

Auftraggeber

Stadt Gossau, Stadtverwaltung
Tiefbau
Bahnhofstrasse 25
CH-9201 Gossau

Auftragsbezeichnung

Erschliessung Lärchensteig

Berichtstitel

Technischer Bericht
Bau- und Auflageprojekt

Verfasser

Janosch Pickel

Gruner AG
Wilerstrasse 1
CH-9230 Flawil
T +41 71 393 20 10
www.gruner.ch

Auftragsnummer

R 4'2301'931'000

Datum

03. Juli 2026

Kontrollblatt

Ansprechperson Janosch Pickel
Tel. direkt 071 394 01 52
Email janosch.pickel@gruner.ch

Änderungsgeschichte

Version	Änderung	Kürzel	Datum
1.0	Entwurf Bauprojektdossier	pja	08.05.2026
2.0	Bau- und Auflageprojektdossier	pja	03.07.2026

Status

Kapitel	Inhalt	Status
---------	--------	--------

Verteiler

Firma	Name	Anz. Expl.
Stadt Gossau		1 (PDF)

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Ausgangslage	5
1.1 Projektauslöser	5
1.2 Projektperimeter	6
1.3 Auftrag und Zielsetzung	6
2 Grundlagen	7
3 Randbedingungen	8
3.1 Verkehr	8
3.1.1 Richtplan und Strategie	8
3.1.2 Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten	8
3.1.3 Strassenklassierung	8
3.1.4 Strassenverkehrssicherheit / Unfallstatistik	8
3.1.5 Ausnahmetransportrouten	8
3.1.6 Gefahrguttransporte	8
3.2 Umwelt	9
3.2.1 Archäologie, historische Verkehrswege, Kulturgüterschutz	9
3.2.2 Altlasten	9
3.2.3 Boden, Fruchtfolgeflächen	9
3.2.4 Wald, Rodung	9
3.2.5 Grund- und Oberflächengewässer	9
3.2.6 Geologie	9
3.2.7 Drittprojekte	10
4 Strasse	10
4.1 Grundlagen/Anforderungen	10
4.2 Verkehrskonzept	10
4.3 Projekt	11
4.3.1 Horizontale Linienführung	11
4.3.2 Vertikale Linienführung	15
4.3.3 Normalprofil	15
4.3.4 Strassenentwässerung	16
4.3.5 Beleuchtung	17
5 Kunstbauten	17
6 Wasserbau	17
7 Werke	17
8 Umwelt	17
8.1 Gewässer und Grundwasser	17
8.2 Belastete Standorte	18
8.3 PAK-haltige Beläge	18
8.4 Prüfbericht Bodenverschiebungen	18
8.5 Recycling/Materialbilanz	18

8.6	Fruchtfolgeflächen	18
8.7	Rodung	18
8.8	Lärm	19
9	Strassenverkehrssicherheit	19
10	Termine	19
10.1	Vorgesehener Terminplan	19
11	Bauablauf	19
11.1	Vorgesehener Bauablauf	19
11.2	Etappierung	19
12	Landerwerb	20
12.1	Eigentumsverhältnisse	20
12.2	Grenzmutation	20
12.3	Parkplätze	20
13	Kosten	21
13.1	Grundlagen	21
13.2	Kostenvoranschlag	21
14	Fussweg Arvenweg	22
15	Unterschriften	22

1 Ausgangslage

1.1 Projektauslöser

Im Bereich der Lärchensteig besteht ein Sondernutzungsplan "Lärchenpark", dieser sieht den Neubau von drei Mehrfamilienhäusern vor, welche über den Lärchensteig erschlossen werden sollen. Der Lärchensteig ist aktuell im Besitz der Korporation Lärchensteig und ist als Gemeindestrasse 3. Klasse klassiert.

Infolge von diesem Strassenbauprojekt soll die Strasse zur Gemeindestrasse 2. Klasse neuklassiert werden sowie ein Eigentümerwechsel zur Stadt Gossau stattfinden und somit die hinreichende Erschliessung erfüllt werden.



Abbildung 1 Drittprojekt, Überbauung "Lärchenpark"

Die Studie "Lärchenpark" betrifft grösstenteils die Parzellen 5663 und 4549. Der Projektperimeter umfasst den gesamten Lärchensteig ab Knoten Otmarstrasse.



1.3 Auftrag und Zielsetzung

Infolge der Umklassierung der Strasse ist es Pflicht, die Wendemöglichkeit eines Lkw zu gewährleisten. Da gemäss der Vorprüfung des SNP der Zweckverband der Abfallverwertung Bazenheid (ZAB) keinen Unterflurbehälter im Bereich des Lärchensteigs erstellen wird, wurde die Reduktion der Wendeanlage von einem 10 m-Lkw auf einen Lieferwagen 6.95 m geändert. Die seit dem Jahr 2026 in Kraft getretene Richtlinie für Erschliessungsstrassen lässt eine solche Reduktion für einen Zufahrtsweg Typ B zu. Daher soll nun ein Wendehammer für einen Lieferwagen realisiert werden. Für die Neuklassierung der Gemeindestrasse und den Eigentümerwechsel sind entsprechende Pläne zu erstellen (Landerwerbs-, Enteignungs- und Sichtzonenplan). Im Knotenbereich Lärchensteig und Otmarstrasse soll der Einlenker auf seine Verkehrssicherheit geprüft werden. Zur Verkehrsberuhigung sollen Spurverengungen vorgesehen werden.

2 Grundlagen

Für die Erarbeitung des Vorprojekts sind die nachfolgenden Planungsgrundlagen herangezogen worden:

- [1] Werkleitungspläne Werke, div. Werke
- [2] Drittprojekt Studie Überbauung Lärchensteig, "Lärchenpark", Daniel Cavelti Architektur AG, 15.07.2025
- [3] Alle zur Zeit gültigen Normen und Vorschriften des VSS und SIA; VSS/SIA
- [4] Normalien und Richtlinien TBA Kanton St. Gallen, Kanton St. Gallen
- [5] Auswertung Verkehrserhebung, März 2026
- [6] Richtlinie Erschliessungsstrassen, TBA Kanton St. Gallen, Dezember 2025

3 Randbedingungen

3.1 Verkehr

3.1.1 Richtplan und Strategie

Strassen

Der Lärchensteig ist im kommunalen Richtplan als Erschliessungsstrasse ausgewiesen. Übergeordnete kantonale oder regionale Verkehrsstrategien werden durch das vorliegende Projekt nicht tangiert.

Fuss- und Veloverkehr

Der Lärchensteig ist als Sackgasse signalisiert, mit Ausnahme jedoch für Velo und Fussgänger, diese können den schmalen Weg zu Friedhofstrasse durchqueren. Ein Trottoir für den Langsamverkehr ist keines vorhanden.

Öffentlicher Verkehr

In unmittelbarer Nähe des Projektperimeters befindet sich eine Bushaltestelle des öffentlichen Verkehrs. Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist somit gewährleistet. Durch das vorliegende Bauprojekt ergeben sich keine Änderungen am Angebot des öffentlichen Verkehrs.

3.1.2 Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten

Der Lärchensteig befindet sich in einer 30er-Zone und ist eine Erschliessungsstrasse. Im März 2026 wurde eine Verkehrserhebung für diesen Bereich durchgeführt. Die Auswertung hat einen durchschnittlich täglichen Verkehr (DTV) von 16 Fahrzeugen ergeben. Aufgrund der Strassenklassierung und der zukünftigen Nutzung wird konservativ mit einer Verkehrslastklasse von T2 (leicht) gerechnet. Während der Verkehrserhebung von zwei Wochen wurde die erlaubte Geschwindigkeit von 30 km/h zu 50.6% überschritten und die maximal gemessene Geschwindigkeit betrug 53 km/h.

3.1.3 Strassenklassierung

Der bestehende Lärchensteig ist aktuell als Gemeindestrasse 3. Klasse klassiert. Im Rahmen des vorliegenden Bauprojekts ist vorgesehen, den Lärchensteig in eine Gemeindestrasse 2. Klasse umzuklassieren und ihn entsprechend seiner künftigen Funktion auszubauen.

3.1.4 Strassenverkehrssicherheit / Unfallstatistik

Gemäss den vorliegenden Erkenntnissen sind im Projektperimeter in den vergangenen Jahren keine Verkehrsunfälle bekannt. Aufgrund der geringen Verkehrsmengen und der ausschliesslichen Erschliessungsfunktion bestehen keine bekannten Unfallschwerpunkte.

3.1.5 Ausnahmetransportrouten

Der Lärchensteig ist nicht als Ausnahmetransportroute klassiert.

3.1.6 Gefahrguttransporte

Es sind keine Gefahrguttransporte auf dem Projektabschnitt bekannt.

3.2 Umwelt

3.2.1 Archäologie, historische Verkehrswege, Kulturgüterschutz

Im Projektperimeter befinden sich weder Archäologische Fundstellen, historische Verkehrswege oder Objekte mit Kulturgüterschutz.

3.2.2 Altlasten

Gemäss dem Kataster der belasteten Standorte des Kanton St. Gallen sind im Bereich des Projekts keine KbS verzeichnet, welche bei den Bauarbeiten tangiert werden könnten.

3.2.3 Boden, Fruchtfolgeflächen

Der Projektabschnitt tangiert keine Fruchtfolgeflächen.

3.2.4 Wald, Rodung

Der Projektabschnitt tangiert keine Waldflächen.

3.2.5 Grund- und Oberflächengewässer



Abbildung 3: Auszug Gewässerschutzkarte [geoportal.ch, 30.07.2025]

Der Projektabschnitt tangiert südlich den Gewässerschutzbereich Au.

3.2.6 Geologie

Für das vorliegend Bauprojekt wurden keine geologischen Untersuchungen herbeigezogen. Es ist in den Folgephasen des Projekts angedacht geologische Untersuchungen zu veranlassen.

3.2.7 Drittprojekte

Das Projekt der Erschliessung Lärchensteig tangiert folgende Drittprojekte:

- > Studie Überbauung Lärchensteig "Lärchenpark", Privatperson
- > Erstellung privater Parkplatz Parzelle 5346

4 Strasse

4.1 Grundlagen/Anforderungen

Die Projektierung der Strassenanlage erfolgt unter Berücksichtigung der geltenden Normen, Richtlinien und Vorgaben. Massgebend sind insbesondere die einschlägigen Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS), die relevanten SN-Normen sowie die kommunalen Vorgaben und Reglemente.

Die Geometrie der Strasse soll im Grunde unverändert bleiben. Die Wendemöglichkeit mittels Wendehammer soll zukünftig gewährleistet sein. Zudem soll im Einlenkbereich der Otmarstrasse Anpassungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit stattfinden. Infolge der Verkehrserhebung vom März 2026 sollen zur Tempoberuhigung zwei Einengungen platziert werden. Eine davon soll auf der Höhe des neu projektierten Fussweges der Überbauung "Lärchenpark" und eine zwischen den Ein-/Ausfahrten der Parz. 5664 und 5665 zu liegen kommen.

4.2 Verkehrskonzept

IST-Zustand / Bestandesaufnahme

Der bestehende Lärchensteig dient als Erschliessungsstrasse für die angrenzenden Liegenschaften. Die Nutzung erfolgt überwiegend durch Anwohnerverkehr sowie durch gelegentlichen Liefer- und Unterhaltsverkehr. Die Verkehrsbelastung ist entsprechend gering.

Der Lärchensteig wird aktuell über die gesamte Länge im Mischverkehr betrieben. Die bestehende Strassenanlage weist eine einfache Ausgestaltung auf und die Regelbreite der Strasse ist aktuell mit circa 5.1 m definiert. Eine klare Trennung der Verkehrsräume ist nicht vorhanden. Der Fuss- und Veloverkehr wird zusammen mit den restlichen Verkehrsteilnehmern auf der Strassenfläche geführt.

Projektiertes Verkehrskonzept

Das Verkehrskonzept wird im Zuge des Projektes grundlegend nicht verändert. Der Verkehr wird weiterhin im Mischverkehr geführt. Aufgrund der geringen Verkehrsmengen und der Erschliessungsfunktion ist keine Trennung der Verkehrsarten vorgesehen.

Bei den geplanten Einengungen soll gemäss VSS 40 213 der Begegnungsfall PW / leichte Zweiräder gewährleistet sein, was eine Durchfahrtsbreite von 3.8 m voraussetzt. Die Gestaltung unterstützt tiefe Fahrgeschwindigkeiten und trägt zu einer hohen Verkehrssicherheit bei.

4.3 Projekt

4.3.1 Horizontale Linienführung

Geometrie

Infolge der Umklassierung der Lärchensteig soll die Strasse, welche als Sackgasse für Fahrzeuge endet eine Wendemöglichkeit erhalten. Diese wird mittels eines Wendeplatzes am Ende der Strasse umgesetzt. Der Wendehammer wurde für einen 6.95 m – Lieferwagen dimensioniert. Verschiedene Varianten für die Geometrie der Wendeanlage wurden bereits in einer Studie überprüft. Der Entscheid fiel auf einen einseitigen Wendehammer, welcher für einen minimalen Flächenverbrauch in seinen Abmessungen optimiert wurde und damit von der VSS-Norm abweicht. Durch die Abweichung zur Norm ist das Kreiswenden eines PW nicht möglich. Die Abmessungen wurden mit einer Schleppkurvensimulation verifiziert.

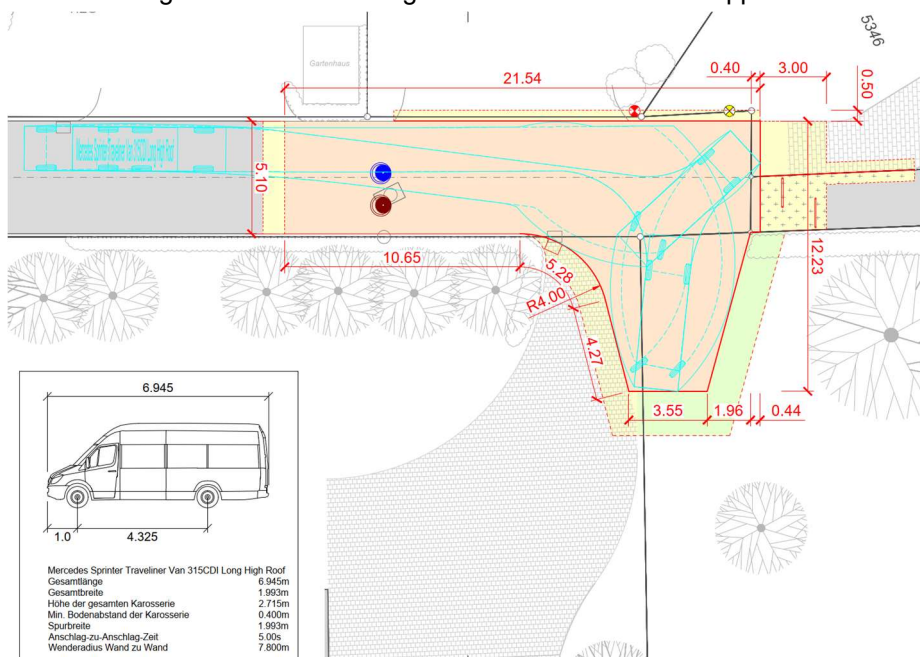


Abbildung 4 Wendehammer mit Schleppkurve

Der Einlenkbereich in die Otmarstrasse wurde bezüglich Sicherheit und Verbesserungsmöglichkeiten überprüft. Um die Verkehrssicherheit auf dem Lärchensteig, bei welchem es sich um Mischverkehr handelt, zu erhöhen, soll der Rechtabbieger von der Otmarstrasse her entschärft werden. Die Entschärfung soll durch einer Spurverengung mittels einer "Verkehrinsel" erfolgen. Damit soll eine Temporeduktion des abbiegenden Fahrzeugs erreicht werden. Der Einlenkbereich vom Lärchensteig in die Otmarstrasse in Richtung Norden (rechts) ist für einen Lieferwagen nicht optimal. Gemäss Stadt Gossau soll auf eine Anpassung verzichtet werden, da das Abbiegen eines Lieferwagens nach rechts als nicht sehr wahrscheinlich betrachtet wird.

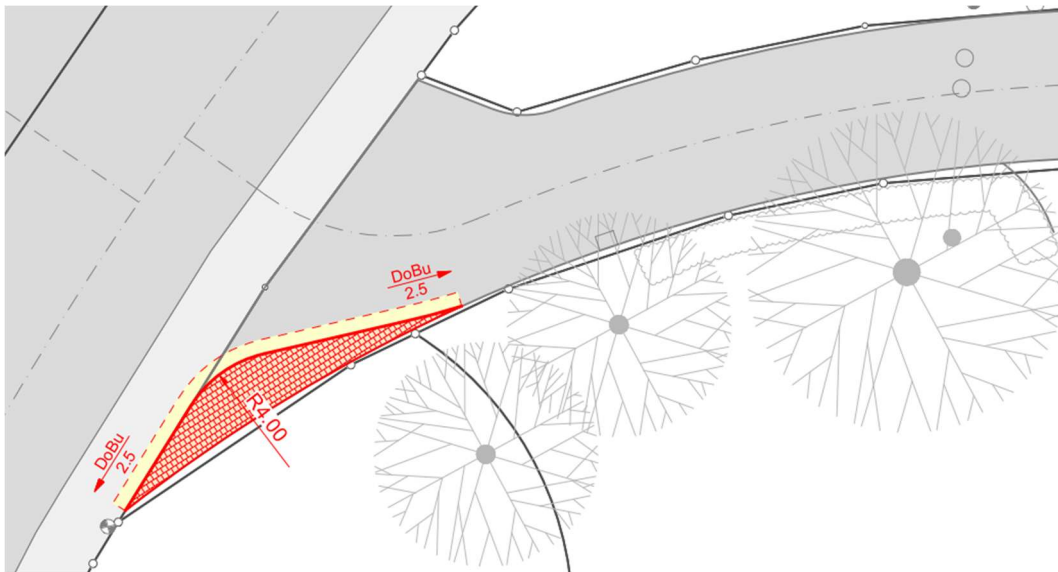


Abbildung 5 Einlenkbereich Otmarstrasse - Lärchensteig

Auf der Höhe der Parzellen 5663 und 5462 soll auf der östlichen Seite der Strasse eine Spurverengung erfolgen. Diese soll durch Markierungen und Leitpfosten erstellt werden. Die Spurverengung verhindert das Kreuzen zweier Fahrzeuge, führt damit zu einer Temporeduktion und fördert die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer. Zudem befindet sich so eine "Sperrfläche" im Bereich der Einmündung des Fussweges Arvenstrasse – Lärchenstrasse und bietet den Fussgänger zusätzliche Sicherheit.

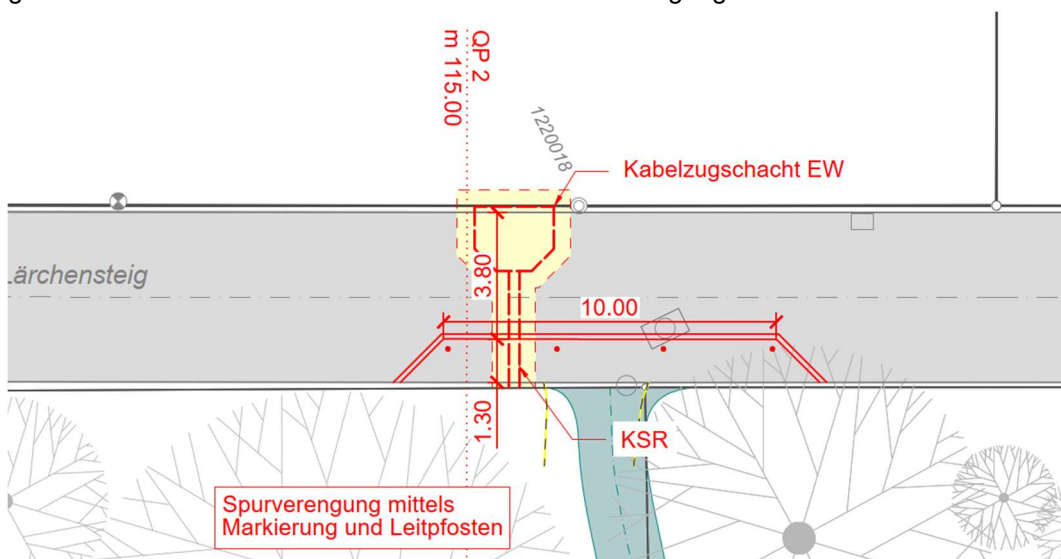


Abbildung 6 Spurverengung beim Fussweg

Infolge der im März 2026 erfolgten Verkehrserhebung und der daraus resultierenden Ergebnissen betreffend Geschwindigkeitsübertretungen, wurde eine zusätzliche Spurverengung seitens der Stadt angeordnet. Diese Verengung soll, wie im Einlenkbereich, mittels einer Verkehrsinsel zwischen den Ein- / Ausfahrten der Parzellen 5664 und 5665 zu liegen kommen.

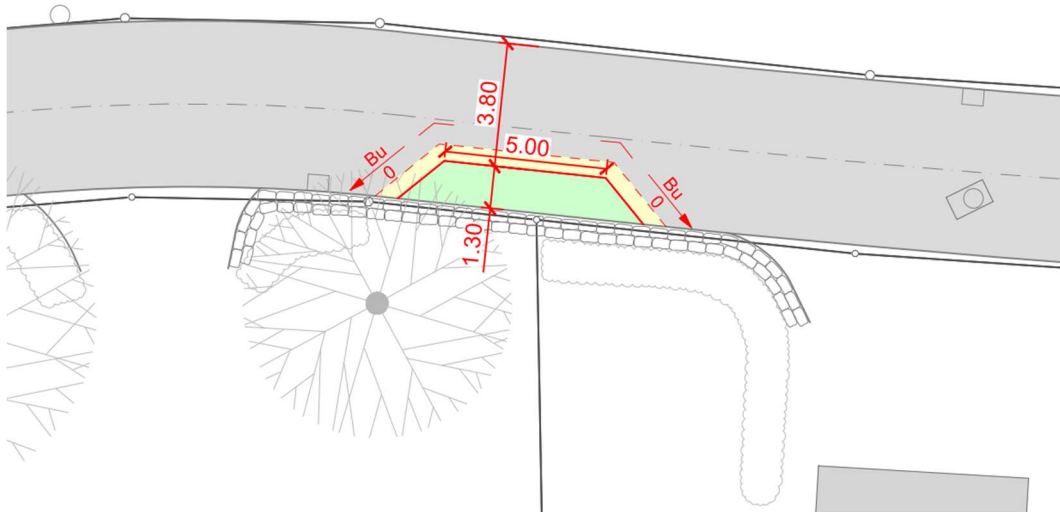


Abbildung 7 Spurverengung Parz. 5664 / 5665

Sichtweiten

Im Zuge des Projekts wurden sämtliche Sichtweiten von einmündenden Zufahrten der Anstösser überprüft. Als massgebende Geschwindigkeit für die Nachweise der Sichtweiten gilt als Normalfall im Projektabschnitt 30 km/h. Im Endbereich des Lärchensteiges beim Wendehammer wurde von einer geringeren Geschwindigkeit ausgegangen, da es sich um das Ende der Strasse handelt. Dies reduzierte die massgebende Geschwindigkeit von Süden her auf max. 20 km/h. Bei den Sichtweiten in Richtung Norden ist der Fahrradverkehr aus dem Fuss- und Radweg massgebend. Um die Geschwindigkeit der abwärtsfahrenden Fahrradfahrer zu drosseln, soll als Sicherheitsmassnahme eine Umlaufschranke vor der Wegeinführung erstellt werden. Die Nachweise sind im Landerwerbs-, Enteignungs- und Sichtzonenplan dargestellt.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick die Sichtweiten der tangierten Einfahrten.

Parz. Nr.	Sichtweite Fahrtrichtung Süd	Sichtweite Fahrtrichtung Nord	Massnahmen
5665	ungenügend (Blocksteinmauer)	ungenügend (Böschung mit Begrünung)	Hecken und Sträucher zurückschneiden, keine baulichen Massnahmen (unverhältnismässig), Erhalt zwei geschützter Bäume
5664	ungenügend (Stützmauer)	ungenügend (Stützmauer)	Hecken und Sträucher zurückschneiden, keine baulichen Massnahmen (unverhältnismässig)
5663	genügend (neu)	genügend (neu)	-
3704	ungenügend (Gartenhaus)	genügend	Hecken und Sträucher zurückschneiden, keine baulichen Massnahmen (unverhältnismässig)
5698	genügend	genügend	-
5346	genügend	genügend	-
5462	genügend	genügend	-

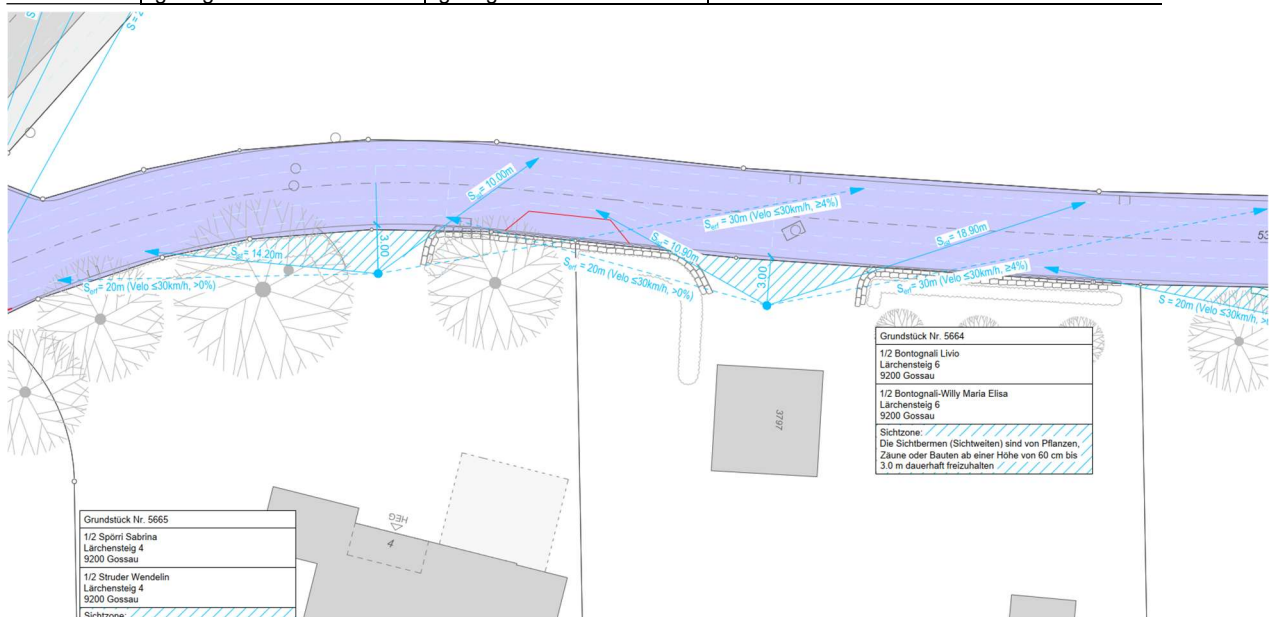


Abbildung 8 Ausschnitt Landerwerbs-, Enteignungs- und Sichtzonenplan

4.3.2 Vertikale Linienführung

Die vertikale Linienführung folgt hauptsächlich der bestehenden Situation und wird nur leicht im Bereich des Wendehammers angepasst, um die Entwässerung sowie den Anschluss an den Bestand zu optimieren.

4.3.3 Normalprofil

IST-Zustand

Der bestehende Oberbau ist gemäss Stadt Gossau wie nachfolgend dargestellt. Es handelt sich um einen zweischichtigen Belagsaufbau mit einer darunterliegenden Fundationsschicht.

Deckschicht	AC 8 N	3 cm
Tragschicht	ACT 22 N	8 cm
Fundationsschicht	Wandkies	60 cm

Tragfähigkeitsdimensionierung Wendehammer Lärchensteig

Es wird die konservative Annahme getroffen, dass es sich bei der Lärchensteig um eine Strasse mit der Verkehrsklasse T2 handelt, zudem wird beim Wendehammer von einer besonderen Beanspruchung ausgegangen. Der gewählte Aufbau kann untenstehend für die einzelnen Oberbautypen entnommen werden.

Gemäss VSS 40 324 sind bei einem Oberbautyp 1 (Asphaltbetonbelag auf Kiessand) für einen genügenden Tragwiderstand folgende Schichtstärken notwendig:

Erforderlicher Strukturwert: T2 und S2 (Annahme) → $SN_{\text{eff}} = 73 \text{ cm (730 mm)}$

Deckschicht	AC 8 S	B50/70	3.0 cm	*4.0 = 120 mm
Tragschicht	AC T 22 S	B50/70	7.0 cm	*4.0 = 280 mm
Fundation	UG 0/45	OC 85	min. 40.0cm	*1.0 = 400 mm
Total			min. 50.0 cm	800 mm

Frostdimensionierung Wendehammer Lärchensteig

Bezüglich Frostopfindlichkeitsklasse wird von G3 (mittlere Frostopfindlichkeit) ausgegangen. Detaillierte Angaben zum Untergrund bzw. Geologie sind keine vorhanden (Tragfähigkeitsklasse). Für die Dimensionierung des Strassenoberbaus, wird eine Tragfähigkeitsklasse S2 angenommen (mittlere Tragfähigkeit).

Tragfähigkeitsklasse:	S2
Verkehrsklasse:	T2
Frostopfindlichkeitsklasse:	G3 (konservativ)
Frostdimensionierungsfaktor ($FI_s = 200$):	$f = 0.45$
$FI_s = 200$, $d_s = 50 \text{ cm}$	→ $X_{30} = 1.05 \text{ m}$
$1.05 \text{ m} * 0.45 = 0.47 \text{ m} < d_s = 50 \text{ cm}$	Nachweis erfüllt

Oberbau Instandstellung Fahrbahn

Für Wiederinstandstellungen der Fahrbahn wird derselbe Aufbau wie der des Bestandes erstellt.

Randabschlüsse

Funktion	Lösung	Anschlag	Normblatt
Wendehammer:	DBst. 12	A = 5 cm / 2.5 cm	222-02
Inseln:	DBst. 12 / Bst. 12	A = 2.5 cm / 0 cm	222-02

Anforderung an das Planum

Fahrbahn/Wendehammer: ME ≥ 15 MN/m²

Anforderungen an die Planie

Fahrbahn/Wendehammer: ME ≥ 100 MN/m²

4.3.4 Strassenentwässerung

Da die Strassenoberfläche im Grundsatz der bestehenden Linienführung folgt und sich die Strassenfläche nur beim Wendehammer wesentlich verändert, kann das bestehende System übernommen werden. Das Oberflächenwasser der Verkehrsfläche kann über die bestehenden Strassenabläufe SA (ca. 100 - 200 m² Strassenfläche pro Schlammfänger) der Regenwasserkanalisation zugeführt werden.

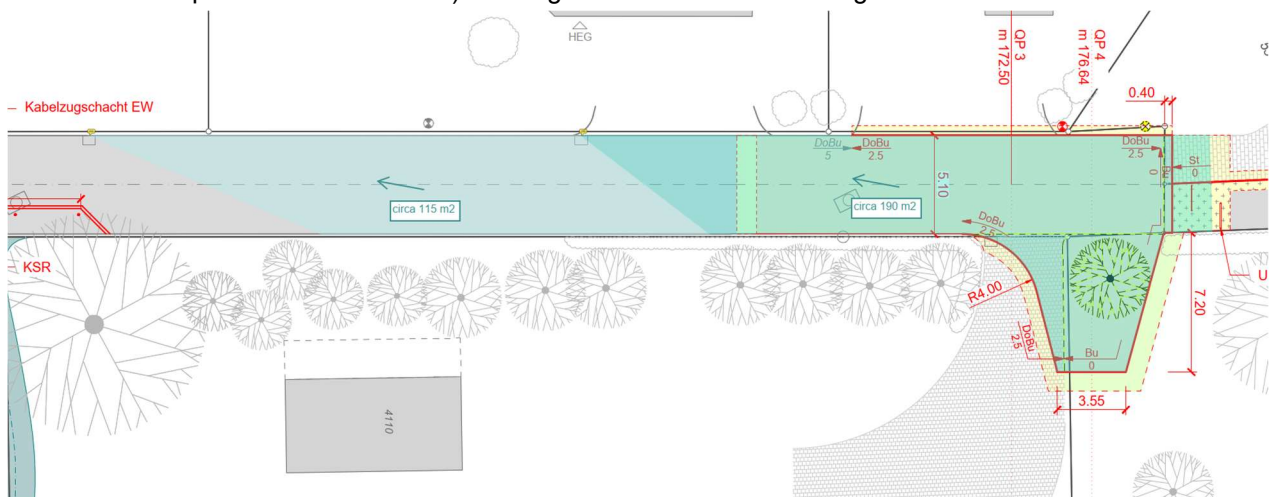


Abbildung 9 Strassenentwässerung - Fläche

Versickerung

Die Versickerung des Oberflächenwassers der Verkehrsfläche wird betreffend Bodenbeschaffenheit, aus topologischer Sicht wie auch infolge der Platzverhältnisse als nicht möglich betrachtet. Die neu geplante Verkehrsinsel mit Rabatte sollen das Versickern von Oberflächenwasser teilweise ermöglichen.

4.3.5 Beleuchtung

IST-Zustand

Aktuell sind auf dem gesamten Projektabschnitt fünf Beleuchtungspunkte vorhanden.

Massnahmen

Grundsätzlich finden an den Kandelabern keine Anpassungen statt. Einzig der Kandelaber im Bereich der Parzelle 5346 soll infolge eines neu geplanten Abstellplatzes, gemäss Rückmeldung Fam. Keller, verschoben werden. Der neue Standort befindet sich in der Rabatte der Parzelle 5698.

Beleuchtungsberechnungen wurden seitens der Stadtwerke durchgeführt. Die Ausleuchtung ist ausreichend.

Zudem soll auf der Höhe des neuen Fussweges der Überbauung Lärchenpark ein neuer Kabelzugschacht inkl. Reserverohr auf der Lärchensteig zu liegen kommen. Dieser dient zur Verbindung der geplanten Trafostation in der Überbauung und den bestehenden Verteilkabinen.

5 Kunstbauten

Es werden keine Kunstbauten tangiert

6 Wasserbau

Es werden keine Gewässer tangiert.

7 Werke

Die bestehenden Werkleitungen wurden erhoben. Nach Angaben Stadt Gossau sind von Seiten der Werke zum heutigen Zeitpunkt keine Werkleitungserneuerung und -erweiterungen geplant.

Betreffend Elektrizität siehe Kapitel 4.3.5.

8 Umwelt

8.1 Gewässer und Grundwasser

Der südliche Projektabschnitt befindet sich im Gewässerschutzbereich Au. Die hier notwendigen Massnahmen in der Bauzeit sind in der Submissionsphase (Ausschreibungsbedingungen) zu berücksichtigen. Bezüglich Planung sind keine weiteren Einschränkungen vorhanden. Der geplante Bauhorizont liegt grösstenteils ca. bei -1.5 m. Zudem liegt der Projektabschnitt ausserhalb der Grundwassergebietes. Friktionen mit möglichen Grundwasserträger sind daher nicht zu erwarten.

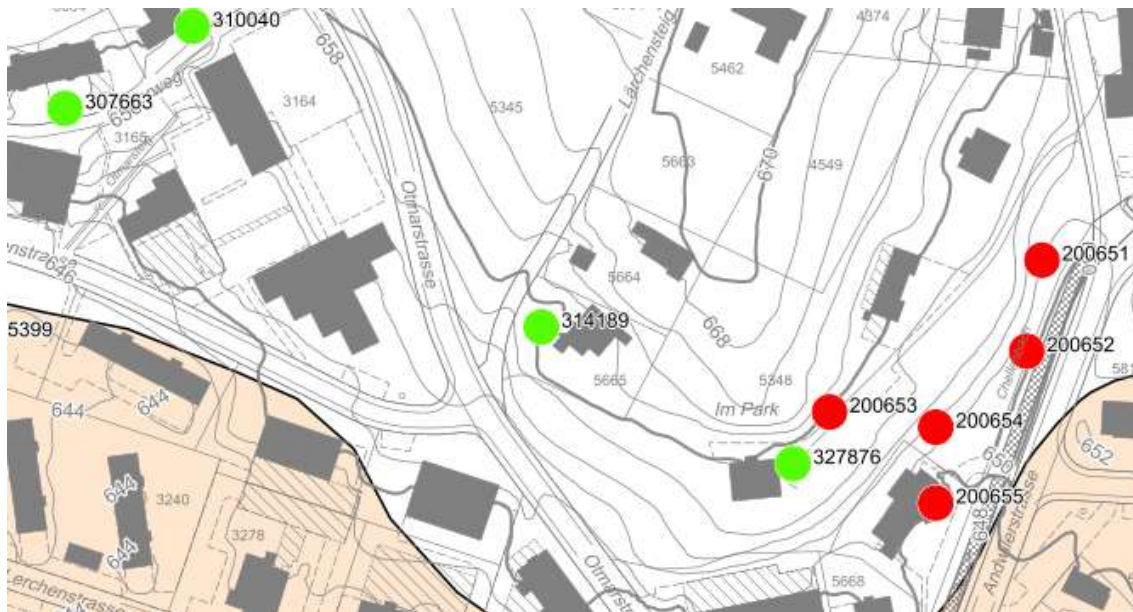


Abbildung 10 Auszug Grundwasserkarte Kt [geoportal.ch, 30.07.2025]

8.2 Belastetet Standorte

Gemäss dem Kataster der belasteten Standorte des Kanton St. Gallen und dem KbS öV sind im Bereich des Projekts keine KbS verzeichnet.

8.3 PAK-haltige Beläge

Die Untersuchungen zum PAK-Gehalt in den bestehenden Belägen wurde ausgelöst und sollte in den nächsten Projektphasen berücksichtigt werden.

8.4 Prüfbericht Bodenverschiebungen

Kein Prüfbericht notwendig.

8.5 Recycling/Materialbilanz

Für die Behandlung von Bauabfällen sind grundsätzlich die Bestimmungen der Abfallverordnung (VVEA) massgebend. Es ist zu beachten, dass zum Ausführungszeitpunkt vor allem in Bezug auf die Entsorgung und Verwertung von PAK-haltigem Asphalt die neuen Vorgaben umzusetzen sind. Grundsätzlich werden die Bauabfälle auf der Baustelle getrennt erfasst.

Es wird zum aktuellen Projektstand angenommen, dass sowohl der Ausbauasphalt als auch die Fundationsschichten ohne Einschränkungen verwertet oder deponiert werden können.

8.6 Fruchtfolgeflächen

Durch das Projekt werden keine Fruchtfolgeflächen tangiert.

8.7 Rodung

Aufgrund des Wendehammers müssen einzelne Hecken und Bäume gerodet werden. Grossflächige Rodungen sind jedoch keine vorgesehen.

8.8 Lärm

Während der Bauphase ist die Baulärmrichtlinie des BAFU einzuhalten.

9 Strassenverkehrssicherheit

Ein aktueller Unfallschwerpunkt ist nicht auszumachen. Beim Einlenker von der Otmarstrasse in den Lärchensteig soll durch eine neue Verkehrsinsel der abbiegende Verkehr abgebremst werden. Zudem soll zur Verkehrsberuhigung auf der Höhe der Parzellen 5663 und 5462 und zwischen den Ein- / Ausfahrten der Parzellen 5664 und 5665 jeweils eine Spurverengung erstellt werden. Die Verengung bei den Parzellen 5663 und 5462 wird dabei mittels Markierung und Leitpfosten realisiert. An dieser Stelle soll die Wegeinführung des Fussweges Arvenstrasse – Lärchensteig zu liegen kommen. Die Spurverengung dient somit zusätzlich als Sicherheitsbereich für Fussgänger. Die Verengung im Bereich der Parzellen 5664 und 5665 wurde infolge der Ergebnisse der Verkehrserhebung und derer Resultate betreffend Geschwindigkeiten zusätzlich eingeplant. Am Ende des Lärchensteig soll auf dem Fuss- und Radweg, welcher weiter in Richtung Norden führt und in den Wendehammer verläuft, eine Umlaufschranke platziert werden. Dies soll besonders den Fahrradverkehr in südlicher Fahrtrichtung verlangsamen.

10 Termine

10.1 Vorgesehener Terminplan

Der definitive Realisierungstermin steht noch nicht fest. Für das Projekt sind die folgenden Meilensteine geplant:

Phase	Termine (Stand 15.04.2026)
Stadtinterne Vernehmlassung	Mai 2026 bis Juni 2026
Abschluss Bauprojekt	Juli 2026
Stadtratsbeschluss; Genehmigung Baukredit	August 2026
Auflageprojekt / Bewilligungsverfahren	August 2026 / September 2026
Submission, Ausführungsprojekt	offen
Ausführung	offen
Projektabschluss	offen

11 Bauablauf

11.1 Vorgesehener Bauablauf

In einem ersten Schritt sollen die Anpassungen an der Kanalisation vorgenommen werden. In der zweiten Phase werden der Wendehammer erstellt und die Belagsarbeiten durchgeführt. Die Arbeiten sind koordiniert mit der geplanten Überbauung zu realisieren.

11.2 Etappierung

Ob und wie die Etappierungen aussehen sollen, wird in den nächsten Projektphasen ausgearbeitet werden.

12 Landerwerb

12.1 Eigentumsverhältnisse

Für die Erstellung des Wendehammers ist im Rahmen des Land- und Rechtserwerbs der Erwerb von Landflächen, sowie die vorübergehende Beanspruchung von Land erforderlich. Als Erwerbsflächen wurden Strassenflächen beim Wendehammer definiert.

Die für den Bau erforderlichen Flächen, welche nicht erworben und nur temporär beansprucht werden, umfassen die Arbeitsbereiche um den Wendehammer und Installations- und Deponieflächen.

12.2 Grenzmutation

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über den Flächenbedarf und die Anzahl der betroffenen Grundstücke.

	Fläche [m ²]	Anzahl betroffene Grundstücke
Erwerbsfläche*	ca. 1036 m ²	5
Vorübergehende Landbeanspruchung*	ca. 113 m ²	6
Sichtzonen	-	6

** exkl. Grundstücke im Eigentum der Stadt Gossau*

12.3 Parkplätze

Durch das Projekt werden keine Parkplätze tangiert.

13 Kosten

13.1 Grundlagen

Für den Kostenvoranschlag wurden Erfahrungswerte verwendet. Die Kosten wurden von vergleichbaren Projekten abgeleitet. Preisstand ist der Mai 2026. Die Kostengenauigkeit beträgt $\pm 10\%$. Man geht davon aus, dass die bestehende Strasse unentgeltlich ins Eigentum der Stadt Gossau gelangt. Die, durch die Wendeanlage verursachten, Landerwerbskosten werden in die Baukosten eingerechnet.

In den Kosten wurde das Wiederverwenden von Ausbaumaterialien und der Einsatz von Recyclingmaterialien nicht beachtet.

Die Kosten, welche infolge der Verschiebung des Kandelabers anfallen, fliessen zu 50% in den Strassenbau und die restlichen 50% werden vom Eigentümer der Parzelle 5346 übernommen.

13.2 Kostenvoranschlag

Preisbasis: Mai 2026, Kostengenauigkeit $\pm 10\%$

NPK Arbeitsgattung	Strassenbau		Grundstück 5346	
0 Grundstück und Recht	CHF	17'000	CHF	-
0.01 Landerwerb	CHF	8'000	CHF	-
0.03 Entschädigungen / Aufwand Grundbuchamt	CHF	4'000	CHF	-
0.04 Vermessung / Mutation	CHF	5'000	CHF	-
1 Vorbereitung, Instandsetzung, Umgebung	CHF	22'000	CHF	-
111 Regiearbeiten	CHF	5'000	CHF	-
112 Prüfungen	CHF	1'000	CHF	-
113 Baustelleneinrichtung	CHF	6'000	CHF	-
116 Abholzen und Roden	CHF	2'000	CHF	-
117 Abbrüche und Demontage	CHF	5'000	CHF	-
181 Garten- und Landschaftsbau	CHF	3'000	CHF	-
2 Hauptarbeiten Tiefbau	CHF	36'000	CHF	-
211 Baugruben und Erdbau	CHF	1'000	CHF	-
221 Foundationsschichten	CHF	2'000	CHF	-
222 Pflasterungen und Abschlüsse	CHF	12'000	CHF	-
223 Belagsarbeiten	CHF	18'000	CHF	-
237 Kanalisation und Entwässerung	CHF	2'000	CHF	-
286 Markierung auf Verkehrsflächen	CHF	1'000	CHF	-
3 Nebenarbeiten	CHF	5'900	CHF	3'900
3.01 Gestaltungs- und Möblierungselemente	CHF	2'000	CHF	-
3.02 Beleuchtung	CHF	3'900	CHF	3'900
4 Honorare Bauingenieur, Spezialisten und Dritte	CHF	39'500	CHF	-
4.01 Honorare Projekt- und Bauleitung	CHF	33'500	CHF	-
4.02 Geologe (Beprobung Aushub)	CHF	3'000	CHF	-
4.03 Belagsuntersuchungen (PAK)	CHF	3'000	CHF	-
Total Kostenvoranschlag Bauprojekt $\pm 10\%$ (gerundet)	CHF	120'400	CHF	3'900
Unvorhergesehenes ca. 5% (gerundet)	CHF	6'000	CHF	200
Total exkl. MwSt. $\pm 10\%$	CHF	126'400	CHF	4'100
MwSt. 8.1% (gerundet)	CHF	9'000	CHF	300
Total Kostenvoranschlag inkl. MwSt. $\pm 10\%$	CHF	135'400	CHF	4'400

14 Fussweg Arvenweg

Im Zusammenhang mit der Überbauung "Lärchenpark" wird eine neue Verbindung der Arvenstrasse und dem Lärchensteig für den Fussverkehr erstellt. Dieses Wegstück soll für die Öffentlichkeit zugänglich sein und als Gemeindeweg 2. Klasse eingeteilt werden. Die Pläne wurden auf Grundlage der Architektenpläne erstellt. Die Entwässerung soll über die Schulter erfolgen. Das Wegstück wird im Zusammenhang mit der geplanten Überbauung durch die private Bauherrschaft projektiert und erstellt.

15 Unterschriften

Der Projektverfasser:

Flawil, 03.07.2026

Gruner AG



Janosch Pickel

Projektleiter