverbindung zwischen Uznacherstrasse und Schönenbergstrasse. Es ist zwar möglich über den Vorplatz des Restaurants zu gehen, dort sind wegen des tiefer gelegenen Restaurant-Zugangs jedoch 2 Mal Treppenstufen eingebaut. Zwischen Rickenpoststrasse und Restaurant Schweizerhaus wird der Fussverkehr zudem über die Manövrierfläche des Restaurant-Parkplatzes geführt.

Die Einmündung der Schönenbergstrasse in die Wattwilerstrasse ist ungenügend gestaltet und deren Fahrbahn ist auch kaum vom grossen Parkplatz abgegrenzt. Der Parkplatz selbst ist ebenfalls nicht von der Wattwilerstrasse abgegrenzt, so dass heute überall und irgendwie in die Kantonsstrasse und in die Schönenbergstrasse ausgefahren werden kann.

Das kantonale Tiefbauamt hat bereits ein Projekt für die Verbesserung der Einmündung Schönenbergstrasse und der geordneten Zu-/Wegfahrt zum grossen Parkplatz erarbeitet. Dieses enthält ebenfalls eine klare Fussgängerführung im Einmündungsbereich der Schönenbergstrasse sowie eine baulich geschützte Fussgänger- und Veloquerungsstelle über die Wattwilerstrasse zur Rickenpoststrasse. Das Projekt ist im Februar 2019 aufgelegt; dagegen ging eine Einsprache ein.

Ab Einmündung Schönenbergstrasse bis Alte Rickenstrasse

Die Einmündungen der Waldestrasse (Gemeindestrasse 1. Klasse) und vor allem der gegenüberliegenden Zufahrt zur Schreinerei am Rickenbach (durchgezogener Bord-/Wasserstein ohne klare Vortrittsregelung) sind für Fahrzeuge aus Richtung Wattwil schlecht wahrnehmbar. Für die Zufahrt zur Schreinerei gilt dies auch aus Richtung Dorf; Grund dafür ist vor allem die Topografie, die Leitplanke und der in die Waldestrasse zeigende Wegweiser.

Eine geeignete Radinfrastruktur in Längsrichtung fehlt komplett, insbesondere jedoch zwischen Waldestrasse und Hauptknoten, wo verschiedene Velorouten verlaufen (siehe Kap. 3.6.2). Bei der Einmündung der Waldestrasse (Regionale Veloroute) fehlt zudem eine geeignete Querungshilfe für den aus dem Dorf Ricken kommenden, linksabbiegenden

Velofahrer. Zahlreiche private Vorplätze sind ungenügend vom Strassenraum abgegrenzt und das Trottoir wird vielerorts unkontrolliert überfahren.

Am Knoten Wattwilerstrasse/Waldestrasse/Rickenweg sind 3 Auffahrunfälle mit 2 Leichtverletzten und 1 Schwerverletzten verzeichnet. Dies deutet auf zu hohe Fahrgeschwindigkeiten auf der Wattwilerstrasse hin.

5.7.2 Lösungsansatz allgemein

Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit in diesem Strassenabschnitt kann nur durch eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeit und Verbesserung der Aufmerksamkeit der Fahrzeuge auf der Wattwilerstrasse erreicht werden. Hierzu ist eine umfassende Neugestaltung der Wattwilerstrasse inkl. Hauptknoten (siehe dazu Kap. 5.6.3) notwendig, in welcher die betrieblichen, sicherheitsrelevanten und gestalterischen Aspekte ausgewogen berücksichtigt sind und der Strassenzug besser ins Siedlungsbild integriert wird. Auch die Rapperswilerstrasse ist in die Neugestaltung miteinzubeziehen, so dass auf der Ortsdurchfahrt Ricken ein einheitliches und durchgehendes Erscheinungsbild erreicht werden kann.

Der Einbau eines Eingangstors am Ortseingang aus Richtung Wattwil (siehe Kap. 5.5) sowie einer Fussgängerschutzinsel bei der Bushaltestelle Kirche (siehe Kap. 5.4) können als Einzelmassnahmen realisiert werden und werden ebenfalls schon einen positiven Einfluss auf die Fahrgeschwindigkeiten auf der Wattwilerstrasse haben.

Die privaten Vorplätze im Bereich der gesamten Innerortsstrecke sind von der Strasse bzw. dem Trottoir klar abzugrenzen. Parkplätze sind nach Möglichkeit über eine gemeinsame Ein-/Ausfahrt zu erschliessen und es ist darauf zu achten, dass nur vorwärts in die Kantonsstrasse ein- und ausgefahren wird. Wartebereiche beim Fussgängerstreifen und der Bushaltestelle dürfen nicht überfahren werden.

5.7.3 Bereich Hauptknoten bis Schönenbergstrasse, Input asa zum Kantonsprojekt (Stand Auflage im Februar 2019)

→ Siehe dazu auch Plan 1834-04 in der Beilage

Grundsätzlich können mit den im Kantonsprojekt vorgesehenen Massnahmen viele Schwachstellen in diesem Bereich gelöst werden. Zudem ist die Planung bereits weit fortgeschritten (öffentliche Auflage erfolgte im Februar 2019). Wir haben deshalb darauf verzichtet, weitere, grundlegend andere Lösungsansätze zu studieren. Ergänzend möchten wir jedoch zwei Inputs anbringen, die uns besonders wichtig erscheinen:

- Es ist eine sichere und klar ausgeschiedene Fussgängerführung (rollstuhl- und kinderwagengängig) zwischen Rickenpoststrasse und Einmündung Schönenbergstrasse (vor Restaurant Schweizerhaus) zu ergänzen.
- Die gesicherte Querungsstelle über die Wattwilerstrasse ist zu verlängern und mit einer Velofurt zu ergänzen (dadurch würden lediglich 2 Parkplätze wegfallen).

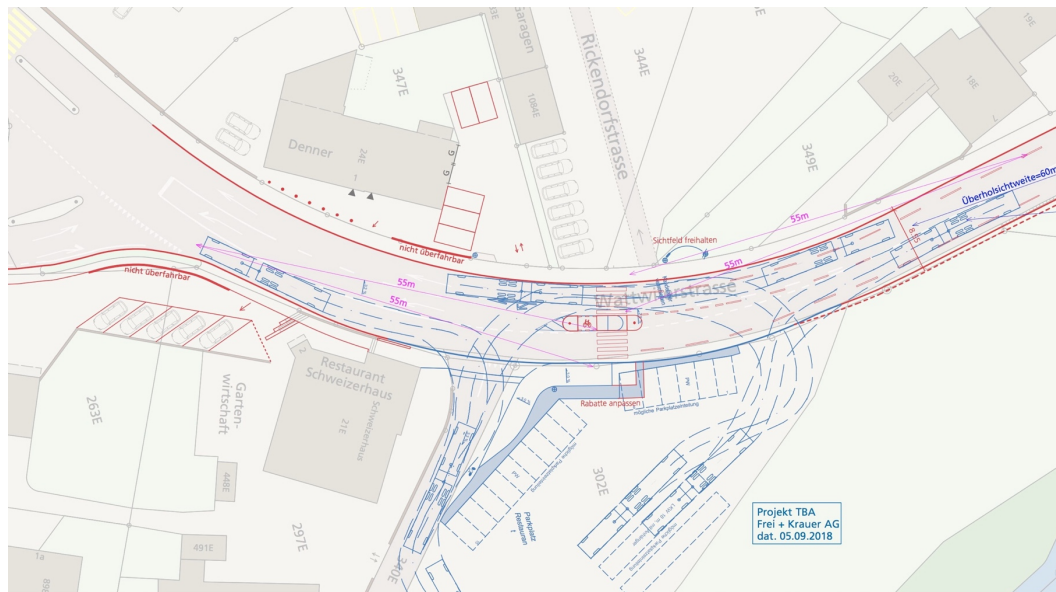


Abb. 36: Wattwilerstrasse, Hauptknoten bis Schönenbergstrasse, Lösungsansatz (Quelle: asa AG)

5.7.4 Veloinfrastruktur in Längsrichtung

→ Siehe dazu auch Plan 1834-04 in der Beilage

Auf der Wattwilerstrasse sollen ab dem Hauptknoten, spätestens jedoch ab der Einmündung Schönenbergstrasse Radstreifen markiert werden. Eine Verlängerung bis zur Einmündung der Alten Rickenstrasse (Schulhaus) ist zu prüfen.

Für die Markierung von Radstreifen gibt es grundsätzlich zwei Möglichkeiten (siehe auch Abb. 37):

- Schmalfahrbahn von 5.55m, 2 Radstreifen à 1.50m
resultierende Strassenbreite = 8.55m
- Normalfahrbahn von 6.20m, 2 Radstreifen à 1.50m
resultierende Strassenbreite = 9.20m

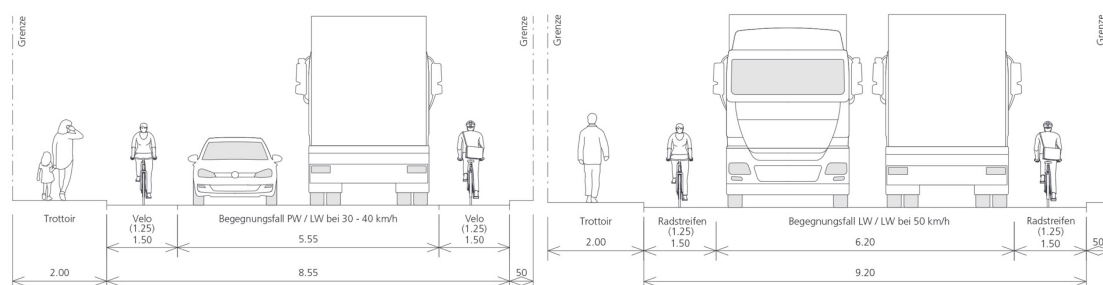


Abb. 37: Strassenquerschnitte Wattwilerstrasse
li: Schmalfahrbahn mit Radstreifen / re: Normalfahrbahn mit Radstreifen (Quelle: asa AG)

Auf der Höhe Einmündung Waldestrasse ist eine Schutzinsel als Abbiegehilfe für den in die Waldestrasse links abbiegenden Veloverkehr zu erstellen (siehe auch Kap. 5.7.5). Diese Schutzinsel kann auch querenden Fussgängern aus der Zufahrt zur Schreinerei am Rickenbach Schutz bieten, die das gegenüberliegende Trottoir erreichen wollen.

5.7.5 Einmündungen Waldestrasse und Zufahrt Schreinerei

→ Siehe dazu auch Plan 1834-04 in der Beilage

Die Wahrnehmbarkeit der Einmündungen Waldestrasse (Gemeindestrasse 1. Klasse, Trottoirüberfahrt) sowie vor allem der gegenüberliegenden Zufahrt zur Schreinerei am Rickenbach (durchgezogener Bord-/Wasserstein ohne klare Vortrittsregelung) ist für Fahrzeugen auf der Wattwilerstrasse zu verbessern. Durch den Einbau einer Schutzinsel für den linksabbiegenden Veloverkehr kann diesbezüglich schon einiges erreicht werden. Diese wird zudem auch die Fahrgeschwindigkeit und das Kurvenschneiden auf der Wattwilerstrasse reduzieren, was ebenfalls zu einer verbesserten Sicherheit in diesem Bereich beiträgt.

Die Einmündung der Zufahrt zur Schreinerei ist zudem regelkonform auszubilden und die Vortrittsregelung (kein Vortritt, evtl. Stop) ist korrekt zu signalisieren und zu markieren. Zudem regen wir an, den Wegweiser in die Waldestrasse auf die Seite der Waldestrasse zu verschieben; für die Fahrzeuge aus Richtung Wattwil ist ein Vorwegweiser zu stellen, weil der neue Standort für diese durch das Gebäude des Restaurants Adler verdeckt wird.

Bei der Einmündung Waldestrasse sind die erforderlichen Sichtweiten soweit möglich sicher zu stellen und störende Elemente (z.B. Menütafel, Fasnachtsdeko etc.) beim Restaurant Adler sind zu entfernen. Durch die Treppe zum Restauranteingang wird die Sicht auf das Trottoir in Richtung Wattwil jedoch ungenügend bleiben.

An der Seite des Restaurants (nahe der Einmündung) ist das Parkieren zu verbieten bzw. baulich zu verhindern. Zudem ist für den grossen Parkplatz hinter dem Restaurant eine klare Ein-/Ausfahrt zu definieren.

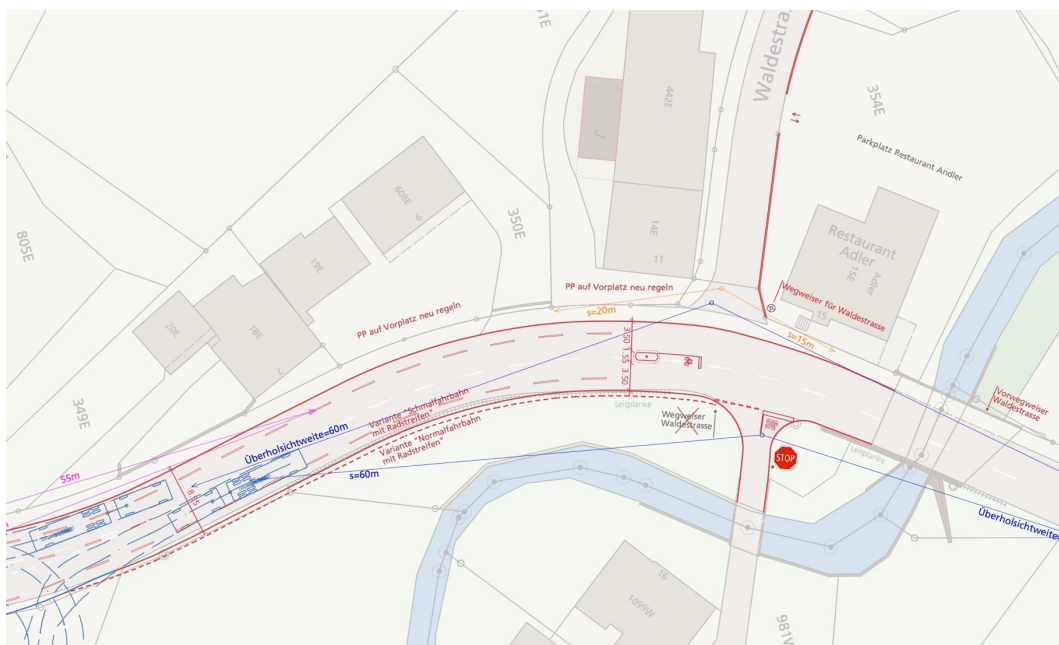


Abb. 38: Wattwilerstrasse, Einmündungen Waldestrasse + Zufahrt Schreinerei, Lösungsansatz (Quelle: asa AG)

5.7.6 Einmündung Alte Rickenstrasse

→ Siehe dazu auch Plan 1834-06 in der Beilage

Die Einmündung der Alten Rickenstrasse (Gemeindestrasse 2. Klasse; Signal Nr. 2.13 „Fahrverbot für Motorwagen und Motorräder“ mit dem Zusatz „Zubringerdienst und Bus gestattet“, signalisierter Wanderweg) ist für Fahrzeuge aus Richtung Wattwil schlecht wahrnehmbar. Grund dafür ist vor allem die Topografie, die Böschung mit Zaun beim Schulhaus an der Kurveninnenseite. Die erforderlichen Sichtweiten für aus der Alten Rickenstrasse ausfahrende Fahrzeuge sind zudem in beide Richtungen nicht eingehalten. In Richtung Wattwil ist dies besonders kritisch, weil hier die Fahrzeuge oftmals mit hohen Geschwindigkeiten um die unübersichtliche Kurve fahren. Am Knoten Wattwilerstrasse/ Alte Rickenstrasse sind jedoch keine Unfälle verzeichnet.

Der Einbau eines Eingangstors am Ortseingang aus Richtung Wattwil (siehe Kap. 5.5) sowie einer Fussgängerschutzinsel bei der Bushaltestelle Kirche (siehe Kap. 5.4 und Pläne 1834-05a/05b) können - als Einzelmassnahmen realisiert - bereits einen positiven Einfluss auf die Fahrgeschwindigkeiten auf der Wattwilerstrasse in diesem Bereich haben. Insbesondere wenn das Eingangstor nicht schon bei der Ortseingangstafel, sondern erst vor der Linkskurve beim Schulhaus angeordnet ist.

Bei der Einmündung der Alten Rickenstrasse sind die erforderlichen Sichtweiten sicherzustellen; d.h. die Böschung des Schulhausplatzes ist zurück zu nehmen und die Parkierung auf dem Vorplatz des Nachbargrundstücks ist entsprechend zu regeln.

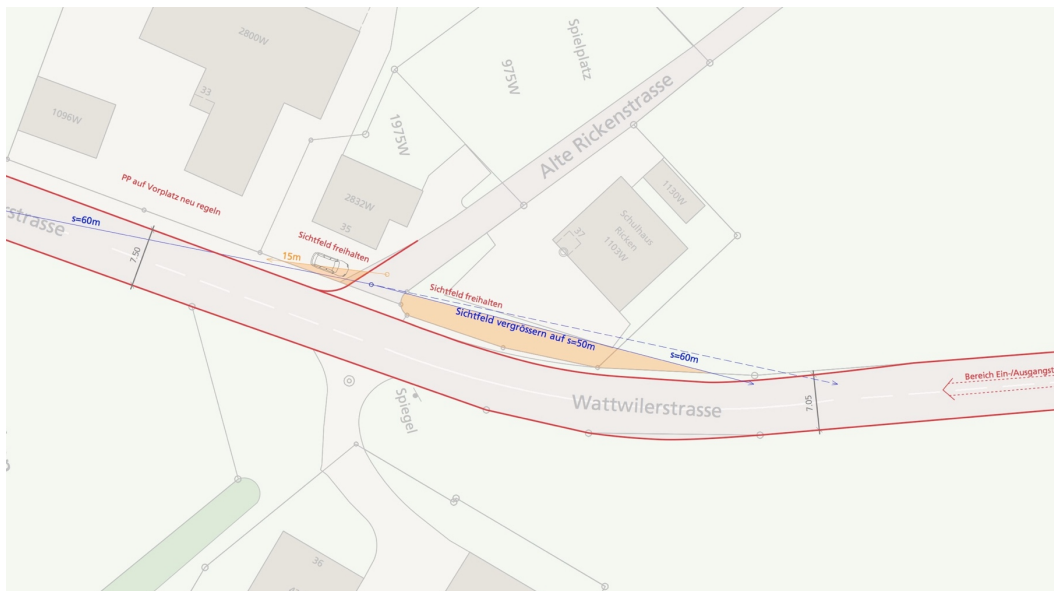


Abb. 39: Wattwilerstrasse, Einmündung Alte Rickenstrasse, Lösungsansatz (Quelle: asa AG)

5.8 Rapperswilerstrasse

→ Siehe dazu auch Plan 1834-07 in der Beilage

5.8.1 Ausgangslage

Die Rapperswilerstrasse weist nach dem Verzweigungsbereich beim Hauptknoten bis zur Tankstelle eine Ausbaubreite von ca. 7.00m bis 7.50m auf; es ist eine Mittellinie markiert. Die Strasse ist nur bis zum (ehemaligen?) Feuerwehrdepot seitlich bebaut und verfügt nur über ein einseitiges Trottoir (bergseits), welches ca. 20m nach der Einmündung des Rickenschwingerweges endet. Die Strasse führt ab der langgezogenen Kurve / Kuppe bei der Tankstelle schnurgerade bis ins Dorf (Hauptknoten) und nimmt keinerlei Bezug auf die angrenzende Bebauung. Dadurch wirkt sie sehr verkehrsorientiert und lädt zu überhöhten Geschwindigkeiten ein (die signalisierte Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h).

Die Einmündung des Rickenschwingerweges (Gemeindestrasse 3. Klasse; Signal Nr. 2.13 „Fahrverbot für Motorwagen und Motorräder“ mit dem Zusatz „Zubringerdienst und Bus gestattet“) ist für Fahrzeuge aus Richtung Eschenbach schlecht wahrnehmbar. Grund dafür ist vor allem die Topografie, der saisonal aufgestellte Zaun beim Langlaufzentrum, die Werbetafel des Langlaufzentrums und der Baum (Schattenwurf auf Einmündung). Zudem ist die Vortrittsregelung der Einmündung unklar (durchgezogene Bundsteinreihe ohne jegliche Signalisation und Markierung). Die erforderlichen Sichtweiten für aus dem Rickenschwingerweg ausfahrende Fahrzeuge sind in beide Richtungen eigentlich eingehalten.

Am Knoten Rapperswilerstrasse/ Rickenschwingerweg sind 2 Unfälle (1 Abbiegeunfall, 1 Auffahrunfall) mit Leichtverletzten verzeichnet. Dies deutet auf zu hohe Fahrgeschwindigkeiten auf der Rapperswilerstrasse hin.

Eine geeignete Radinfrastruktur in Längsrichtung fehlt komplett; die Rapperswilerstrasse ist jedoch auch nicht Teil einer Veloroute. Im Bereich kurz vor dem Hauptknoten sind die privaten Vorplätze teilweise ungenügend vom Strassenraum abgegrenzt (GS-Nr. 342E, 345E) und das Trottoir wird unkontrolliert bzw. rückwärts überfahren.

5.8.2 Lösungsansatz allgemein

Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit in diesem Strassenabschnitt kann nur durch eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeit und Verbesserung der Aufmerksamkeit der Fahrzeuge auf der Rapperswilerstrasse erreicht werden. Hierzu ist eine umfassende Neugestaltung der Rapperswilerstrasse inkl. Hauptknoten (siehe Kap. 5.6.3) notwendig, in welcher die betrieblichen, sicherheitsrelevanten und gestalterischen Aspekte ausgewogen berücksichtigt sind und der Strassenzug besser ins Siedlungsbild integriert wird. Auch die Wattwilerstrasse ist in die Neugestaltung miteinzubeziehen, so dass auf der Ortsdurchfahrt Ricken ein einheitliches und durchgehendes Erscheinungsbild erreicht werden kann.

Der Einbau eines Eingangstors am Ortseingang aus Richtung Eschenbach (siehe Kap. 5.5) kann als Einzelmassnahme realisiert werden. Es hat aber nur einen positiven Einfluss auf die Fahrgeschwindigkeit auf der Rapperswilerstrasse im Bereich der Einfahrt ins eigentliche Dorf, wenn es erst zwischen Tankstelle und Rickenschwingerweg angeordnet ist (also eigentlich bereits im Innerortsbereich liegt). Dafür bestünde die Möglichkeit, es mit einer

baulich gesicherten Querungsstelle zwischen dem bergseitigen Trottoir und der Tankstelle zu kombinieren (ohne Markierung eines Fussgängerstreifens).

Das bergseitige Trottoir sollte bis zur Tankstelle verlängert werden. Das Parkieren seitlich der Strasse zwischen heutigem Trottoirende und der Tankstelle ist zu verbieten bzw. baulich zu verhindern.

Die privaten Vorplätze im Bereich des Hauptknotens sind von der Strasse bzw. dem Trottoir klar abzugrenzen. Parkplätze sind nach Möglichkeit über eine gemeinsame Ein-/Ausfahrt zu erschliessen und es ist darauf zu achten, dass nur vorwärts in die Kantonsstrasse ein- und ausgefahren wird. Wartebereiche beim Fussgängerstreifen dürfen nicht überfahren werden.

5.8.3 Veloinfrastruktur in Längsrichtung

Da auf der Rapperswilerstrasse keine Veloroute verläuft, kann auf die Markierung von Radstreifen eigentlich verzichtet werden. Dennoch könnte die Markierung von Radstreifen aus Sicht der einheitlich gestalteten Ortsdurchfahrt Rapperswiler-/Wattwilerstrasse sinnvoll sein. Für die Querschnittsgestaltung der Rapperswilerstrasse ergeben sich somit zwei Möglichkeiten (siehe auch Abb. 40):

- Fahrbahn für Velo im Mischverkehr (ohne Radstreifen), resultierende Strassenbreite = 7.00m
- Schmalfahrbahn von 5.55m, 2 Radstreifen à 1.50m resultierende Strassenbreite = 8.55m

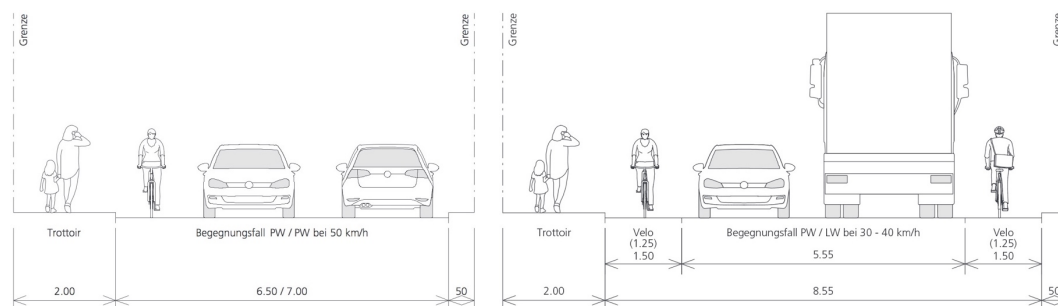


Abb. 40: Strassenquerschnitte Rapperswilerstrasse
li: Velo im Mischverkehr / re: Schmalfahrbahn mit Radstreifen (Quelle: asa AG)

5.8.4 Einmündung Rickenschwingerweg

Die Wahrnehmbarkeit der Einmündung Rickenschwingerweg (Gemeindestrasse 3. Klasse) ist für Fahrzeuge auf der Rapperswilerstrasse zu verbessern. Zudem ist die Fahrgeschwindigkeit auf der Rapperswilerstrasse insbesondere in Richtung Dorf zu reduzieren, was ebenfalls zu einer verbesserten Sicherheit in diesem Bereich beiträgt.

Die Einmündung des Rickenschwingerweges ist zudem regelkonform auszubilden und die Vortrittsregelung (kein Vortritt) ist korrekt zu signalisieren und zu markieren. Zudem regen wir an, den saisonal aufgestellten Zaun beim Langlaufzentrum auf einen Abstand von 3.00m ab der Kantonsstrasse zurück zu nehmen und die Werbetafel für das LLZ zu verschieben, so dass Autofahrer nicht dadurch abgelenkt sind.

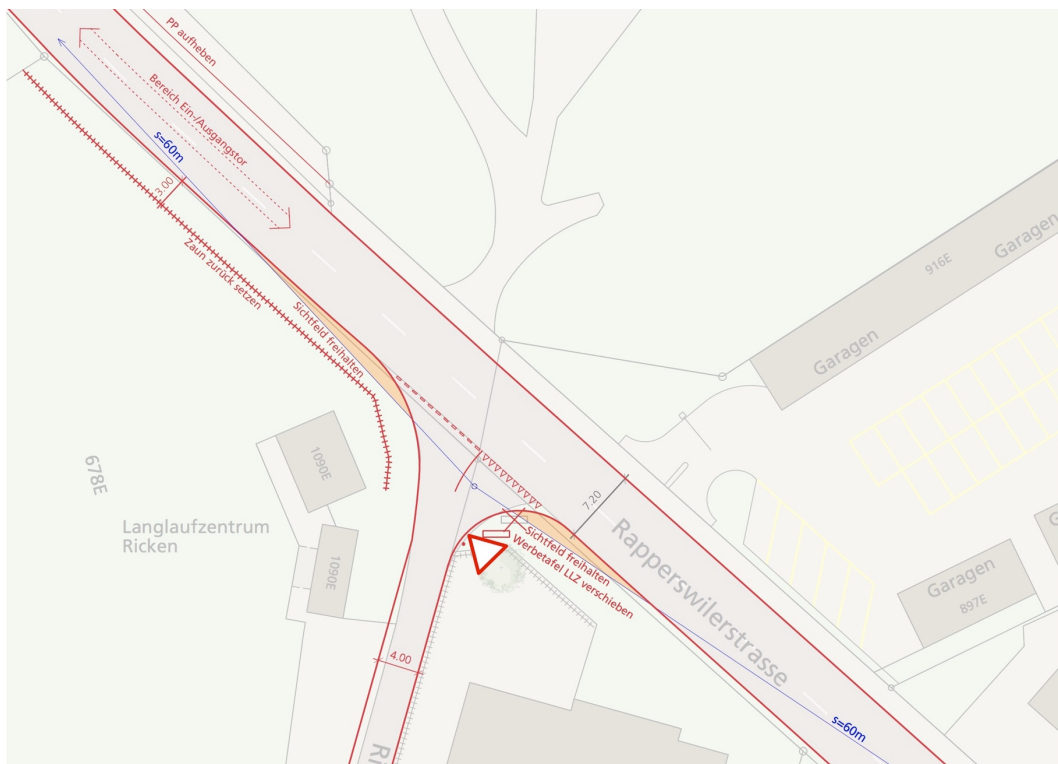


Abb. 41: Knoten Rapperswilerstrasse/Rickenschwingerweg, Lösungsansatz (Quelle: asa AG)

6. Weiteres Vorgehen

6.1 Miteinbezug der IG Ricken

Um den bisher konstruktiven Dialog zwischen IG Ricken und den Gemeinde für das Gesamtkonzept „Verkehrssicherheit“ zu nutzen, sind Vertreter der IG Ricken in geeigneter Form in den Erarbeitungsprozess miteinzubeziehen. Zu diesem Zweck schlagen wir vor, Das vorliegende Gesamtkonzept an einem Workshop (Abendveranstaltung) mit Vertretern der IG Ricken und evtl. anderer interessierter Personen aus der Bevölkerung zu diskutieren und die Inputs dazu aufzunehmen. Insbesondere für die seitens Gemeinderäte noch festzulegenden Prioritäten können die Inputs der Bevölkerung wichtig sein.

In Rücksprache mit Peter Hüppi bei Arbeitsaufnahme wurde vereinbart, dass dies erst erfolgen soll, wenn die beiden Gemeinderäte das Gesamtkonzept zur Kenntnis genommen und ihr grundsätzliches OK dazu gegeben haben. Die Teilnehmerliste für diesen Workshop wird erst zum gegebenen Zeitpunkt in Absprache mit den Vertretern der beiden Gemeinden festgelegt.

6.2 Miteinbezug der kantonalen Amtsstellen

Die Kantonalen Amtsstellen (TBA, KaPo etc.) sollen erst im Rahmen der Konkretisierung / Weiterbearbeitung der einzelnen Massnahmen zur Vernehmlassung am konkreten Vorhaben eingeladen werden. Dabei kann auf das von den Gemeinderäten verabschiedete Gesamtkonzept verwiesen werden.

Rapperswil-Jona, 20. Mai 2019
1834 we/sg

7. Anhang

- Positionspapier „Überblick Handlungsbedarf Verkehrsplanung Dorf Ricken“ der IG Ricken vom 31.01.2017

8. Beilagen

- Beilage 1: Tabelle „Schwachstellenanalyse und Lösungsansätze“, dat. 20.5.2019
- Beilage 2: Plan Schwachstellenanalyse, Situation M. 1:1'500, Plan-Nr. 1834-01, dat. 20.05.2019
- Beilage 3: Plan Uznacherstrasse + Hauptknoten / Lösungsansatz 1 „T-Knoten“, Situation 1:500, Plan-Nr. 1834-02a, dat. 20.05.2019
- Beilage 4: Plan Uznacherstrasse + Hauptknoten / Lösungsansatz 2 „Kreisel“, Situation 1:500, Plan-Nr. 1834-02b, dat. 20.05.2019
- Beilage 5: Plan Wattwilerstrasse, Hauptknoten bis Waldestrasse / Lösungsansatz, Situation 1:500, Plan-Nr. 1834-04, dat. 20.05.2019
- Beilage 6: Plan Bushaltestelle Kirche / Lösungsansatz 1 „2 Fahrbahnhalttestellen“, Situation 1:500, Plan-Nr. 1834-05a, dat. 20.05.2019
- Beilage 7: Plan Bushaltestelle Kirche / Lösungsansatz 2 „Fahrbahnhalttestellen + Busbucht“, Situation 1:500, Plan-Nr. 1834-05b, dat. 20.05.2019
- Beilage 8: Plan Wattwilerstrasse, Einmündung Alte Rickenstrasse / Lösungsansatz, Situation 1:500, Plan-Nr. 1834-06, dat. 20.05.2019
- Beilage 9: Plan Rapperswilerstrasse, Einmündung Rickenschwingerweg / Lösungsansatz, Situation 1:500, Plan-Nr. 1834-07, dat. 20.05.2019

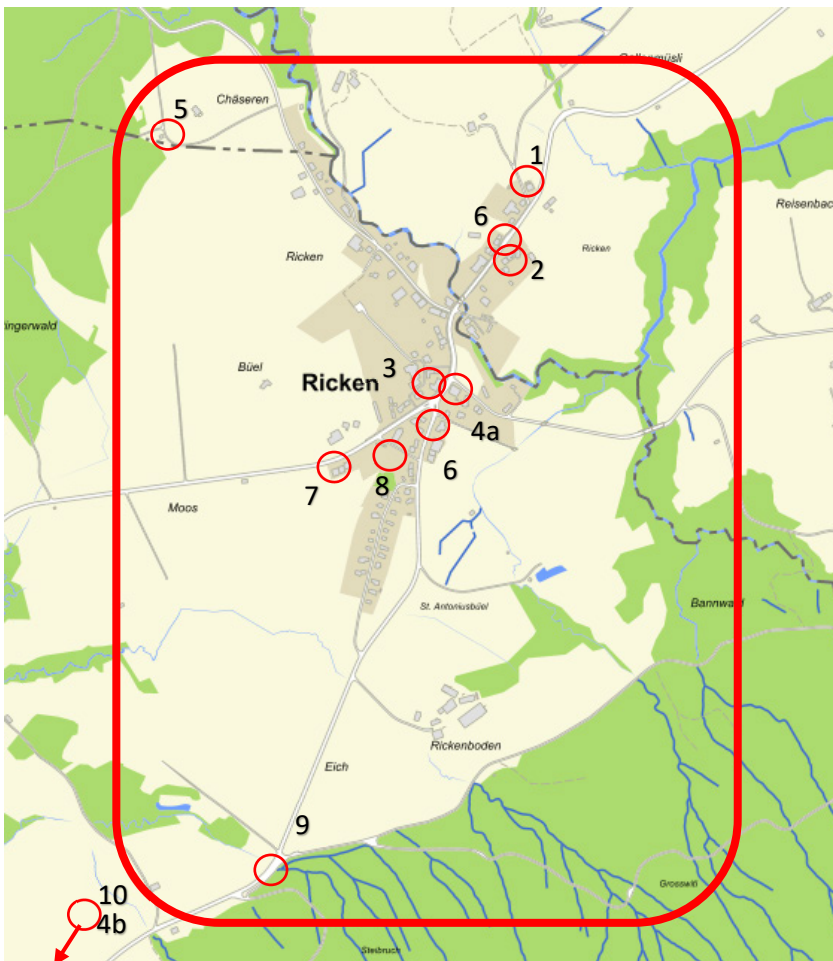
Zusammengefasster Handlungsbedarf für das Dorf Ricken aus dem Diskussionsabend «Zukunft Ricken»

Durchgeführt am 01. Juni 2017, Pfarreisaal kath. Kirche Ricken durch die IG «Zukunft Ricken»

Teilnehmende: Rund 50 Einwohnerinnen und Einwohner des Dorfes Ricken und Vertretungen aus den Gemeinden (Alois Gunzenreiner GPR Wattwil; Peter Hüppi GPR Gommiswald; Peter Eicher GR Gommiswald)

Zusammenfassung erstellt am 04. September 2017 durch IG «Zukunft Ricken» (Christian Eicher, Hugo Gämperle, Michael Hofstetter, Rüedi Rüegg, Stefan Rüschi und Berni Schnyder)

Bereich für die Gesamtschau:



ungefähre Bereichsbegrenzung:

Richtung Uznach:

Uznacherstrasse, Parkplatz Eich (evtl. bis Bildhus)

Richtung Rapperswil:

Rapperswilerstrasse, Dorfeingang, BP Tankstelle

Richtung Wattwil:

Wattwilerstrasse, Sonnenhüsli (Wattwilerstr. 45)

Richtung Walde:

Waldestrasse, Abzweiger zu Chäseren

Wichtige Knotenpunkte fürs Dorfleben:

Schulhaus (1), Kirchgemeindehaus (2), Dorfladen (Post) Denner (3), Restaurants Schweizerhaus (4a) und Bildhus (4b), Schützenhüsli im Chäseren (5), Bushaltestellen (6), BP Tankstelle (7)

Wichtige Knotenpunkte Tourismus:

Rickenloipe (8), Parkplatz Eich (Schlittelweg Egg) (9), Skilift Bildhus (10), Wanderwege, Fahrradwege

Zentrales Anliegen:

Die Einwohnerinnen und Einwohner im Dorf Ricken wünschen sich eine kontinuierliche und koordinierte Dorfentwicklung in Richtung Lebensqualität und in Bezug auf Sicherheit im Strassenverkehr.

Bedeutsam ist dabei, dass der Kontakt zu den beiden politischen Gemeinden Gommiswald und Wattwil regelmässig und transparent erfolgt, und dass sich die beiden Gemeinden untereinander in ihren Dienstleistungen absprechen und wenn möglich gleiche Möglichkeiten für das ganze Dorf bieten.

1) Verkehr

Notwendige Hauptanliegen:

- Erstellung und Umsetzung eines **Gesamtkonzeptes für die sichere Führung des Langsamverkehrs** (Fussgänger und Fahrräder) im gesamten vorgängig definierten Gebiet in und um das Dorf Ricken. Dies soll unter besonderer Berücksichtigung sicherer und tauglicher Fussgängerverbindungen (Trottoirs und Verkehrsübergänge) zwischen allen für das Dorfleben und für den Tourismus relevanten Knotenpunkten (siehe Karte) geschehen, ohne dabei den Transitverkehr unnötig aufzuhalten oder für das Dorfleben wichtige Institutionen (z.B. Restaurants) zu beeinträchtigen. Dazu sollen laufende Planungen von Einzellösungen (z.B. Einfahrt Veloweg in Kantonsstrasse aus Schönenbergstrasse) ins Gesamtkonzept einfließen und nötigenfalls sistiert werden.

Begründung: Der (schwere) Transitverkehr hat mit den Umfahrungen Lichtensteig, Wattwil und Bazenheid deutlich zugenommen. Die Route übers Toggenburg und den Ricken wird mit der Umfahrung Bütschwil weiter an Attraktivität gewinnen. Im Dorf Ricken fehlen durchgehende sichere Wege entlang und über die Kantonsstrasse für den Langsamverkehr. Das Dorf wird durch die Strasse getrennt, der Transitverkehr ist oft deutlich zu schnell unterwegs, die Hauptkreuzung im Dorfzentrum ist unübersichtlich und wird von Fussgängern und Fahrradfahrern auf gut Glück überquert. Es fehlen Trottoirs bei der Erschliessung neuer Parzellen (beispielsweise entlang der Schönenbergstrasse), Radwege führen ungetrennt mit dem Schwerverkehr über die Kantonsstrasse und der nicht in ein Gesamtkonzept eingebettete Plan einer Schliessung der Zufahrt auf den Parkplatz neben dem Restaurant Schweizerhaus (im Zuge der Neugestaltung der Einfahrt des Radwegs) könnte für das Überleben des aktuell einzigen Dorfrestaurants eine Gefährdung bedeuten.

Notwendige kleinere Massnahmen:

- Koordination der Schneeräumung im Dorf, insbesondere Trottoirs für Schulweg

Begründung: Die Schneeräumung von insgesamt drei Gemeinden «endet» auf dem Ricken. Eine Koordination (Auftrag an eine einzige Gemeinde) verhindert, dass am Schluss Schnee an ungünstigen Orten liegenbleibt. Ausserdem werden aktuell die Trottoirs bei grossen Schneemengen nicht rechtzeitig und ausreichend für den Schulweg geräumt.

- Fehlende Beleuchtung am Fichtenweg komplettieren

Begründung: Bei der Erstellung der Beleuchtung am Fichtenweg wurde trotz vollständiger Planung die Arbeit nicht vollständig ausgeführt. Offenbar wurden die noch fehlenden Beleuchtungen andernorts verwendet und dann auf dem Ricken «vergessen»...

- Bestehende Stellriemen (abgesetzte Randsteine) deutlicher von der Fahrbahn abtrennen (besser sichtbar und unbefahrbar machen). Beispielsweise neben Denner

Begründung: Die Stellriemen sollen die direkte Zufahrt auf die und von der Kantonsstrasse verhindern. Dafür sind sie allerdings zu wenig hoch. Sie bieten keinen wirklichen Schutz für Fussgänger, sondern können für diese zum Hindernis werden.

Wünschenswerte Planungen:

- Konzept Bushaltestellen überarbeiten. Wünschenswert wäre ein Konzept allenfalls mit Gestaltung eines Dorfzentrums mit den wichtigsten Tourismusinfos und öffentlicher Toilette (siehe Anliegen Tourismus).

Begründung: Die aktuelle Situation mit dem Linthbus, der vor der Kreuzung (und direkt vor dem Fussgängerstreifen auf der Uznacherstrasse stehen (und davor im Schwingerweg warten) muss, ist ein Ärgernis für Busbetrieb, Anwohner und Transitverkehr.

Es braucht eine bessere Lösung. Gleichzeitig besetzt der Kanton gleich nebenan eine grosse Fläche mit auffälligen Gebäuden welche kaum genutzt wird. Hier könnte man doch etwas unternehmen...

2) Tourismus/Freizeit

Notwendige Hauptanliegen:

- Erstellung und Umsetzung eines **Konzepts für die Unterstützung und Förderung** des Rickens als naturnahes **Naherholungsgebiet**
 - o Erstellung eines ganzjährig benutzbaren Rundwanderweges auf dem Ricken
 - o Informationstafeln zum Dorf und seinen Angeboten erneuern. (Siehe alte Tafel neben Denner)

Begründung: Der Ricken wird zwar gerne «genutzt» um von Herbst bis Frühling an die Sonne zu kommen. Es gibt aber keine Übersicht und Information über die Möglichkeiten von naturnaher Freizeitgestaltung oder anderen Angeboten im Dorf und für die schneefreie Zeit fehlt ein attraktiver Rundwanderweg (Themenweg oder ähnliches), der möglichst das Dorfzentrum mit dem Bildhus verbinden sollte. Dies könnte zur Erhöhung der Attraktivität des Standortes, als Chance für mehr Kundschaft in Dorfladen und Restaurants sowie zur Verhinderung von «Querfeldeinwandern» im Hochmoor und über bewirtschaftete Grünflächen dienen.

Notwendige kleinere Massnahmen:

- Öffentliches WC einrichten (evtl Koordination mit Rickenloipe, dort ist WC bereits vorhanden)

Begründung: Es fehlt eine öffentliche Toilette im Ort. Im Clubhaus Rickenloipe wäre die Anlage vorhanden. Es müsste wohl nur noch über die Modalitäten von Unterhalt und Reinigung gesprochen werden.

- Koordination der beiden Gemeinden bei Erstellung/Erneuerung von Informations- und Begrüssungstafeln an den Dorfeingängen

Begründung: Zwei Gemeinden mit unterschiedlichen Auftritten könnten zu unterschiedlichen Tafeln und/oder Doppelspurigkeiten führen. Wir wünschen uns für das Dorf Ricken einen einheitlichen Auftritt.

Wünschenswerte Planungen:

- Erhöhung der Anzahl öffentlicher Parkplätze

Begründung: An schönen Wochenenden von Herbst bis Frühling, an Tagen mit Hochbetrieb auf der Loipe und im Bildhus (Skilift und Schlittelweg) sowie beim Rickenschwingen werden sehr viele private Parkflächen unkontrolliert belegt. Es gibt praktisch keine öffentlichen Parkplätze im Ricken aber eine Lösung ist dafür nicht in Sicht.

- Bei Bedarf Unterstützung zum Erhalt der Rickenloipe

Begründung: Die Rickenloipe wird rundum geschätzt und ein Erhalt ist wünschenswert. Aktuell ist hier kein Handlungsbedarf. Es wird gewünscht, dass die Gemeinde die Rickenloipe bei allfälligem Bedarf unterstützt.

3) Dorfleben

Notwendige Hauptanliegen:

- Zusammenarbeit zwischen Dorf und Gemeinden sowie unter den Gemeinden betreffen Dorf institutionalisieren (z.B. regelmässige Treffen, klare Zuständigkeiten in Verwaltung/Gemeinderat)
- Einbezug des Dorfes über IG «Zukunft Ricken» betreffend Dorfentwicklung (Dorfbild, bedeutsame Institutionen, etc.)

Begründung: Der jeweilige Dorfteil des Rickens ist für die betreffenden Gemeinden bezüglich des Einwohneranteils marginal. Er ist weder bevorzugte zentrale Wohnlage noch attraktiver Wirtschaftsstandort.

Die Gefahr einer Vernachlässigung, weil es immer noch etwas Wichtigeres gibt, ist allein schon aus diesen Voraussetzungen gegeben. Es braucht daher Gegensteuer, es braucht eine Struktur, die es erlaubt den Kontakt zu halten und notwendige Anliegen zur Umsetzung bringen zu können, um die Lebensqualität im Dorf zu erhalten und den Ricken als Teil der gesamten Gemeindeentwicklung nicht zu vernachlässigen.

Wünschenswerte Planungen:

- Erstellung und Umsetzung eines über beide Gemeindeteile koordinierten Entsorgungskonzepts mit gleichen Leistungen für das ganze Dorf.
 - o Sinnvoller Entsorgungsplatz
 - o Kehrricht- und Grünabfahren koordinieren und evtl. vereinheitlichen
 - Allfällige Planung von Unterflurbehältern koordinieren

Begründung: Die bestehende Entsorgungsstelle neben Käserei Liechti für Altglas wird als ungenügend und ungünstig gelegen wahrgenommen. Gleichzeitig bestehen Unterschiede in den Möglichkeiten der Entsorgung von beispielsweise Grünabfuhr durch die Gemeinden und es besteht die Frage, ob und wie allenfalls auch die Gemeinden Wattwil und Gommiswald auf Unterflurbehälter für den Hauskehrriecht umstellen werden. Diese Punkte sollten unserer Ansicht nach in einem koordinierten Entsorgungskonzept mit gleichen Leistungen für das ganze Dorf gelöst werden.

Interne Aufgaben IG Ricken:

- Schaffung und Erhalt von Begegnungsorten, -räumlichkeiten
 - o Chäserenhütte
 - o Begegnungszentrum evtl. bei kath. Kirche
- Koordinierte Information über wichtige Anlässe im Dorfleben
 - o Gemeinsamer Anschlagkasten
 - o Webagenda
 - o Infoblatt

Weiteres Vorgehen:

Die IG «Zukunft Ricken» erhofft sich von Seiten der Gemeinden möglichst bald Rückmeldung und den Einstieg in die Erstellung der aus ihrer Sicht notwendigen Konzepte. Gerne würden wir darüber hinaus spätestens Anfang 2018 wieder beide Gemeindepräsidenten zum «Gipfeltreffen» auf den Ricken einladen.

Die IG «Zukunft Ricken» selber ist in der aktuellen Zusammensetzung komplett und sieht sich durch die positiven Rückmeldungen aus dem Diskussionsabend legitimiert, als Ansprechpartner und Sprachrohr für die Anliegen welche das Dorf Ricken betreffen zu agieren. Unsere nächste Sitzung ist für Anfang November 2017 geplant. Dann soll nach Möglichkeit eine erste Rückmeldung an die Bevölkerung über den Stand der Anliegen erfolgen können.

Ricken, 12. September 2017



Für die «IG Ricken», Stefan Rüschi, Ricken