

Lärchensteig; Sondernutzungsplan und Erschliessung

Mitwirkungsbericht anonymisiert

Mitwirkungsdauer	3. November 2025 - 2. Dezember 2025
Berichtsdatum	14. August 2026
Genehmigung Stadtrat	10. September 2026

Teilstrossenplan

Rückmeldung	Reaktion
Karte / Pläne	

Antrag

Projektperimeter, Integration Parzelle 5629

Im Strassenprojekt ist zwingend die Gesamtsituation des Lärchensteigs zu berücksichtigen, von der Einmündung bei der Otmarstrasse bis und mit Übergang in die Friedhofstrasse – dazu gehören die Parzelle 5354 (befestigte Strasse) sowie Parzelle 5629 (Kiesweg). Somit ist auch die Parzelle 5629 neu in das Eigentum der Stadt zu überführen.

Ein Fahrwegrecht für Parzelle 5346 - als direkte Anstösser mit Haupteingang (ist auf dem Plan falsch dargestellt) an dieser Strasse - sowie in Ausnahmesituationen für Ambulanzen, Feuerwehr, Umzugsfirmen usw. ist auch künftig jederzeit sicherzustellen und zu gewährleisten. Ebenso ein Durchfahrtsrecht für Parzelle 5346 und weitere Grundstückbesitzer am Lärchensteig an sehr kalten Wintertagen, als Alternative zum steilen vereisten unteren Lärchensteigabschnitt.

Strassenbelag Parzelle 5629

Auf Parzelle 5629 (Kiesweg) ist eine Änderung des Wegbelags zu prüfen (Asphaltierung, Sickerasphalt, Pflaster-/Sickersteine), damit die Unterhaltsarbeiten und der Winterdienst angemessen durchgeführt werden können. Insbesondere wird so auch dafür gesorgt, dass der Weg für Personen mit eingeschränkter Mobilität besser und im Winter gefahrlos nutzbar ist.

Verkehrssicherheit bei stark winterlichen Verhältnissen

Antrag

Es ist aus Sicherheitsgründen zu gewährleisten, dass die Anwohnenden am Strassenende (Parzellen 3704, 5698, 5346, 5462) in den Ausnahmesituationen winterlicher Eisglätte auf dem Lärchensteig ihr Grundstück auch künftig mit dem PW

Haltung Stadtrat

Die Wege werden nach dem Strassengesetz in drei Klassen unterteilt. Die Zuordnung erfolgt, entgegen der Strasse, nicht nach Funktion, sondern nach der Unterhaltspflicht. Bei einem Gemeindeweg 1. Klasse wäre der Unterhalt bei der Stadt Gossau. Aus Kosten – und Ressourcengründen wird der Antrag abgelehnt.

Wie von der Strassenkorporation beschlossen, wird aus Kosten- und Umweltgründen auf die Asphaltierung verzichtet.

Zum jetzigen Zeitpunkt ist keine Fahrverbotstafel vorgesehen.

Rückmeldung

Reaktion

via Wegparzelle 5629 erreichen respektive verlassen können.

Vorschriftsgemässe Klassierung der Wegparzelle 5629

Wegparzelle 5629 ist vorschriftsgemäss (Art. 11 und 9 StrG) als Weg erster Klasse zu klassieren.

Begründung***Projektperimeter, Integration Parzelle 5629 (Weg)***

Der gesamte Lärchensteig besteht seit jeher aus den beiden Parzellen 5354 und 5629. Beide Parzellen tragen den Namen Lärchensteig, sind als Gemeindestrasse dritter Klasse klassiert und bilden eine Verbindung Otmarstrasse - Friedhofstrasse. Es wäre unvernünftig, die Parzelle 5629 nicht als Bestandteil des gesamten Lärchensteigs miteinzubeziehen.

Ein Zu- und Durchfahrtsrecht für Parzelle 5346 und weitere Zubringer ist zwingend aufrecht zu erhalten, um in die Nähe des Haupteingangs von Parzelle 5346 zu kommen. Sei dies in einer Notsituation, wo die Ambulanz benötigt wird oder um eine bewohnende Person, welche plötzlich auf einen Rollstuhl angewiesen ist, in das Auto zu verladen. Vielleicht auch mal für den Paketpöstler, der ein grosses, schweres Paket bringt, welches er nicht vom Wendeplatz bis zum Hauseingang transportieren kann. An sehr kalten Wintertagen kann der untere Lärchensteig (mit einem Gefälle resp. einer Steigung von 14%) so vereist sein, dass ein Runterfahren sehr gefährlich und ein Hochfahren mit einem Auto ohne Allradantrieb nicht mehr möglich wird, weshalb ein Durchfahrtsrecht über die Strassenparzelle 5629 für alle Grundeigentümer am oberen Lärchensteig aus Sicherheitsgründen unerlässlich ist. Zudem ist nach der Erstellung der Wohnüberbauung und dem Bau der Fusswegverbindung zwischen Arvenstrasse und Lärchensteig im unteren Teil des Lärchensteigs mit einem höheren Volumen an Fussgängern/Schulkindern und weiteren Strassenverkehrsteilnehmenden zu rechnen, was die gefährliche Situation

Rückmeldung**Reaktion**

verschärft.

Klassierung

Der gesamte Lärchensteig, bestehend aus Strassenparzelle 5354 und Wegparzelle 5629, ist aktuell als Gemeindestrasse dritter Klasse klassiert. Die Strassenparzelle 5354 soll richtigerweise zu einer Gemeindestrasse zweiter Klasse werden (Technischer Bericht Seite 5). Massgeblich für die Klassifizierung von Strassen und Wegen ist deren Funktionalität. Während Strassen dem allgemeinen Verkehr dienen, dienen Wege nicht dem Motorfahrzeugverkehr (Art. 2 Abs. 2 StrG). Somit kann es sich bei der Wegparzelle 5629, definitionsgemäss nicht um eine Strasse handeln, da die Wegparzelle nicht grundsätzlich, sondern nur im absoluten Ausnahmefall dem Motorfahrzeugverkehr dient (sehr kalter Wintertage mit vereister Strassenparzelle 5354, da diese sehr steil ist). Es fehlt der Wegparzelle 5629, die lediglich eine Verbindung zwischen der Friedhofstrasse und dem Lärchensteig darstellt, im Übrigen auch an der Erschliessungsfunktion (Art. 8 Abs. 2 und 3 StG). Auch deshalb darf die Wegparzelle 5629 nicht als Strasse klassiert werden.

Hinzu kommt schliesslich ihre Dimensionierung: Diese ist, wie eine Sichtung sämtlicher Wege erster Klasse der Stadt Gossau zeigt, den Wegen erster Klasse vergleichbar. Von allen ebenfalls gesichteten Gemeindestrassen dritter Klasse, die annähernd so schmal dimensioniert sind wie die Wegparzelle 5629 haben zudem ausnahmslos alle eine Erschliessungsfunktion. Mit anderen Worten: In ganz Gossau findet sich von allen Gemeindestrassen dritter Klasse keine einzige, die funktional der Wegparzelle 5629 vergleichbar ist.

Strassenbelag Parzelle 5629

Der lose Belag auf der Strassenparzelle 5629 lässt bis anhin keinen ausreichenden und befriedigenden Unterhalt betreffend Reinigung von Laub+Nadeln, Abfall, Hundekot, etc. zu. So liegt es schlussendlich jeweils an den Eigentümern der Parzelle 5346 - als direkte Anstösser der Strasse - teilweise Hundekot aufzulesen, Abfall zu entsorgen und die rumliegenden Äste und Zapfen der Lärchen nach einem Sturm zusammenzunehmen. Die Schneeräumung im Winter erfolgt nur rudimentär,

Rückmeldung

Reaktion

weil die gekieste Oberfläche für den Schneepflug kaum bearbeitbar ist. Es ist in der Vergangenheit bereits zu Zwischenfällen mit eingeschränkt mobilen Personen gekommen, die den Weg im Winter nicht bewältigen konnten. Zu erinnern ist an die ältere gehbehinderte Dame mit einem Elektromobil, welche im Schneematsch stecken geblieben ist und um Hilfe gerufen hat. Glücklicherweise waren die Eigentümer der Parzelle 5346 zu dem Zeitpunkt zuhause und haben die Hilferufe gehört, so konnte geholfen werden.

Verkehrssicherheit bei stark winterlichen Verhältnissen

Die Strassenparzelle 5354 wird über die gesamte Länge im Mischverkehr betrieben.

Die Regelbreite der Strasse ist mit circa 5.0 m definiert. Alle Verkehrsteilnehmenden werden auf der Strassenfläche geführt. Dieses Verkehrskonzept wird im Zuge des Projekts nicht grundlegend verändert (technischer Bericht, Seite 10). Im Zusammenhang mit der Steigung ist winterliche Eisglätte auf dem Lärchensteig ein erhebliches Problem, welches in der Praxis so gelöst wird, dass die Anwohnenden am Strassenende ihre Liegenschaft mit dem PW via Wegparzelle 5629 erreichen respektive verlassen. Nach dem Bau der Fusswegverbindung zwischen Arvenstrasse und Lärchensteig ist mit mehr Fussgängern / Schulkindern auf dem Lärchensteig zu rechnen. Bei stark winterlichen Verhältnissen akzentuiert sich das erwähnte Problem. Entsprechend gewichtiger wird es, das Zu- und Wegfahren der Anwohnenden am Strassenende auf die bisherige Weise lösen zu können

Antrag

Projektperimeter, Integration Parzelle 5629

Im Strassenprojekt ist zwingend die Gesamtsituation des Lärchensteigs zu berücksichtigen, von der Einmündung bei der Otmarstrasse bis und mit Übergang in die Friedhofstrasse – dazu gehören die Parzelle 5354 (befestigte Strasse) sowie Parzelle 5629 (Kiesweg). Somit ist auch die Parzelle 5629 neu in das Eigentum der

Haltung Stadtrat

Die Wege werden nach dem Strassengesetz in drei Klassen unterteilt. Die Zuordnung erfolgt, entgegen der Strasse, nicht nach Funktion, sondern nach der Unterhaltspflicht. Bei einem Gemeindeweg 1. Klasse wäre der Unterhalt bei der Stadt Gossau. Aus Kosten – und Ressourcengründen wird der Antrag abgelehnt.

Rückmeldung

Reaktion

Stadt zu überführen.

Ein Fahrwegrecht für uns - als direkte Anstösser mit Haupteingang (ist auf dem Plan falsch dargestellt) an dieser Strasse - sowie in Ausnahmesituationen für Ambulanzen, Feuerwehr, Umzugsfirmen usw. ist auch künftig jederzeit sicherzustellen und zu gewährleisten. Ebenso ein Durchfahrtsrecht für uns und weitere Grundstückbesitzer am Lärchensteig an sehr kalten Wintertagen, als Alternative zum steilen vereisten unteren Lärchensteigabschnitt.

Begründung

Projektperimeter, Integration Parzelle 5629

Der gesamte Lärchensteig besteht seit jeher aus den beiden Strassenparzellen 5354 und 5629. Beide Parzellen tragen den Namen Lärchensteig, sind als Gemeindestrasse dritter Klasse klassiert und bilden eine Verbindung Otmarstrasse - Friedhofstrasse. Es wäre unvernünftig, die Strassenparzelle 5629 nicht als Bestandteil des gesamten Lärchensteigs miteinzubeziehen.

Ein Zu- und Durchfahrtsrecht für uns und weitere Zubringer ist zwingend aufrecht zu erhalten, um in die Nähe des Haupteingangs zu kommen. Sei dies in einer Notsituation, wo die Ambulanz benötigt wird oder um eine bewohnende Person, welche plötzlich auf einen Rollstuhl angewiesen ist, in das Auto zu verladen. Vielleicht auch mal für den Paketpöster, der ein grosses, schweres Paket bringt, welches er nicht vom Wendeplatz bis zum Hauseingang transportieren kann. An sehr kalten Wintertagen kann der untere Lärchensteig (mit einem Gefälle resp. einer Steigung von 14%) so vereist sein, dass ein Runterfahren sehr gefährlich und ein Hochfahren mit einem Auto ohne Allradantrieb nicht mehr möglich wird, weshalb ein Durchfahrtsrecht über die Strassenparzelle 5629 für uns Grundeigentümer aus Sicherheitsgründen unerlässlich ist. Zudem ist nach der Erstellung der Wohnüberbauung und dem Bau der Fusswegverbindung zwischen Arvenstrasse und Lärchensteig im unteren Teil des Lärchensteigs mit einem höheren Volumen an Fussgängern/Schulkindern und weiteren Strassenverkehrsteilnehmenden zu rechnen, was die gefährliche Situation verschärft.

Rückmeldung	Reaktion
Antrag <i>Strassenbelag Parzelle 5629</i> Auf Parzelle 5629 (Kiesweg) ist eine Änderung des Strassenbelags zu prüfen (Asphaltierung, Sickerasphalt, Pflaster-/Sickersteine), damit die Unterhaltsarbeiten und der Winterdienst angemessen durchgeführt werden können. Insbesondere wird so auch dafür gesorgt, dass der Weg für Personen mit eingeschränkter Mobilität besser und im Winter gefahrlos nutzbar ist. Begründung <i>Strassenbelag Parzelle 5629</i> Der lose Belag auf der Strassenparzelle 5629 lässt bis anhin keinen ausreichenden und befriedigenden Unterhalt betreffend Reinigung von Laub+Nadeln, Abfall, Hundekot, etc. zu. So liegt es schlussendlich jeweils an uns - als direkte Anstösser der Strasse - teilweise Hundekot aufzulesen, Abfall zu entsorgen und die rumliegenden Äste und Zapfen der Lärchen nach einem Sturm zusammenzunehmen. Die Schneeräumung im Winter erfolgt nur rudimentär, weil die gekieste Oberfläche für den Schneepflug kaum bearbeitbar ist. Es ist in der Vergangenheit bereits zu Zwischenfällen mit eingeschränkt mobilen Personen gekommen, die den Weg im Winter nicht bewältigen konnten. So erinnern wir uns an die ältere gehbehinderte Dame mit einem Elektromobil, welche im Schneematsch stecken geblieben ist und um Hilfe gerufen hat. Glücklicherweise waren wir zu dem Zeitpunkt zuhause und haben die Hilferufe gehört, so konnten wir ihr aus der beklemmenden Situation raushelfen.	Haltung Stadtrat Wie von der Strassenkorporation beschlossen, wird aus Kosten- und Umweltgründen auf die Asphaltierung verzichtet.
Antrag <i>Projektperimeter bestehend aus gesamtem Lärchensteig</i> Zum gesamten Lärchensteig gehören die Strassenparzelle 5354 und die Wegparzelle 5629. Die Wegparzelle 5629 ist somit zwingend ins Projektvorhaben zu integrieren. Begründung Die Strassenparzelle 5354 sowie die Wegparzelle 5629 bilden seit jeher zusammen den gesamten Lärchensteig. Sie tragen beide den Namen Lärchensteig, sind bisher	Haltung Stadtrat Die Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.

Rückmeldung

Reaktion

im Eigentum der Strassenkorporation Lärchensteig und beide als Gemeindestrasse dritter Klasse klassiert. Der Projektperimeter umfasst nicht nur den Lärchensteig, bestehend aus der Strassenparzelle 5354, sondern explizit (Zitat) den «gesamten» Lärchensteig (technischer Bericht, Seite 6). Angesichts des rechtlich vorgeschriebenen Koordinationsprinzips wäre es willkürlich, die Wegparzelle nicht als integralen Bestandteil des Strassenprojekts miteinzubeziehen, zumal auch hinsichtlich der Wegparzelle 5629 nach Vorgabe von Art. 11 StrG sowie Art. 9 StrG rechtlich und funktional ein eindeutiger Handlungsbedarf gegeben ist (nähere Begründung siehe Thema Teilstrassenplan).

Antrag

Vorschriftsgemässe Eigentumsregelung

Die Wegparzelle 5629 ist in das Eigentum der Stadt Gossau zu überführen, dies – in Rücksprache mit der Strassenkorporation Lärchensteig – bei zeitgleicher Veranlassung der Auflösung der Korporation.

Begründung

Die Eigentumsübertragung ergibt sich von Rechts wegen aus Art. 11 sowie Art. 9 Abs. 3 StrG.

Haltung Stadtrat

Die Wege werden nach dem Strassengesetz in drei Klassen unterteilt. Die Zuordnung erfolgt, entgegen der Strasse, nicht nach Funktion, sondern nach der Unterhaltungspflicht. Bei einem Gemeindeweg 1. Klasse wäre der Unterhalt bei der Stadt Gossau. Aus Kosten – und Ressourcengründen wird der Antrag abgelehnt.

Antrag

Vorschriftsgemässe Klassierung der Wegparzelle 5629

Die Wegparzelle 5629 ist vorschriftsgemäss (Art. 11 und 9 StrG) als Weg erster Klasse zu klassieren.

Begründung

Der gesamte Lärchensteig, bestehend aus Strassenparzelle 5354 und Wegparzelle 5629, ist aktuell als Gemeindestrasse dritter Klasse klassiert. Die Strassenparzelle 5354 soll richtigerweise zu einer Gemeindestrasse zweiter Klasse werden (Technischer Bericht Seite 5). Massgeblich für die Klassifizierung von Strassen und Wegen ist deren Funktionalität. Während Strassen dem allgemeinen Verkehr dienen, dienen Wege nicht dem Motorfahrzeugverkehr (Art. 2 Abs. 2 StrG). Somit kann es sich bei der Wegparzelle 5629, definitionsgemäss nicht um eine Strasse

Haltung Stadtrat

Die Wege werden nach dem Strassengesetz in drei Klassen unterteilt. Die Zuordnung erfolgt, entgegen der Strasse, nicht nach Funktion, sondern nach der Unterhaltungspflicht. Bei einem Gemeindeweg 1. Klasse wäre der Unterhalt bei der Stadt Gossau. Aus Kosten – und Ressourcengründen wird der Antrag abgelehnt.

Rückmeldung

Reaktion

handeln, da die Wegparzelle nicht grundsätzlich, sondern nur im absoluten Ausnahmefall dem Motorfahrzeugverkehr dient (sehr kalter Wintertage mit vereister Strassenparzelle 5354, da diese sehr steil ist). Es fehlt der Wegparzelle 5629, die lediglich eine Verbindung zwischen der Friedhofstrasse und dem Lärchensteig darstellt, im Übrigen auch an der Erschliessungsfunktion (Art. 8 Abs. 2 und 3 StG). Auch deshalb darf die Wegparzelle 5629 nicht als Strasse klassiert werden. Hinzu kommt schliesslich ihre Dimensionierung: Diese ist, wie eine Sichtung sämtlicher Wege erster Klasse der Stadt Gossau zeigt, den Wegen erster Klasse vergleichbar. Von allen ebenfalls gesichteten Gemeindestrassen dritter Klasse, die annähernd so schmal dimensioniert sind wie die Wegparzelle 5629 haben zudem ausnahmslos alle eine Erschliessungsfunktion. Mit anderen Worten: In ganz Gossau findet sich von allen Gemeindestrassen dritter Klasse keine einzige, die funktional der Wegparzelle 5629 vergleichbar ist.

Antrag

Der Bauperimeter Lärchensteig ist zu überarbeiten.

Begründung

Die Erschliessung der vor Jahrzehnten überbauten Grundstücke NR: 5665, 5664, 5462, 3704. 5698 und 5346 ist absolut genügend. Der Bau eines Wendehammers am Ende des Lärchensteigs ist für die genannten Grundstücke nicht notwendig. Daraus einen Sondervorteil abzuleiten, ist nicht nachvollziehbar. Ein Grundstück ist dann am Perimeter zu beleiligen, wenn es aus dem Strassenbau einen Sondervorteil und für das Grundstück eine gewisse Wertmehrung erfährt. Im vorliegenden Fall ist es offensichtlich, dass dies nur für die Grundstücke Nr. 5663, 4549 und 5640 für deren Erschliessung und Überbauung gegeben ist. Deshalb sind die Baukosten auf diese Grundstücke zu verteilen.

Haltung Stadtrat

Der Bauperimeter wurde durch die Strassenkorporation überarbeitet und unterzeichnet.

Antrag

Die Spurverengung bei der Einmündung Arvenweg zum Lärchensteig ist aus dem Strassenprojekt zu streichen.

Begründung

Mit dieser Spurverengung lenkt man den Fuss- und Radverkehr bewusst in eine

Haltung Stadtrat

Mit der Spurverengung soll das Gegenteil erreicht werden. Der Fuss- und Radverkehr soll auf die Seite gelenkt werden, wo keine Zu- und Wegfahrten zu den Grundstücken sind. Somit erhöht diese Massnahme die Sicherheit.

Rückmeldung

Reaktion

Gefahrenzone, davor allem unterhalb dieser Einmündung die Ausfahrt der Tiefgarage mit 28 FZ-Abstellplätzen doch ein rechtes Verkehrsaufkommen bringt. Um diese Gefahrenzone eliminieren ist der Fuss- und Radverkehr zur Parzelle 5346 zu lenken und auf derselben Parzelle einen Geh- und Radweg entlang von der Otmarstrasse bis zur Parzelle 3704 zu erstellen. Auf dieser Parzelle wäre sicher, genügend Platz vorhanden und würde allen Verkehrsteilnehmenden eine grosse Sicherheit bieten.

Antrag

Integration der Wegparzelle 5629 in das Stassenprojekt Lärchensteig
Die Wegparzelle 5629 ist aktuell als Gemeindestrasse dritter Klasse klassiert. Dieses Teilstück soll als wichtige Verbindung zwischen Friedhofstrasse und Lärchensteig als Wegparzelle dritter Klasse in das Eigentum der Stadt Gossau überführt und einer baulichen Ertüchtigung unterzogen werden.

Begründung

Die Wegparzelle 5629 besteht als Weg mit gekiester Oberfläche und dient vorwiegend Fussgänger und Biker als Verbindung zur Kirche und Friedhof sowie zum Schulhaus Otmar und ÖV an der St. Gallerstrasse. Personen mit eingeschränkter Mobilität haben Schwierigkeiten Sommer wie Winter den Weg mit rollstuhlähnlichen Fahrzeugen zu befahren und auch vor allem im Winter zu begehen. Als Weg dritter Klasse soll die Parzelle mit Asphaltierung und Entwässerung so saniert werden, dass der Weg auch für den Reinigungsdienst der Stadt Gossau, Rettungsdienst und Feuerwehr sowie die Angrenzenden Eigentümer ganzjährig befahrbar unterhalten wird. Verkehrseinschränkende Massnahmen wie Poller oder Schranken sind wegzulassen.

Haltung Stadtrat

Die Wege werden nach dem Strassengesetz in drei Klassen unterteilt. Die Zuordnung erfolgt, entgegen der Strasse, nicht nach Funktion, sondern nach der Unterhaltungspflicht. Bei einem Gemeindeweg 1. Klasse wäre der Unterhalt bei der Stadt Gossau. Aus Kosten – und Ressourcengründen wird der Antrag abgelehnt.

Antrag

Parkplatz Situation «Lärchenpark»
Die Tiefgarage der neuen Überbauung «Lärchenpark» fasst 28 Parkplätze E-Ladestationen und 4 Besucherplätze. Zweit-FZ-Besitzer haben somit Parkplatzsorgen.

Haltung Stadtrat

Die Mobilitätsstrategie der Stadt Gossau hat das Ziel, dass in Gossau eine stadtverträgliche und energieeffiziente Mobilitätskultur gelebt wird. Dazu muss der Anteil der flächeneffizienten Verkehrsmittel am Modalsplit gesteigert werden. Dies wird durch die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, sowie der öffentlichen Verkehrsmittel erreicht. Die Reduktion der Autoabstellplätze mittels des

Rückmeldung	Reaktion
Begründung Wo kann die Stadt Gossau für Zweit-FZ- Besitzer dieser Überbauung Parkplätze im öffentlichen Raum zur Verfügung stellen?	Sondernutzungsplanes entspricht der übergeordneten Zielsetzung und dem Gesamtverkehrskonzept der Stadt Gossau. Im öffentlichen Raum werden keine zusätzlichen Autoabstellplätze zur Verfügung gestellt. Verschiedene Mobilitätsmassnahmen, die im Sondernutzungsplan verbindlich festgelegt sind, sichern eine funktionierende und nachhaltige Mobilität. Der Fokus liegt auf der Erstellung einer attraktiven Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr und dem Anschluss an den öffentlichen Verkehr.
Antrag Wendehammer Der ganze Wendehammer ist neu auszuleuchten. Zusätzlich müssen Parkverbotstafeln aufgestellt werden. Begründung An der Grenze Lärchensteig Parzelle 5346 steht eine Strassenleuchte. Der heutige Standort ist ungenügend und vom Standort her umsturzgefährdet. Zudem sollte der Wendeplatz für die Fahrer gut ausgeleuchtet sein. Tiefbauamt und Stadtwerke sollen ein Gutachten erstellen. Ein Wendehammer ist immer ein gut gesuchter Nacht-Parkplatz. Um dies in möglichen Schranken zu halten sind Parkverbotstafeln aufzustellen.	Haltung Stadtrat Die Ausleuchtung der neuen Wendeanlage wurden durch die Stadtwerke überprüft und kann der Norm entsprechend ausgeleuchtet werden. Auf Parkverbotsschilder soll vorerst verzichtet werden. Diese könnten, wenn die Wendeanlage als Parkplatz missbräuchlich benutzt wird, nachträglich verfügt und angeordnet werden.
Antrag Das Strassenprojekt ist im unteren Bereich so zu verändern, dass der Sichtwinkel auf Parzelle 5665 eingehalten werden kann, ohne dass in die geschützte Hecke eingegriffen werden muss bzw. die beiden grossen Bäume langfristig erhalten werden können. Dies muss nicht nur über einen aktuellen Bestandesschutz, sondern auch für zukünftige bauliche Veränderungen auf der Parzelle 5665 (z.B. Verdichtung nach innen) gewährleistet sein. Die Kosten für bauliche Massnahmen (Einhaltung Sichtbermen) auf der Parzelle 5665 sind in den Bauperimeter aufzunehmen.	Haltung Stadtrat Für die Sichtweiten auf den privaten Grundstücken ist der jeweilige Eigentümer zuständig. Mit dem Strassenprojekt werden die Soll- und Ist-Sichtweiten aufgezeigt. Sträucher und Hecken sind zurückzuschneiden, die geschützten Bäume können bestehen bleiben. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wurde zwischen den Grundstücken Nr. 5665 und 5664 eine zusätzliche Einengung geplant.

Rückmeldung

Reaktion

Begründung

Gemäss Landerwerbs-, Enteignungs- und Sichtzonenplan «Erschliessung Lärchensteig», Vorprojekt, M 1:200, sollen auf der Parzelle Nr. 5665 grossflächige Sichtbermen verfügt werden, die von Pflanzen, Zäunen und Bauten ab einer Höhe von 60cm bis 3m dauerhaft freizuhalten sind (vgl. auch Technischer Bericht, Vorprojekt vom 18.08.2025 S. 18). Mit der Verfügung der Sichtweiten ist ein grosser Eingriff in die dortige geschützte Hecke (vgl. Plan der Schutzverordnung) und den aktuellen Baumbestand verbunden (betroffen bzw. zu fällen wären mindestens zwei grosse Buchen). Zudem werden zwingend grössere bauliche Massnahmen im Bereich der Böschung beidseits der Zu- bzw. Ausfahrt zu der Parzelle notwendig sein, die Stand heute im Strassenprojekt nicht detailliert sind. Unseres Erachtens sind die Sichtbermen mit der Schutzverordnung nicht vereinbar. Sie kollidieren auch mit der Feststellung im Sondernutzungsplan Lärchensteig, Planungsbericht vom 13.08.2025 / 02.10.2025, S. 31, Kapitel 4.2.2, wo es heisst: «Der Baum- und Heckenbestand entlang des Lärchensteigs [...] darf in keiner Weise [...] tangiert werden».

Wir verkennen die grundsätzliche Problematik der Sichtweiten nicht, erachten Sie aber als im Strassenprojekt Stand Vorprojekt als ungenügend gelöst. Eine Verbesserung liesse sich z.B. durch eine Temporeduktion auf 20km/h erzielen (dies auch vor dem Hintergrund, dass über den Arvenweg zusätzlicher Langsamverkehr auf den Lärchensteig kommen wird) oder durch eine Verkehrsverengung im Bereich auf der östlichen Strassenseite im Bereich der Parzellengrenze zwischen der Parzelle Nr. 5665 und der Nachbarparzelle Nr. 5664.

Denkbar und zielführend wäre auch eine Verlegung des unteren Lärchensteigs um 3 Meter Richtung Westen. In Kombination mit einem mindestens teilweisen Einbahnverkehr (Richtung West-Ost, Höhe Schulhaus) auf der Falkenstrasse könnte damit die nicht ungefährliche Kreuzung direkt vor der Schule stark entschärft werden.

Aus unserer heutigen Sicht sind Anpassungen bzw. mindestens eine Klärung

Rückmeldung**Reaktion**

notwendig, damit das Strassenprojekt unsere Zustimmung finden kann.

Grundsätzlich fragwürdig (aber für uns selber weniger relevant) scheint uns der Verzicht auf ein Trottoir und die Prämisse, die Fussgänger zusammen mit den restlichen Verkehrsteilnehmern auf der Strassenfläche zu führen. Unter anderem auf der Parzelle Nr. 5345 wäre mehr als genügend Raum für ein Trottoir vorhanden.

Antrag

Das Strassenprojekt ist im unteren Bereich so zu verändern, dass der Sichtwinkel auf Parzelle 5665 eingehalten werden kann, ohne dass in die geschützte Hecke eingegriffen werden muss bzw. die beiden grossen Bäume langfristig erhalten werden können. Dies muss nicht nur über einen aktuellen Bestandesschutz, sondern auch für zukünftige bauliche Veränderungen auf der Parzelle 5665 (z.B. Verdichtung nach innen) gewährleistet sein.

Die Kosten für bauliche Massnahmen (Einhaltung Sichtbermen) auf der Parzelle 5665 sind in den Bauperimeter aufzunehmen.

Begründung

Wir verkennen die grundsätzliche Problematik der Sichtweiten nicht, erachten Sie aber als im Strassenprojekt Stand Vorprojekt als ungenügend gelöst. Eine Verbesserung liesse sich z.B. durch eine Temporeduktion auf 20km/h erzielen (dies auch vor dem Hintergrund, dass über den Arvenweg zusätzlicher Langsamverkehr auf den Lärchensteig kommen wird) oder durch eine Verkehrsverengung im Bereich auf der östlichen Strassenseite im Bereich der Parzellengrenze zwischen der Parzelle Nr. 5665 und der Nachbarparzelle Nr. 5664.

Denkbar und zielführend wäre auch eine Verlegung des unteren Lärchensteigs um 3 Meter Richtung Osten. In Kombination mit einem mindestens teilweisen Einbahnverkehr (Richtung West-Ost, Höhe Schulhaus) auf der Falkenstrasse

Haltung Stadtrat

Für die Sichtweiten auf den privaten Grundstücken ist der jeweilige Eigentümer zuständig. Mit dem Strassenprojekt werden die Soll- und Ist-Sichtweiten aufgezeigt. Sträucher und Hecken sind zurückzuschneiden, die geschützten Bäume können bestehen bleiben. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wurde zwischen den Grundstücken Nr. 5665 und 5664 eine zusätzliche Einengung geplant.

Rückmeldung

Reaktion

könnte damit die nicht ungefährliche Kreuzung direkt vor der Schule stark entschärft werden.

Aus unserer heutigen Sicht sind Anpassungen bzw. mindestens eine Klärung notwendig, damit das Strassenprojekt unsere Zustimmung finden kann.

Grundsätzlich fragwürdig (aber für uns selber weniger relevant) scheint uns der Verzicht auf ein Trottoir und die Prämisse, die Fussgänger zusammen mit den restlichen Verkehrsteilnehmern auf der Strassenfläche zu führen. Unter anderem auf der Parzelle Nr. 5345 wäre mehr als genügend Raum für ein Trottoir vorhanden.

Technischer Bericht

Rückmeldung

Reaktion

Technischer Bericht

Antrag

Siehe Stellungnahme „Teilstrassenplan“, „Situation Lärchensteig“, „Normalprofil Lärchensteig“, „Werkleitungen Lärchensteig“.

Begründung

Siehe Stellungnahme „Teilstrassenplan“, „Situation Lärchensteig“, „Normalprofil Lärchensteig“, „Werkleitungen Lärchensteig“.

Haltung Stadtrat

Siehe entsprechende Rückmeldung.

Antrag

Technischer Bericht Seite 10

Es ist aus Sicherheitsgründen zu gewährleisten, dass die Anwohnenden am Strassenende (Parzellen 3704, 5698, 5346, 5462) in den Ausnahmesituationen winterlicher Eisglätte auf dem Lärchensteig ihr Grundstück auch künftig mit dem PW via Wegparzelle 5629 erreichen respektive verlassen können.

Begründung

Siehe **Situation Lärchensteig** Verkehrssicherheit bei stark winterlichen Verhältnissen

Haltung Stadtrat

Zum jetzigen Zeitpunkt ist keine Fahrverbotstafel vorgesehen.

Rückmeldung	Reaktion
Antrag <i>Technischer Bericht Seite 11</i> Der Einlenkbereich ist so zu konzipieren, dass der Lärchensteig in einem nahezu 90° Winkel in die Otmarstrasse einmündet. Vom Lärchensteig herkommende Fussgänger und Schulkinder sind so zu lenken, dass sie die Otmarstrasse nicht mittig über die Kreuzung queren, sondern nördlich davon. Begründung Siehe Situation Lärchensteig Optimierung Einlenkbereich in die Otmarstrasse	Haltung Stadtrat Gemäss Angaben der Schule handelt es sich nicht um einen offiziellen Schulweg. Zusätzlich gibt es bei der Othmarstrasse beidseitig ein Trottoir, welche ein Kreuzen der Strasse ausserhalb des Knotenbereichs möglich machen.
Antrag <i>Technischer Bericht Seite 11</i> Es ist zusätzlich zu den geplanten Massnahmen auf Höhe der Parzellen 5665 und 5664 an geeigneter Stelle eine weitere ostseitig gelegene Spurverengung respektive „Verkehrsinself“ vorzusehen. Begründung Siehe Situation Lärchensteig Zusätzliche Spurverengung mittels Markierung und Leitpfosten am unteren Lärchensteig	Haltung Stadtrat Eine zusätzliche Einengung wurde berücksichtigt.
Antrag <i>Technischer Bericht Seite 12</i> Die Sichtweiten sind auf dem gesamten Lärchensteig über die ganze Länge aus einer massgebenden Geschwindigkeit von faktisch max. 25 km/h (statt 30 km/h) herzuleiten. Begründung Siehe Landerwerbs, Enteignungs- und Sichtzonenplan Lärchensteig Herleitung der Sichtweiten generell	Haltung Stadtrat Gemäss der Geschwindigkeitsmessung ist eine Reduktion für die Sichtweiten nicht möglich.
Antrag	Haltung Stadtrat Die Oberbaudimensionierung wurde nach den VSS Normen durchgeführt und ist im

Rückmeldung	Reaktion
<i>Technischer Bericht Seite 13</i> Deckschicht, Tragschicht, Foundationsschicht sind so zu bemessen, dass Sie den tatsächlichen, nicht den maximal wünschbaren Anforderungen genügen. Begründung Siehe Normalprofil Lärchensteig Oberbau Wendepplatz	Technischen Bericht auf Kap. 4.3.3 dokumentiert.
Antrag <i>Technischer Bericht Seite 16</i> Die geplante Umlaufschranke vor der Wegeführung am Strassenende ist weiter nördlich anzubringen. Sie ist im Winter von der Stadt zu demontieren. Begründung Siehe Situation Lärchensteig Platzierung und Demontagemöglichkeit Umlaufschranke	Haltung Stadtrat Im Winter kann die Z-Schranke demontiert werden. Auf eine Verschiebung wird bewusst verzichtet, da sonst die Fläche als Parkplatz verwendet wird.
Antrag <i>Technischer Bericht Seite 17</i> Der Freihaltebereich des Wendehammers soll vorliegend auf Grund des besonderen Einzelfalls nicht als Erwerbsfläche definiert werden. Die für den Überhang benötigte Freihaltefläche soll vielmehr gestützt auf die VSS-Norm 40 045 (Tabelle VSS Typen von Erschliessungsstrassen) im privaten Eigentum der Grundeigentümerschaften 5346 sowie 5462 und 5640 verbleiben. Die Freihaltfunktion ist mittels einer anderweitigen geeigneten Massnahme dinglicher Wirkung zu sichern. Begründung Siehe Landerwerbs, Enteignungs- und Sichtzonenplan Lärchensteig Wahl des mildesten Mittels bei der Beschränkung von Eigentumsrechten	Haltung Stadtrat Wurde so im Landerwerbs- und Enteignungsplan umgesetzt.

Rückmeldung	Reaktion
Antrag <i>Technischer Bericht Seite 5</i> Die Wegparzelle 5629 ist vorschriftsgemäss (Art. 11 und 9 StrG) als Weg erster Klasse zu klassieren Begründung Siehe Teilstrassenplan <i>Vorschriftsgemässe Klassierung der Wegparzelle 5629</i>	Haltung Stadtrat Die Wege werden nach dem Strassengesetz in drei Klassen unterteilt. Die Zuordnung erfolgt, entgegen der Strasse, nicht nach Funktion, sondern nach der Unterhaltspflicht. Bei einem Gemeindeweg 1. Klasse wäre der Unterhalt bei der Stadt Gossau. Aus Kosten – und Ressourcengründen wird der Antrag abgelehnt.
Antrag <i>Technischer Bericht Seite 6</i> Zum gesamten Lärchensteig gehören die Strassenparzelle 5354 und die Wegparzelle 5629. Die Wegparzelle 5629 ist somit zwingend ins Projektvorhaben zu integrieren. Begründung Siehe Teilstrassenplan <i>Projektperimeter bestehend aus gesamtem Lärchensteig</i>	Haltung Stadtrat Die Wege werden nach dem Strassengesetz in drei Klassen unterteilt. Die Zuordnung erfolgt, entgegen der Strasse, nicht nach Funktion, sondern nach der Unterhaltspflicht. Bei einem Gemeindeweg 1. Klasse wäre der Unterhalt bei der Stadt Gossau. Aus Kosten – und Ressourcengründen wird der Antrag abgelehnt.
Antrag <i>Technischer Bericht Seite 8</i> Es ist auf der Strassenparzelle 5354 eine faktische Tempobegrenzung auf 25 km/h zu erzielen, indem mit Massnahmen der Verkehrsberuhigung zu sichern ist, dass auf dem Lärchensteig auf Grund der tatsächlichen Verhältnisse nicht schneller als 25 km/h gefahren werden kann. Begründung Siehe Situation Lärchensteig <i>Tempobegrenzung auf faktisch 25 km/h</i>	Haltung Stadtrat Es wurde eine Geschwindigkeitsmessung durchgeführt. Basierend darauf wurde eine zusätzliche Einengung eingeplant.
Antrag Die Stadt hat eine absolute Minimierung des Flächenbedarfs zu gewährleisten. Begründung Siehe Situation Lärchensteig <i>Geometrie Wendehammer: Minimierung</i>	Haltung Stadtrat Die Wendeanlage wurde neu auf einen Lieferwagen ausgelegt (gemäss Richtlinie für Erschliessungsstrassen).

Rückmeldung

Reaktion

Flächenbedarf

Situation Lärchensteig

Rückmeldung

Reaktion

Karte / Pläne

Antrag

Tempobegrenzung auf faktisch 25 km/h

Es ist auf der Strassenparzelle 5354 eine faktische Tempobegrenzung auf 25 km/h zu erzielen, indem mit Massnahmen der Verkehrsberuhigung zu sichern ist, dass auf dem Lärchensteig auf Grund der tatsächlichen Verhältnisse nicht schneller als 25 km/h gefahren werden kann.

Haltung Stadtrat

Es wurde eine Geschwindigkeitsmessung durchgeführt. Basierend darauf wurde eine zusätzliche Einengung eingeplant.

Die Wendeanlage wurde neu auf einen Lieferwagen ausgelegt (gemäss Richtlinie für Erschliessungsstrassen).

Wendehammer

Antrag

Gemäss technischem Bericht besteht keine Einigkeit zwischen den direkt anstossenden Landeigentümern, wie und wo der Wendehammer gebaut werden soll. Vor Auflage des definitiven Projektes soll die Situation final geklärt und vertraglich eindeutig geregelt werden. Die Strassenkorporation unterstützt – wo notwendig – eine Einigung.

Begründung

Temporeduktion auf faktisch 25 km/h

Der Lärchensteig befindet sich in der Tempo-30-Zone. Es liegt keine Verkehrsstatistik vor.

Auf Grund der künftigen Klassierung der Strassenparzelle 5354 als

Rückmeldung

Reaktion

Gemeindestrasse zweiter Klasse und zufolge der zukünftigen Nutzung wird von einer Verkehrslastklasse maximal T2 (leicht) ausgegangen (technischer Bericht, Seite 8). Die Strassenparzelle 5354 hat eine Steigung von bis zu 14 %, weshalb eine Kehrtafelabfuhr nicht möglich ist (vgl. Informationsleitfaden für ZAB-Gemeinden, Seite 4). Die Steigung als solche bleibt jedoch auch ohne ZAB-Fahrzeuge für schwächere Verkehrsteilnehmende eine erhebliche Gefahr, denn das (vorab strassenabwärts) sehr schnell erreichte Tempo 30 km/h ist deutlich zu hoch (Bremsweg). Bereits heute hat es im Verhältnis zur Anzahl Anwohnern am Lärchensteig relativ viele Fussgänger, die die Strasse benutzen (Zugang zum Friedhof, Spaziergänger, Hundebesitzer). Dies auch abends/nachts. Gleichzeitig wird über die neue Verbindung Arvenweg zusätzlicher Langsamverkehr auf den Lärchensteig geleitet. Das Kreuzen von Autos und Langsamverkehr ist teilweise heute schon eine Herausforderung. Der Strassenkorporation als Antragstellerin ist bewusst, dass die Stadt Gossau nicht unbedient eine Begegnungszone mit formeller Reduktion auf Tempo 20 einrichten will. Aus diesem Grund wird das vorgeschlagene pragmatische herstellen der beschriebenen faktischen Beruhigung vorgeschlagen.

Wendehammer

Eine Lösung für den Wendepunkt ist im Interesse aller Beteiligten, damit das Verfahren nicht in die Länge gezogen wird. Sie muss jedoch zwischen den direkt betroffenen gefunden werden.

Antrag

Korrektur Haupteingang (HEG)

Auf dem Situationsplan ist der Hauseingang Lärchensteig 17/Parzelle 5346 nicht korrekt dargestellt. Der Haupteingang liegt auf der Ostseite des Hauses mit Zugang von der Kiesstrasse/Parzelle 5629 (siehe Geoportal). Wir bitten um entsprechende Korrektur, damit nicht von falschen Gegebenheiten ausgegangen wird.

Haltung Stadtrat

Für das Strassenprojekt ist nur die Zufahrt zur Tiefgarage relevant.

Rückmeldung	Reaktion
Begründung <i>Korrektur Haupteingang (HEG)</i> Unser Haupteingang liegt auf der Ostseite des Hauses mit Zugang von der Kiesstrasse/Parzelle 5629 (siehe Geoportal). Der aktuell eingezeichnete Nebeneingang ist nur der Zugang zum Kellergeschoss. Damit nicht von falschen Gegebenheiten ausgegangen wird, ist der Plan entsprechend anzupassen.	
Antrag <i>Projektperimeter, Integration Parzelle 5629</i> Die geforderten baulichen Massnahmen auf Parzelle 5629 (jetziger Kiesweg) sind neu in den Plan „Situation Lärchensteig“ zu integrieren. Siehe auch Stellungnahme „Teilstrassenplan“. Begründung <i>Projektperimeter, Integration Parzelle 5629</i> Siehe Stellungnahme „Teilstrassenplan“.	Haltung Stadtrat Die Wege werden nach dem Strassengesetz in drei Klassen unterteilt. Die Zuordnung erfolgt, entgegen der Strasse, nicht nach Funktion, sondern nach der Unterhaltungspflicht. Bei einem Gemeindeweg 1. Klasse wäre der Unterhalt bei der Stadt Gossau. Aus Kosten – und Ressourcengründen wird der Antrag abgelehnt. Wie von der Strassenkorporation beschlossen, wird aus Kosten- und Umweltgründen auf die Asphaltierung verzichtet.
Antrag <i>Strassenbelag Parzelle 5629</i> Siehe Stellungnahme „Teilstrassenplan“. Begründung <i>Strassenbelag Parzelle 5629</i> Siehe Stellungnahme „Teilstrassenplan“.	Haltung Stadtrat Wie von der Strassenkorporation beschlossen, wird aus Kosten- und Umweltgründen auf die Asphaltierung verzichtet.
Antrag <i>Umlaufschranke</i> Die geplante Umlaufschranke auf der Strassenparzelle 5629 soll weiter Richtung Norden hinter die Hainbuchen-Hecke verschoben werden. Sie ist im Winter von der	Haltung Stadtrat Im Winter kann die Z-Schranke demontiert werden. Auf eine Verschiebung wird bewusst verzichtet, da sonst die Fläche als Parkplatz verwendet wird.

Rückmeldung

Reaktion

Stadt zu demontieren.

Begründung

Umlaufschranke

Damit es nicht möglich ist, die Umlaufschranke via "Stellplatte" und via der Parzelle 5346 (siehe angefügter Planausschnitt) zu umfahren/-laufen, soll die Schranke weiter nördlich auf Höhe einer Hecke platziert werden. Die Schranke ist zudem im Winter zu demontieren, dies zwecks Schneeräumung und zur Gewährleistung der nötigen Durchfahrtsmöglichkeiten. Nähere Begründung siehe „Teilstrassenplan“.

Antrag

Verschiebung Kandelaber 791

Verschiebung des Kandelabers (Strassenbeleuchtung) auf Parzelle 5346 in südliche Richtung bis zum Grenzstein bei Parzelle 5346/5698, damit dieser bei Wendemanövern niemals angefahren wird.

Begründung

Verschiebung Kandelaber 791

Verschiebung des Kandelabers (Strassenbeleuchtung) auf Parzelle 5346 in südliche Richtung bis zum Grenzstein bei Parzelle 5346/5698, damit dieser bei Wendemanövern niemals angefahren wird.

Haltung Stadtrat

Dies wurde im Projekt so vorgesehen.

Antrag

Wendehammer: Bedingungen für Abtretung von Landfläche

Sollte der Wendeplatz tatsächlich, wie aktuell laut Vorprojekt, erstellt werden müssen, so werden wir gezwungen, in bauliche Massnahmen zu investieren, um eine neue ebene Abstellfläche zu realisieren. Die Kosten für bauliche Massnahmen (Ersatz Abstellplatz) auf der Parzelle 5346 resp eine entsprechend angemessene Entschädigung (nebst der Entschädigung für den Erwerb des Landes) sind in den Bauperimeter aufzunehmen.

Begründung

Haltung Stadtrat

Die Wendeanlage wurde neu auf einen Lieferwagen ausgelegt (gemäss Richtlinie für Erschliessungsstrassen). Da das Strassenprojekt über einen Bauperimeter abgerechnet wird, sind/wurden die Forderungen mit den Beitragspflichtigen zu klären/geklärt.

Rückmeldung

Reaktion

Wendehammer: Bedingungen für Abtretung von Landfläche

Begründung siehe „Situation Lärchensteig/Wendehammer: Verschiebung Wendeplatz“.

Da wir die einzig ebene und unverzichtbare Abstellfläche verlieren, sind wir gezwungen, in bauliche Massnahmen zu investieren, um einen neuen ebenen Abstellplatz zu realisieren.

Antrag

Wendehammer: Minimierung Erwerbsflächen

Sollte der Wendeplatz tatsächlich wie aktuell laut Vorprojekt erstellt werden müssen, so ersuchen wir die Stadt im Sinne des minimalen Flächenverbrauchs (Technischer Bericht vom 18.08.2025, Punkt 4.2.2 Geometrie) darum, die notwendige Erwerbsfläche auf Parzelle 5346 so klein wie nur möglich zu halten und daher auf den Erwerb des Freihaltebereichs von – laut aktuellem Plan „Erschliessung Lärchensteig“ – 2 m Länge zu verzichten. Die Fläche soll im Eigentum der Grundeigentümerschaft Parzelle 5346 verbleiben, mit der Auflage, die Fläche sei freizuhalten.

Begründung

Wendehammer: Minimierung Erwerbsflächen

Sollte der Wendeplatz tatsächlich, wie aktuell laut Vorprojekt geplant, erstellt werden müssen, so werden die Eigentumsrechte erheblich eingeschränkt. Wir verlieren die einzige ebene Abstellfläche und das Grundstück wird betreffend baulicher Grenzabstände (Art. 11 des gültigen Baureglements vom 30.05.1994) für einen allfälligen Ausbau des EFH eingeschränkt oder gar verunmöglicht. Umso wichtiger ist es für uns, dass wir nur die minimal nötige Fläche Land abtreten müssen. Es bietet sich für eine vorliegende Einzelfallprüfung die VSS-Norm 40 045 (Tabelle VSS Typen von Erschliessungsstrassen) an, als zu wählende hinreichend bestimmte Rechtsgrundlage (siehe angefügte Tabelle). Gemäss dieser Tabelle (Spalte 3 Zufahrtsstrasse) ist es ausdrücklich gestattet, bei Wendeplätzen am Strassenende von Sackgassen auch private Vorplätze miteinzubeziehen. Somit

Haltung Stadtrat

Die Wendeanlage wurde neu auf einen Lieferwagen ausgelegt (gemäss Richtlinie für Erschliessungsstrassen).

Rückmeldung

Reaktion

kann im Rahmen eines vorliegenden Einzelfalls der für den Überhang benötigte Freihaltebereich im privaten Eigentum der Grundeigentümerschaft belassen werden.

Antrag

Wendehammer: Unterhalt/Winterdienst Wendepplatz

Sollte der Wendepplatz tatsächlich, wie aktuell laut Vorprojekt erstellt werden, stellt sich uns folgende Frage: Wie gewährleistet die Stadt künftig die Unterhaltungspflicht, insbesondere im Winter, auf dem Strassenbereich des Wendehammers, welcher jetzt noch zur Parzelle 5346 gehört?

Begründung

Wendehammer: Unterhalt/Winterdienst Wendepplatz

Die Unterhaltungspflicht des markierten Bereichs (siehe angefügter Planausschnitt) könnte unseres Erachtens durch die Stadt, laut aktuellem Plan «Erschliessung Lärchensteig», technisch aufgrund der Niveau-Unterschiede, der Stellplatte und dem Fahrweg/Schleppkurve des Schneepflugs nicht gewährleistet werden.

Haltung Stadtrat

Die Wendeanlage wurde neu auf einen Lieferwagen ausgelegt (gemäss Richtlinie für Erschliessungsstrassen).

Antrag

Wendehammer: Verschiebung Wendepplatz

Wir ersuchen die Stadt um Prüfung einer Verschiebung des Wendepplatzes um – laut aktuellem Plan „Erschliessung Lärchensteig“ – ca. 3,6 m (gesamte Erwerbsfläche Parzelle 5346) in Richtung Süden auf Parzelle 5354, sodass von der Parzelle 5346 kein Land benötigt wird.

Begründung

Wendehammer: Verschiebung Wendepplatz

Eine Landabtretung, so wie sie in den aktuell vorliegenden Plänen angedacht ist, ist für uns als Grundeigentümer der Parzelle 5346 eine sehr einschneidende und belastende Situation. Wir verlieren die einzige ebene und befahrbare Abstellfläche auf unserem Grundstück, welche für uns unverzichtbar ist. Weitere Abstellplätze

Haltung Stadtrat

Die Wendeanlage wurde neu auf einen Lieferwagen ausgelegt (gemäss Richtlinie für Erschliessungsstrassen).

Rückmeldung	Reaktion
z.B. für Besucher fehlen. Die Garageneinfahrt hat aktuell ein Gefälle von bis zu 15%, was im Alltag (Auto saugen, Abstellen von diverser Material, auch von z.B. Handwerkern, allfälliger Umstieg vom Rollstuhl ins Auto...) und insbesondere im Winter (Eisglätte) zu erheblichen Schwierigkeiten führt. Des Weiteren werden die Eigentumsrechte erheblich eingeschränkt. Die einzige mögliche vernünftige Erweiterung des EFH wird betreffend baulicher Grenzabstände (Art. 11 des gültigen Baureglements vom 30.05.1994) erschwert oder gar verunmöglicht. Die Parzelle 5346 wurde im Einfahrtsbereich bereits im Jahr 1977 um ca. 14 m² zu Gunsten der Strassenparzelle 5354 von 605 m² auf aktuell 591 m² reduziert.	
Antrag <i>Wendehammer: Verschiebung Wendepplatz</i> Wir ersuchen die Stadt um Prüfung einer Verschiebung des Wendepplatzes um – laut aktuellem Plan „Erschliessung Lärchensteig“ – ca. 3,6 m (gesamte Erwerbsfläche Parzelle 5346) in Richtung Süden auf Parzelle 5354, sodass von der Parzelle 5346 kein Land benötigt wird. Begründung <i>Wendehammer: Verschiebung Wendepplatz</i> Eine Landabtretung, so wie sie in den aktuell vorliegenden Plänen angedacht ist, ist für uns als Grundeigentümer der Parzelle 5346 eine sehr einschneidende und belastende Situation. Wir verlieren die einzige ebene und befahrbare Abstellfläche auf dem Grundstück, welche für uns unverzichtbar ist. Weitere Abstellplätze z.B. für Besucher fehlen. Die Garageneinfahrt hat aktuell ein Gefälle von bis zu 15%, was im Alltag (Auto saugen, Abstellen von diverser Material, auch von z.B. Handwerkern, allfälliger Umstieg vom Rollstuhl ins Auto...) und insbesondere im Winter (Eisglätte) zu erheblichen Schwierigkeiten führt. Des Weiteren werden die Eigentumsrechte erheblich eingeschränkt. Die einzige mögliche vernünftige Erweiterung des EFH wird betreffend baulicher Grenzabstände (Art. 11 des gültigen Baureglements vom 30.05.1994) erschwert oder gar	Haltung Stadtrat Die Wendeanlage wurde neu auf einen Lieferwagen ausgelegt (gemäss Richtlinie für Erschliessungsstrassen).

Rückmeldung

Reaktion

verunmöglicht.

Die Parzelle 5346 wurde im Einfahrtsbereich bereits im Jahr 1977 um ca. 14 m² zu Gunsten der Strassenparzelle 5354 von 605 m² auf aktuell 591 m² reduziert.

Antrag

Angemessene bauliche Ertüchtigung der Wegparzelle 5629

Es ist mit baulichen Massnahmen (Asphaltierung, Entwässerung über die Schulter) dafür zu sorgen, dass die Wegparzelle 5629 für Personen mit eingeschränkter Mobilität auch im Winter gefahrlos nutzbar ist.

Begründung

Auf der Wegparzelle 5629 erfolgt die Schneeräumung durch die Stadt Gossau im Winter nur rudimentär, weil die gekieste Oberfläche für den Schneepflug kaum bearbeitbar ist. Es ist in der Vergangenheit daher wiederholt zu Zwischenfällen mit eingeschränkt mobilen Personen gekommen, die den Weg im Winter nicht bewältigen können. Als Projektbestandteil verdient es auch die Wegparzelle 5629, baulich angemessen ertüchtigt zu werden. Ein kleines Teilprojekt Ertüchtigung Wegparzelle 5629 wird befürwortet.

Haltung Stadtrat

Wie von der Strassenkorporation beschlossen, wird aus Kosten- und Umweltgründen auf die Asphaltierung verzichtet.

Antrag

Geometrie Wendehammer: Minimierung Flächenbedarf

Die Stadt hat eine absolute Minimierung des Flächenbedarfs zu gewährleisten.

Begründung

Infolge der Umklassierung des Lärchensteigs zu einer Gemeindestrasse zweiter Klasse soll die Strasse, welche als Sackgasse für Fahrzeuge endet eine Wendemöglichkeit erhalten. Diese wird mittels eines Wendeplatzes am Ende der Strasse umgesetzt. Der Wendehammer wird für einen 8m – Lkw dimensioniert. Der Flächenbedarf für den Wendehammer ist Teil des Strassenprojekts (Art. 40 lit. b StrG). Verschiedene Varianten für die Geometrie der Wendeanlage wurden in einer Studie überprüft. Der Entscheid seitens Stadt fiel auf einen einseitigen Wendehammer, dessen Dimensionierung auf einer Schleppkurvensimulation eines

Haltung Stadtrat

Die Wendeanlage wurde neu auf einen Lieferwagen ausgelegt (gemäss Richtlinie für Erschliessungsstrassen).

Rückmeldung

Reaktion

Fahrzeugtyps A gemäss VSS Norm 40 271a basiert (technischer Bericht, Seite 10). Aus Gründen gebotener städtebaulicher Qualität und auch zufolge des Heckenschutzes (HFUG 164) sowie der städtischen Pflicht zur haushälterischen Bodennutzung besteht eine besonders anspruchsvolle Ausgangslage: Konkret dürfen die Hecke HFUG 164 entlang des Lärchensteigs in keiner Weise und die gepflästerte städtebaulich hochwertige Zufahrtssituation (Parzelle 5462) nur im technisch zwingend nötigen Rahmen tangiert werden. Die hieraus resultierende Flächenminimierungspflicht gilt zwingend auch für die mitbetroffene Nachbarparzelle 5346, weil dort der geplante Eingriff, zwar aus anderen Gründen, aber ebenfalls an besonders empfindlicher Stelle erfolgt und die Eigentumsrechte der Grundeigentümerschaft 5346 erheblich tangiert. Sollte die Grundeigentümerschaft 5346 nicht bereit sein, Land abzutreten, kommt es notfalls zu einem Enteignungsverfahren (Art. 48 StrG). Umso bedeutsamer wird vor diesem Hintergrund das Kriterium absoluter Minimierung des Flächenbedarfs mit entsprechender Nachweispflicht der Stadt (näheres siehe Thema Landerwerb).

Antrag

Integration Wegparzelle 5629 in den Plan Situation Lärchensteig

Die Wegparzelle 5629 ist in das Dokument Situation Lärchensteig zu integrieren.

Begründung

Siehe Thema Teilstrassenplan, Projektperimeter bestehend aus gesamtem Lärchensteig.

Haltung Stadtrat

Die Wege werden nach dem Strassengesetz in drei Klassen unterteilt. Die Zuordnung erfolgt, entgegen der Strasse, nicht nach Funktion, sondern nach der Unterhaltungspflicht. Bei einem Gemeindeweg 1. Klasse wäre der Unterhalt bei der Stadt Gossau. Aus Kosten – und Ressourcengründen wird der Antrag abgelehnt.

Antrag

Optimierung Einlenkbereich in die Otmarstrasse

Der Einlenkbereich ist so zu konzipieren, dass der Lärchensteig in einem nahezu 90° Winkel in die Otmarstrasse einmündet. Vom Lärchensteig herkommende Fussgänger und Schulkinder sind so zu lenken, dass sie die Otmarstrasse nicht mittig über die Kreuzung queren, sondern nördlich davon.

Begründung

Der Einlenkbereich in die Otmarstrasse wurde von Seiten Stadt bezüglich Sicherheit

Haltung Stadtrat

Gemäss Angaben der Schule handelt es sich nicht um einen offiziellen Schulweg. Zusätzlich gibt es bei der Othmarstrasse beidseitig ein Trottoir, welche ein Kreuzen der Strasse ausserhalb des Knotenbereichs möglich machen.

Rückmeldung

Reaktion

und Verbesserungsmöglichkeiten überprüft. Um die Verkehrssicherheit auf dem Lärchensteig zu erhöhen, soll der Rechtsabbieger von der Otmarstrasse her entschärft werden. Die Entschärfung soll durch eine Spurverengung mittels einer "Verkehrinsel" erfolgen. Damit soll eine Temporeduktion des auf den Lärchensteig abbiegenden Fahrzeugs erreicht werden. Der Einlenkbereich vom Lärchensteig in die Otmarstrasse in Richtung Norden (rechts) ist zwar nicht optimal für einen 8 m-LKW konzipiert. Gemäss Stadt Gossau soll dennoch auf eine Anpassung verzichtet werden, da das Abbiegen von LKW's nach rechts als nicht sehr wahrscheinlich betrachtet wird (technischer Bericht, Seite 11). Die so beschriebene geplante Optimierung zur Entschärfung wird aus Gründen gebotener Sicherheit als unzureichend erachtet, zumal es nicht um den Komfort ohnehin seltener LKW-Abbiegemanöver gehen kann, sondern die Sicherheit von Fussgängern und Schulkindern prioritär ist. Da die in jeder Hinsicht nötige Temporeduktion auf faktische 25 km/h im effektiven Alltag tatsächlich erreicht werden muss und die Fussgänger und Schulkinder an sicherer Stelle die Otmarstrasse queren sollen, ist der Einlenkbereich baulich konzeptionell noch deutlich mehr zu optimieren.

Antrag

Platzierung und Demontagemöglichkeit Umlaufschranke

Die geplante Umlaufschranke vor der Wegeinführung am Strassenende ist weiter nördlich anzubringen. Sie ist im Winter von der Stadt zu demontieren.

Begründung

Auf der Wegparzelle 5629 soll eine Umlaufschranke platziert werden, um den Fahrradverkehr zu verlangsamen (technischer Bericht, Seite 16). Die Grundeigentümerschaft 5346 wünscht, dass die Umlaufschranke etwas nördlicher platziert wird, was unterstützt wird. Die Schranke ist zudem im Winter zu demontieren, dies zwecks Schneeräumung und zur Gewährleistung der nötigen Zufahrtsmöglichkeiten (nähere Begründung siehe Situation Lärchensteig, Verkehrssicherheit bei stark winterlichen Verhältnissen).

Haltung Stadtrat

Im Winter kann die Z-Schranke demontiert werden. Auf eine Verschiebung wird bewusst verzichtet, da sonst die Fläche als Parkplatz verwendet wird.

Antrag

Haltung Stadtrat

Es wurde eine Geschwindigkeitsmessung durchgeführt. Basierend darauf wurde

Rückmeldung	Reaktion
<i>Tempobegrenzung auf faktisch 25 km/h</i> Es ist auf der Strassenparzelle 5354 eine faktische Tempobegrenzung auf maximal 25 km/h zu erzielen, indem mit Massnahmen der Verkehrsberuhigung zu sichern ist, dass auf dem Lärchensteig auf Grund der tatsächlichen Verhältnisse nicht schneller als 25 km/h gefahren werden kann. Begründung Der Lärchensteig befindet sich in der Tempo-30-Zone. Es liegt keine Verkehrsstatistik vor. Auf Grund der künftigen Klassierung der Strassenparzelle 5354 als Gemeindestrasse zweiter Klasse und zufolge der zukünftigen Nutzung wird von einer Verkehrslastklasse maximal T2 (leicht) ausgegangen (technischer Bericht, Seite 8). Die Strassenparzelle 5354 hat eine Steigung von bis zu 14 %, weshalb eine Kehrrihtabfuhr nicht möglich ist (vgl. Informationsleitfaden für ZAB-Gemeinden, Seite 4). Die Steigung als solche bleibt jedoch auch ohne ZAB-Fahrzeuge für schwächere Verkehrsteilnehmende eine erhebliche Gefahr, denn das (vorab strassenabwärts) sehr schnell erreichte Tempo 30 km/h ist deutlich zu hoch (Bremsweg). Der Antragstellerin ist bewusst, dass die Stadt Gossau nicht ohne Weiteres eine Begegnungszone mit formeller Reduktion auf Tempo 20 einrichten kann, da dies allenfalls ihrer bisherigen Praxis widerspricht. Aus diesem Grund wird das vorgeschlagene pragmatische Herstellen der beschriebenen faktischen Beruhigung vorgeschlagen.	eine zusätzliche Einengung eingeplant.
Antrag <i>Verkehrssicherheit bei stark winterlichen Verhältnissen</i> Es ist aus Sicherheitsgründen zu gewährleisten, dass die Anwohnenden am Strassenende (Parzellen 3704, 5698, 5346, 5462) in den Ausnahmesituationen winterlicher Eisglätte auf dem Lärchensteig ihr Grundstück auch künftig wie bisher mit dem PW via Wegparzelle 5629 erreichen respektive verlassen können. Begründung Die Strassenparzelle 5354 wird über die gesamte Länge im Mischverkehr betrieben. Die Regelbreite der Strasse ist mit circa 5.0 m definiert. Alle Verkehrsteilnehmenden werden auf der Strassenfläche geführt. Dieses grundsätzlich richtige	Haltung Stadtrat Im Winter kann die Z-Schranke demontiert werden. Zum jetzigen Zeitpunkt ist keine Fahrverbotstafel vorgesehen.

Rückmeldung

Reaktion

Verkehrskonzept wird im Zuge des Projekts nicht grundlegend verändert (technischer Bericht, Seite 10). Im Zusammenhang mit der Steigung ist winterliche Eisglätte auf dem Lärchensteig, wenn auch nur wenige Tage im Jahr, jedoch ein erhebliches Problem, welches in der Praxis so gelöst wird, dass die Anwohnenden am Strassenende seit jeher ihre Liegenschaft mit dem PW via Wegparzelle 5629 erreichen respektive verlassen. Nach dem Bau der Fusswegverbindung zwischen Arvenstrasse und Lärchensteig ist mit mehr Fussgängern / Schulkindern auf dem Lärchensteig zu rechnen. Bei stark winterlichen Verhältnissen akzentuiert sich das erwähnte Problem. Entsprechend gewichtiger wird es, das Zu- und Wegfahren der Anwohnenden am Strassenende auch künftig auf die bisherige Weise lösen zu können.

Antrag

Zusätzliche Spurverengung mittels Markierung und Leitpfosten am unteren Lärchensteig

Es ist zusätzlich zu den geplanten Massnahmen auf Höhe der Parzellen 5665 und 5664 an geeigneter Stelle eine weitere ostseitig gelegene Spurverengung respektive „Verkehrinsel“ vorzusehen.

Begründung

Im oberen Strassenteil (Höhe Parzellen 5663 und 5462) ist zu Recht auf der östlichen Strassenseite eine Spurverengung geplant. Diese wird durch Markierungen und Leitpfosten gekennzeichnet. Sie verhindert das Kreuzen zweier Fahrzeuge, führt damit zu einer Temporeduktion und fördert die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden. Es entsteht damit eine „Sperrfläche“ im Bereich der Einmündung der geplanten neuen Fusswegverbindung zwischen Arvenstrasse und Lärchensteig, was den Fussgängern zusätzliche Sicherheit bietet (technischer Bericht, Seite 11). Die Gewährleistung vergleichbarer Sicherheit auch im unteren Strassenteil (Höhe Parzellen 5665 und 5664) wird als nötig erachtet. Entsprechend wird zusätzlich auch dort eine ostseitig gelegene Spurverengung an geeigneter Stelle beantragt.

Haltung Stadtrat

Eine zusätzliche Einengung wurde berücksichtigt.

Rückmeldung	Reaktion
Antrag Die Umlaufschranke am Ende der Sackgasse ist zwingend definitiv einzuplanen und wie auf den eingereichten Plänen dargestellt einzuhalten. Eine Änderung oder Weglassung ist nicht zulässig, da die Umlaufschranke eine wesentliche Funktion für die verkehrliche Sicherheit und die Führung des Fuss- und Veloverkehrs erfüllt. Begründung 1. Verkehrssicherheit Die Umlaufschranke verhindert das unkontrollierte Einfahren von Fahrzeugen in den Fuss- und Velobereich und erhöht damit die Sicherheit für alle nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden. 2. Schutz vor Durchgangsverkehr Ohne Schranke besteht die Gefahr, dass die Sackgasse ungewollt als Abkürzung oder Wendemöglichkeit genutzt wird. Die Schranke verhindert Schleichverkehr und schützt die Anwohnenden vor zusätzlichem Verkehrsaufkommen. 3. Führung und Lenkung des Fuss- und Veloverkehrs Die Schranke strukturiert den Übergang zwischen Fahrbereich und Wegnetz. Sie sorgt für eine klare und sichere Trennung der Verkehrsarten und verhindert Konflikte zwischen Velos und Motorfahrzeugen. 4. Vorgaben aus der Planung / Bewilligung Die Umlaufschranke ist Bestandteil der eingereichten und genehmigten Projektpläne. Eine Änderung würde eine planerische und rechtliche Anpassung erfordern und könnte das gesamte Verkehrskonzept beeinträchtigen. 5. Barrierefreie, aber kontrollierte Passage Moderne Umlaufschranken sind so gestaltet, dass sie Fussgänger*innen, Velofahrende und Personen mit Kinderwagen passieren können – motorisierte Fahrzeuge jedoch nicht. Dadurch bleibt die Zugänglichkeit erhalten, ohne die Sicherheit zu gefährden. 6. Prävention von Missbrauch / Sicherheit im Quartier Die Schranke verhindert das widerrechtliche Befahren des Weges durch Lieferwagen, Motorräder oder Fahrzeuge, die dort nichts verloren haben. Dies	Haltung Stadtrat Eine Z-Schranke ist im Projekt vorgesehen.

Rückmeldung	Reaktion
steigert die Sicherheit und Ruhe im Quartier.	
Antrag Siehe Stellungnahme unter Teilstrassenplan Begründung Siehe Stellungnahme unter Teilstrassenplan	Haltung Stadtrat Siehe entsprechende Rückmeldung.
Antrag Siehe Stellungnahme unter Thema Strassenplan Begründung Siehe Stellungnahme unter Thema Strassenplan	Haltung Stadtrat Siehe entsprechende Rückmeldung.

Normalprofil Lärchensteig

Rückmeldung	Reaktion
Karte / Pläne	
Antrag Oberbau Wendeplatz Deckschicht, Tragschicht, Foundationsschicht sind so zu bemessen, dass Sie den tatsächlichen, nicht den maximal wünschbaren Anforderungen genügen. Begründung Oberbau Wendeplatz Betreffend Tragfähigkeitsdimensionierung Wendehammer Lärchensteig wird die Annahme getroffen, dass es sich bei der Lärchensteig um eine Strasse mit der Verkehrsklasse T2 handelt, zudem wird beim Wendehammer von einer (Zitat) „besonderen“ Beanspruchung ausgegangen (technischer Bericht, Seite 13). Es steht ausser Diskussion, dass der geplante Wendehammer, falls er je überhaupt	Haltung Stadtrat Die Oberbaudimensionierung wurde nach den VSS Normen durchgeführt und ist im Technischen Bericht auf Kap. 4.3.3 dokumentiert.

Rückmeldung	Reaktion
einmal von einem LKW befahren wird, mit Sicherheit niemals einer „besonderen“ Beanspruchung ausgesetzt ist. Es ist vorliegend bestenfalls mit einer geringfügigen Beanspruchung durch LKW zu rechnen. Der Plan „Normalprofil	
Antrag <i>Wendehammer: Details zur Situation auf jetziger Parzelle 5346</i> Details zur Situation des Wendeplatzes auf der jetzigen Parzelle 5346 fehlen auf dem Plan. Beim geplanten Wendeplatz ist ein besonderes Augenmerk auf die Steigung/Neigung der Strasse auf dem betroffenen Bereich auf der Parzelle 5346 zu setzen, damit es nicht erst zu einer Zunahme der Steigung (Anpassung an Kiesweg) und anschliessend umso stärkerer Neigung in der Einfahrt kommt. Begründung <i>Wendehammer: Details zur Situation auf jetziger Parzelle 5346</i> Der Plan „Normalprofil“ zeigt nur die Situation auf Parzelle 5354 und 5640, die Situation des Wendeplatzes auf Parzelle 5346 fehlt. Eine Zunahme des Gefälles auf der Einfahrt ist zwingend zu verhindern.	Haltung Stadtrat Die Neigung der Strassenachse ist im Längenprofil angegeben.
Antrag <i>Wendehammer: Strassenentwässerung</i> Gemäss Technischer Bericht Vorprojekt, Punkt 4.2.5 sind keine Anpassungen an den Einlaufschächten geplant. Wie wird sichergestellt, dass bei heftigem Regen das Wasser nicht auf das Grundstück 5346 läuft, sondern in das dafür vorgesehene Ablaufsystem? Begründung <i>Wendehammer: Strassenentwässerung</i> Im oberen Bereich des Lärchensteigs ist aktuell auf der linken Strassenseite bergwärts kein Einlaufschacht vorhanden und gemäss Technischer Bericht	Haltung Stadtrat Die Strassenentwässerung wurden durch den Projektverfasser überprüft und die Details sind im Technischen Bericht unter Kap. 4.3.4 dargestellt.

Rückmeldung

Reaktion

Vorprojekt, Punkt 4.2.5 ist auch kein solcher geplant. Die Strassenfläche im Bereich des Wendehammers wird erheblich grösser, womit ein Vielfaches an Regenwasser abgeleitet werden muss.

Querprofile Lärchensteig

Rückmeldung

Reaktion

Karte / Pläne

Antrag

Siehe Stellungnahme „Normalprofil Lärchensteig“.

Haltung Stadtrat

Siehe entsprechende Rückmeldung.

Begründung

Siehe Stellungnahme „Normalprofil Lärchensteig“.

Landerwerbs,- Enteignungs- und Sichtzonenplan Lärchensteig

Rückmeldung

Reaktion

Karte / Pläne

Antrag

Herleitung der Sichtweiten

Die Sichtweiten sind auf dem gesamten Lärchensteig über die ganze Länge aus einer massgebenden Geschwindigkeit von faktisch max. 25 km/h (statt 30 km/h) herzuleiten.

Begründung

Herleitung der Sichtweiten

Sämtliche Sichtweiten von einmündenden Zufahrten der Anstösser wurden überprüft. Die Ergebnisse der Prüfung sind im Landerwerbs-, Enteignungs- und

Haltung Stadtrat

Gemäss der Geschwindigkeitsmessung ist eine Reduktion für die Sichtweiten nicht möglich.

Rückmeldung

Reaktion

Sichtzonenplan dargestellt. Als massgebende Geschwindigkeit für die Nachweise der Sichtweiten wurde dabei auf den Normalfall von 30 km/h abgestellt. Lediglich 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 faktisch max. 25 km/h. Bei den Sichtweiten in Richtung Norden ist der Fahrradverkehr aus dem Fuss- und Radweg massgebend (technischer Bericht, Seite 12). Entgegen diesen Ausführungen ist auf dem gesamten Lärchensteig von einer massgebenden Geschwindigkeit von faktisch max. 25 km/h auszugehen. Die daraus resultierenden Sichtweiten sind entsprechend abzubilden (nähere Begründung siehe Situation Lärchensteig, Tempobegrenzung auf faktisch 25 km/h).

Antrag

Definitive Klärung Geltungsbereich der Sichtzone (Parzelle 5665)

Die zuständige Behörde kann gemäss Art. 108 StrG Ausnahmen von Strassenabstandsvorschriften bewilligen, wenn Schutzobjekte nach Art. 115 PGB zu erhalten sind. Da mit der geschützten Hecke entlang des Lärchensteigs (Hecke 66 gemäss bisherigem Schutzplan respektive HFUG 164 gemäss neuem Schutzplan) ein Schutzobjekt nach Art. 115 Abs. 1 lit. f PGB vorliegt, wird eine entsprechende Ausnahme für Parzelle 5665 beantragt).

Haltung Stadtrat

Für die Sichtweiten auf den privaten Grundstücken ist der jeweilige Eigentümer zuständig. Mit dem Strassenprojekt werden die Soll- und Ist-Sichtweiten aufgezeigt. Sträucher und Hecken sind zurückzuschneiden, die geschützten Bäume können bestehen bleiben.

Begründung

Definitive Klärung Geltungsbereich der Sichtzone (Parzelle 5665)

Der Fortbestand der geschützten Hecke HFUG 164 gemäss Schutzverordnung der Stadt Gossau ist dem Enteignungs- und Sichtzonenplan übergeordnet. Dennoch statuiert der Enteignungs- und Sichtzonenplan eine Sichtzone (Parzelle 5665), die im Widerspruch mit dem Heckenschutz steht.

Dieser Widerspruch ist aufzulösen, indem die im Enteignungs- und Sichtzonenplan abgebildete Sichtzone aus dem Plan entfernt wird. Eventualiter ist den betroffenen

Rückmeldung	Reaktion
Grundeigentümerschaften gestützt auf Art. 108 StrG eine definitive Zusicherung resp. Ausnahmeregelung zu erteilen, wonach der entgegenstehende Heckenschutz Vorrang hat vor der Sichtzonenregelung, dies auch im Falle künftiger baulicher Entwicklungen auf der betroffenen Parzelle.	
Antrag Siehe Stellungnahme „Situation Lärchensteig“. Begründung Siehe Stellungnahme „Situation Lärchensteig“.	Haltung Stadtrat Siehe entsprechende Rückmeldung.
Antrag <i>Definitive Klärung Geltungsbereich der Sichtzone (Parzelle 5665)</i> Die zuständige Behörde kann gemäss Art. 108 StrG Ausnahmen von Strassenabstandsvorschriften bewilligen, wenn Schutzobjekte nach Art. 115 PGB zu erhalten sind. Da mit der geschützten Hecke entlang des Lärchensteigs (Hecke 66 gemäss bisherigem Schutzplan respektive HFUG 164 gemäss neuem Schutzplan) ein Schutzobjekt nach Art. 115 Abs. 1 lit. f PGB vorliegt, wird eine entsprechende Ausnahme für Parzelle 5665 befürwortet. Begründung Der Fortbestand der geschützten Hecke HFUG 164 gemäss Schutzverordnung der Stadt Gossau ist dem Enteignungs- und Sichtzonenplan übergeordnet. Dennoch statuiert der Enteignungs- und Sichtzonenplan eine Sichtzone (Parzelle 5665), die im Widerspruch mit dem Heckenschutz steht. Dieser Widerspruch ist aufzulösen, indem die im Enteignungs- und Sichtzonenplan abgebildete Sichtzone aus dem Plan entfernt wird. Eventualiter ist den betroffenen Grundeigentümerschaften gestützt auf Art. 108 StrG eine definitive Zusicherung resp. Ausnahmeregelung zu erteilen, wonach der entgegenstehende Heckenschutz Vorrang hat vor der Sichtzonenregelung, dies auch im Falle künftiger baulicher Entwicklungen auf der betroffenen Parzelle.	Haltung Stadtrat Für die Sichtweiten auf den privaten Grundstücken ist der jeweilige Eigentümer zuständig. Mit dem Strassenprojekt werden die Soll- und Ist-Sichtweiten aufgezeigt. Sträucher und Hecken sind zurückzuschneiden, die geschützten Bäume können bestehen bleiben.

Rückmeldung	Reaktion
Antrag <i>Herleitung der Sichtweiten generell</i> Die Sichtweiten sind auf dem gesamten Lärchensteig über die ganze Länge aus einer massgebenden Geschwindigkeit von faktisch max. 25 km/h (statt 30 km/h) herzuleiten. Begründung Sämtliche Sichtweiten von einmündenden Zufahrten der Anstösser wurden überprüft. Die Ergebnisse der Prüfung sind im Landerwerbs-, Enteignungs- und Sichtzonenplan dargestellt. Als massgebende Geschwindigkeit für die Nachweise der Sichtweiten wurde dabei auf den Normalfall von 30 km/h abgestellt. Lediglich 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 faktisch max. 25 km/h. Bei den Sichtweiten in Richtung Norden ist der Fahrradverkehr aus dem Fuss- und Radweg massgebend (technischer Bericht, Seite 12). Entgegen diesen Ausführungen ist auf dem gesamten Lärchensteig von einer massgebenden Geschwindigkeit von faktisch max. 25 km/h auszugehen. Die daraus resultierenden Sichtweiten sind entsprechend abzubilden (nähere Begründung siehe Situation Lärchensteig, Tempobegrenzung auf faktisch 25 km/h).	Haltung Stadtrat Gemäss der Geschwindigkeitsmessung ist eine Reduktion für die Sichtweiten nicht möglich.
Antrag <i>Wahl des mildesten Mittels bei der Beschränkung von Eigentumsrechten</i> Der Freihaltebereich des Wendehammers soll vorliegend auf Grund des besonderen Einzelfalls nicht als Erwerbsfläche definiert werden. Die für den Überhang benötigte Freihaltefläche soll vielmehr gestützt auf die VSS-Norm 40 045 (Tabelle VSS Typen von Erschliessungsstrassen) im privaten Eigentum der Grundeigentümerschaften 5346 sowie 5462 und 5640 verbleiben. Die Freihaltfunktion ist mittels einer anderweitigen geeigneten Massnahme dinglicher Wirkung zu sichern. Begründung Begründung: Gemäss Enteignungs- und Sichtzonenplan erfordert der geplante	Haltung Stadtrat Die Wendeanlage wurde neu auf einen Lieferwagen ausgelegt (gemäss Richtlinie für Erschliessungsstrassen). Wurde so im Landerwerbs- und Enteignungsplan umgesetzt.

Rückmeldung

Reaktion

Wendehammer von den Grundeigentümerschaften am Strassenende folgende Landabgaben:

Grundeigentümerschaft 5698: 0 m2;

Grundeigentümerschaft 5346: 9 m2;

Strassenkorporation 5629: 10 m2;

Grundeigentümerschaft 5462 und 5640: 92 m2.

Grundeigentümerschaft 5462 und 5640 steuert somit 10 x mehr Fläche bei als Grundeigentümerschaft 5346, obschon ihre beiden Parzellen 5462 und 5640 am Strassenende (4'051 m2) bei weitem nicht 10 x grösser sind als Parzelle 5346 (591 m2). Diese unverhältnismässige einseitige Belastung ist nur deshalb vertretbar, weil der Grundeigentümerschaft 5462 und 5640 zugleich auch die projektauslösenden SNP-Parzellen (5663 und 4549) gehören. Wirkt umgekehrt die Abgabe von „nur“ 9 m2 zulasten Grundeigentümerschaft 5346 als bescheiden, so täuscht dieser Eindruck, denn für Grundeigentümerschaft 5346 handelt es sich bei den 9 m2 um eine wichtige südliche Fläche und damit um einen subjektiv erheblichen Eingriff in ihre Eigentumsrechte. Subjektiv gleichermassen unangenehm, wenn auch aus anderem Grund, ist für die Grundeigentümerschaft 5462 und 5640 die Tatsache, dass der geplante Wendehammer zu einer städtebaulich bedenklichen Verunstaltung der heute hochwertigen Zufahrtssituation (Parzelle 5462) und zu einer unvermeidlichen Baumfällung (Parzelle 5640) führt. Der Pflicht der Stadt Gossau, für nötige Eingriffe nur das mildeste Mittel zu wählen (Prinzip der Verhältnismässigkeit) kommt angesichts der schwierigen Ausgangslage der Betroffenen am Strassenende ein besonderes Gewicht zu. Gefordert vor diesem Hintergrund ist von Rechts wegen absolute Flächenminimierung (siehe Begründung Thema Situation Lärchensteig, Geometrie Wendehammer, Minimierung Flächenbedarf). Ebenfalls dürfen nötige Eingriffe in die Eigentumsrechte Betroffener nur mit dem mildesten Mittel erfolgen. Wenn es also nur ansatzweise möglich ist, den Betroffenen, namentlich der Grundeigentümerschaft 5346 entgegen zu kommen, indem zumindest ein Teil der benötigten 9 m2 in deren Eigentum

Rückmeldung	Reaktion
verbleiben kann, so ist die Stadt Gossau von Rechts wegen verpflichtet, diesen Ansatz zu wählen. Grundsätzlich – nicht jedoch in jedem Einzelfall zwingend – wird der sogenannte Überhangbereich eines Wendeplatz klassiert, sprich als Erwerbsfläche definiert, da dieser Bereich ebenfalls freigehalten werden muss für Manöver auf dem Wendeplatz. Die von den Grundeigentümerschaften 5346 respektive 5462 und 5640 verlangten 9 m2 respektive 92 m2 sind auf Grund dieser allgemeinen Praxis errechnet worden (technischer Bericht, Seite 17). Diese Praxis ist jedoch nicht sakrosankt, denn es existiert keine hinreichend bestimmte formellgesetzliche Grundlage, welche diese Praxis in jedem Einzelfall zwingend so verlangt. Der Rechtsdienst des kantonalen Baudepartements vermochte auf Anfrage auch keine solch zwingende Grundlage zu nennen. Es bietet sich für die vorliegende Einzelfallprüfung somit die VSS-Norm 40 045 (Tabelle VSS Typen von Erschliessungsstrassen) als zu wählende hinreichend bestimmte Rechtsgrundlage an: Gemäss dieser Tabelle (Spalte 3 Zufahrtsstrasse) ist es ausdrücklich gestattet, bei Wendeplätzen am Strassende von Sackgassen – der Lärchensteig ist eine Zufahrtsstrasse mit Sackgasse – auch private Vorplätze miteinzubeziehen. Somit bedeutet die Wahl des mildesten Mittels, dass man im vorliegenden Einzelfall den für den Überhang benötigten Freihaltebereich im privaten Eigentum der Grundeigentümerschaft 5346 belässt. Das gleiche Recht steht auch der betroffenen Grundeigentümerschaft 5462 und 5640 zu. Damit wären für die Grundeigentümerschaft 5346 nicht mehr 9 m2 abzugeben, sondern nur ca. 4 m2.	
Antrag Siehe Stellungnahme unter Strassenprojekt Begründung Siehe Stellungnahme unter Strassenprojekt	Haltung Stadtrat Siehe entsprechende Rückmeldung.
Werkleitungen Lärchensteig	
Rückmeldung	Reaktion
Karte / Pläne	

Rückmeldung	Reaktion
Antrag <i>Korrektur Haupteingang (HEG)</i> Auf dem Situationsplan ist der Hauseingang Lärchensteig 17/Parzelle 5346 nicht korrekt dargestellt. Der Haupteingang liegt auf der Ostseite des Hauses mit Zugang von der Kiesstrasse/Parzelle 5629 (siehe Geoportal). Wir bitten um entsprechende Korrektur, damit nicht von falschen Gegebenheiten ausgegangen wird. Begründung <i>Korrektur Haupteingang (HEG)</i> Der Haupteingang liegt auf der Ostseite des Hauses mit Zugang von der Kiesstrasse/Parzelle 5629 (siehe Geoportal). Der aktuell eingezeichnete Nebeneingang ist nur der Zugang zum Kellergeschoss. Damit nicht von falschen Gegebenheiten ausgegangen wird, ist der Plan entsprechend anzupassen.	Haltung Stadtrat Für das Strassenprojekt ist nur die Zufahrt zur Tiefgarage relevant.
Antrag <i>Verschiebung Kandelaber 791</i> Verschiebung des Kandelabers (Strassenbeleuchtung) auf Parzelle 5346 in südliche Richtung bis zum Grenzstein bei Parzelle 5346/5698, damit dieser bei Wendemanövern niemals angefahren wird. Begründung <i>Verschiebung Kandelaber 791</i> Verschiebung des Kandelabers (Strassenbeleuchtung) auf Parzelle 5346 in südliche Richtung bis zum Grenzstein bei Parzelle 5346/5698, damit dieser bei Wendemanövern niemals angefahren wird.	Haltung Stadtrat Dies wurde im Projekt so vorgesehen.
Allgemeine Rückmeldung	
Rückmeldung	Reaktion
Allgemeine Rückmeldung zum Sondernutzungsplan und Erschliessung Lärchensteig	

Rückmeldung	Reaktion
Bemerkung Baustellenverkehr Antrag: Für den Mehrverkehr und die Parkplatzsituation der Anstösser/Handwerker während der Bauphase der Strasse als auch der Überbauung Lärchenpark ist ein Verkehrskonzept zu erstellen. Das Verkehrskonzept soll auch die Einmündungsthematik (Schulkinder) zu umfassen. Begründung Während der Bauphase der Strasse (Sanierung Kanalisation) wird die Zufahrt zu dein einzelnen Grundstücken nicht oder nur sehr schwer möglich sein. Während der Bauphase Lärchenpark ist davon auszugehen, dass der gesamte Baustellenverkehr über den Lärchensteig erfolgen wird. Von Anstössern der Arvenstrasse sind klare Aussagen vorhanden, dass sie keinen Baustellenverkehr dulden werden. Dieser Baustellenverkehr inkl. Parkplatzsituation wird automatisch zu gefährlichen Situationen mit dem langsam Verkehr führen. Das Thema ist daher proaktiv anzugehen. Nicht abschliessend aber als mögliche Optionen zu prüfen wären eine Schliessung des Weges (Parzelle 5629), Errichtung von temporären Parkplätzen auf der Parzelle 5345, das Errichten einer separaten Baustellenzufahrt über die Parzelle 5345 oder ein Ampelsystem.	Haltung Stadtrat Ist im Baugesuch der Überbauung zu klären.
Rückmeldung	Reaktion
Allgemeine Rückmeldung zur Mitwirkung	
Bemerkung Als Strassenkorporation hätten wir uns ein frühzeitiges Miteinbeziehen gewünscht. Es kann nicht sein, dass wir als Eigentümer erstmals im offiziellen Mitwirkungsverfahren unsere Wünsche und notgedrungenen Anpassungen	Haltung Stadtrat Die Kritik wird zur Kenntnisnahme entgegengenommen.

Rückmeldung**Reaktion**

anbringen können. Heute müssen wir als Strassenkorporation nicht nur für die innerhalb der Strassenkorporation einstimmigen Änderungswünsche gegen die Stadt kämpfen, sondern auch noch eine Vermittlerrolle zwischen den unterschiedlichen Einzelinteressen der Anstösser einnehmen. Ein frühzeitiges Einbeziehen der Strassenkorporation und aller Eigentümer (gemeinsam /nicht einzeln bzw. gar nicht) mit einer offenen Kommunikation hätte unseres Erachtens vieles vereinfacht. Hier muss die Stadt noch an Ihrer Bürgerfreundlichkeit schaffen. Als Mitglieder der Strassenkorporation zahlen wir doppelt. Erstens für die Anpassungen der Strasse und als Steuerzahler für die unnötig gewesenen Doppelaufwände innerhalb der Stadtverwaltung.
