

Mitwirkungsbericht Sondernutzungsplan "Im Dorf"

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
3.3.1 Abstellplätze für Autos, Velos und Motorräder (Art. 15 BesV)			
165434		<p>Antrag / Bemerkung Die Anzahl Abstellplätze sind entsprechend einem in der Praxis zu erwartenden Bedarf zu erhöhen.</p> <p>Zumindest muss die Baugrube entsprechend ausgehoben werden, dass zusätzlicher Raum zwecks flexibler Nutzung zur Verfügung steht.</p> <p>Als Standort im Zentrum der Gemeinde ist entsprechender Bedarf der Öffentlichkeit / Allgemeinheit mit einzubeziehen.</p> <p>Begründung Gemäss Bericht Sondernutzungsplan wurde festgehalten: <i>“Die Anzahl Auto-Abstellplätze wurde einmal nach dem rechtskräftigen BauR Kaltbrunn und einmal nach der Norm 40 281 des Schweizerischen Verbands der Strassen-und Verkehrsfachleute (VSS) errechnet”</i></p> <p>Bei diesem Bauprojekt handelt es sich um einen Sondernutzungsplan innerhalb dessen die Möglichkeit besteht, von der Regelbauweise und allfälligen Normen abzuweichen.</p> <p>Im Nachbarquartier Langfeld wurde zur Erstellungszeit der Bedarf an Abstellmöglichkeiten für die heutige Zeit nachweislich unterschätzt.</p> <p>Mit dem Überbauungsprojekt soll meines Erachtens ein langfristig sinnvolles Projekt erstellt werden. Wollen wir unserer Nachkommenschaft identische Lasten (z.B. unzureichende Abstellmöglichkeiten) wie im vorgenannten Nachbarquartier hinterlassen?</p> <p>Bei der Gemeinde Kaltbrunn handelt es sich um eine ländliche Gemeinde in Voralpen mit entsprechenden Quartieren in teils erhöhten Lagen. Der Anteil an Individualverkehr liegt somit wohl oder übel</p>	<p>Die Anzahl Abstellplätze wurden anhand des Baureglementes sowie der VSS-Norm 40 281 berechnet. Diese Norm wie auch das Baureglement sind der Praxis entlehnt. Der Sondernutzungsplan «im Dorf» hat die für den eigenen Bedarf ausgewiesenen Abstellplätze sicherzustellen – nicht mehr und nicht weniger.</p> <p>Die aus heutiger Sicht fehlenden Parkplätze in älteren Quartieren (Bsp. Langfeld), welche den heutigen Mobilitätsbedürfnissen nicht mehr gerecht werden, können und dürfen der Bauherrschaft gesetzlich durch den Gemeinderat nicht überbunden werden.</p> <p>Die bestehenden Parkplätze im angesprochenen Quartier Langfeld geniessen Bestandesschutz. Erst bei einer geplanten Neuüberbauung können mehr und ausreichend Parkplätze aus heutiger Perspektive mittels Auflagen durch die Baukommission verlangt werden.</p> <p>Zudem stehen im Dorfkern von Kaltbrunn mit den Parkplätzen im Grünhof etc. Parkierungsflächen zur Verfügung, wenn auch in etwas entfernter Distanz.</p>

Sondernutzungsplan «Im Dorf»

Bericht der Teilnehmerrückmeldungen vom 18. November 2025

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<p>deutlich höher gegenüber städtischen Regionen. Folglich besteht erhöhter Bedarf an Abstellmöglichkeiten.</p> <p>Anlässlich der Bauzeit ist die Baugrube in der maximalen Grösse auszuheben. Eine allfällige Nutzungsanpassung kann gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Eine nachträgliche Erweiterung der Räumlichkeiten wird jedoch nie möglich sein.</p> <p>Bekanntlich sind in Kaltbrunn Lagerräume und Einstellmöglichkeiten z.B. für Wohnmobile und dergleichen rares Gut.</p> <p>Gewerbetreibende und Handelsgeschäfte werden es schwer haben, wenn unzureichende Abstellmöglichkeiten ihr Kundesegment an andere attraktivere Standorte abwandern lassen.</p> <p>Was zeichnet die Attraktivität einer Gemeinde aus?</p> <p>Auch die Gemeindebehörden (einer fortschrittlichen und attraktiven Gemeinde?) müssen sich Ihrer Verantwortung bewusst werden. Absprachen mit Projektteam, Bauherrschaft, Behörde sind gefordert.</p> <p>Die Überbauung "imDorf" beeinflusst aufgrund ihrer zentralen Lage die Verkehrs- und Erschliessungssituation über Jahrzehnte. Dies gilt es zu berücksichtigen beim Verkehrs- und Parkierungskonzept im Zentrum der Gemeinde! Es bietet sich die Gelegenheit an, die Parkplätze unter die Erde zu verlegen.</p>	

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
3.3.2 Erschliessung (Art. 16 BesV)			
165432		<p>Antrag / Bemerkung In den Unterlagen zur Mitwirkung kann nachgelesen werden: "Die Erstellung einer Tiefgarage mit einer rationellen Erschliessung und die Schaffung von weitgehend verkehrsfreien Aussenräumen,"</p>	<p>Grundsätzlich wird auf Kapitel 3.3.2 im Planungsbericht sowie auf die Beilagen 4a «Verkehrsgutachten Knoten Uznacherstrasse/Grafenaustrasse» und 4b (Anhang) verwiesen.</p> <p>Der Sondernutzungsplan sieht die Haupteerschliessung für den motorisierten Individualverkehr der Neuüberbauung über die Strassen</p>

Sondernutzungsplan «Im Dorf»

Bericht der Teilnehmerrückmeldungen vom 18. November 2025

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<p>Eine Erschliessung der neuen Tiefgarage / zu bebauendes Areal hat effektiv rationell zu erfolgen. Nicht nur auf dem Papier!</p> <p>Begründung Eine vorgesehene Erschliessung über die Langfeldstrasse kann nicht als rationell bezeichnet werden.</p> <p>Zuviel zusätzlicher Verkehr wird über ein bestehendes Quartier geführt. Auslegung / Dimensionierung zur Berechnung der Verkehrsbelastung der Langfeldstrasse / Brändliguetstrasse aus der Bauzeiten sind aufzuzeigen und vorzulegen.</p> <p>Die Verkehrsführung (Ein- und Ausfahrt) in die Tiefgarage "imDorf" hat direkt ab der Grafenaustrasse (Gemeindestrasse 2. Klasse) zu erfolgen. Z. Bsp. am Standort der Einfahrt zur TG zu den bestehenden Mehrfamilienhäuser an der Grafenaustrasse.</p>	<p>Grafenaustrasse sowie Langfeld vor. Beide sind als Gemeindestrasse 2. Klasse klassiert und dienen gemäss StrG Art. 8 der Groberschliessung. Direkt ab der Uznacherstrasse werden einige oberirdische Besucherparkplätze angefahren, sowie die Parkierung des bestehenden Wohn- und Geschäftshauses auf dem Grundstück Nr. 135 (Uznacherstrasse 9) und des Wohnhauses Uznacherstrasse 7. Letzteres liegt ausserhalb des SNP-Perimeters.</p> <p>Die Tiefgarage für die Neuüberbauung verfügt über zwei Zufahrten. Eine direkt nach dem Abbiegen von der Uznacherstrasse ab der Grafenaustrasse, über die 23 Parkplätze zugänglich sind für beide Mehrfamilienhäuser auf der Parzelle Hager. Die andere über das Langfeld über die 108 Parkplätze zugänglich sind. Über das Langfeld erfolgen – mit Ausnahme der 6 Besucherparkplätze – keine Wegfahrten, die Ausfahrt für die gesamte Tiefgarage von 131 Parkplätzen erfolgt auf die Grafenaustrasse. Damit wird Rücksicht auf die bestehenden Wohnbauten am Langfeld genommen.</p> <p>Ein- und Ausfahrten der Tiefgarage sind einzig an den zwei im Situationsplan bezeichneten Stellen an der Grafenaustrasse (Sektor A) und am Langfeld (Sektor B) zulässig.</p> <p>Im Sektor B ist nur die Einfahrt in die Tiefgarage zulässig, sämtliche Ausfahrten müssen im Sektor A erfolgen. Im Richtprojekt ist ersichtlich, dass am Langfeld (Sektor B) entsprechend nur eine einspurige Zufahrt zur Tiefgarage vorgesehen ist. Dank einer unterirdischen Verbindung zwischen den beiden Tiefgaragen im Sektor A und Sektor B werden alle Ausfahrten im Sektor A auf die Grafenaustrasse erfolgen. Die Zufahrt zum Sektor A erfolgt ebenfalls an der Ein-/Ausfahrt Grafenaustrasse. Mit dieser Massnahme, die im Rahmen der Information und Anhörung der Nachbarschaft entwickelt wurde, kann der durch die Überbauung ausgelöste Mehrverkehr für den südlichen Teil der Grafenaustrasse und das Langfeld um die Hälfte reduziert werden.</p>

Sondernutzungsplan «Im Dorf»

Bericht der Teilnehmerrückmeldungen vom 18. November 2025

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
			<p>Die vorliegende Verkehrsführung trägt den Sicherheitsaspekten Rechnung und führt nicht zu einer einseitigen Belastung der Grafenastrasse.</p> <p>Für eine Erschliessung des Planungsgebiets über ein unbeteiligtes Nachbargrundstück bzw. durch die bestehende Tiefgarage auf diesem Grundstück fehlt eine rechtliche Grundlage, die einen solchen Eingriff rechtfertigen würde.</p>

Situationsplan

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Karte / Pläne			
162662		<p>Antrag / Bemerkung Die Erschliessung der Parkplätze für die neue Überbauung soll direkt ab Uznacherstrasse (Sektor C) oder über die bereits bestehende Einfahrt für die Parkplätze der Migros statt über die Grafenau-/Langfeldstrasse erfolgen.</p> <p>Massnahmen, sofern der Antrag abgelehnt wird:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Temporeduktion auf der Kantonsstrasse auf Tempo 30 (Einfahrt wird erleichtert, mangelnde Sicht Richtung Uznach) 2. Temporeduktion auf der Grafenastrasse auf Tempo 30 (Schutz des Quartier-/Fussgängerverkehrs) 3. Die Wegfahrt ab Tankstelle muss klar verbessert werden (Signale, Regelung der Wegfahrt) 4. Verbesserung des Sichtfeldes Richtung Uznach (Wegfall äusserer Tankplatz?) 	<p>Grundsätzlich wird auf Kapitel 3.3.2 im Planungsbericht sowie auf die Beilagen 4a «Verkehrsgutachten Knoten Uznacherstrasse/Grafenastrasse» und 4b (Anhang) verwiesen.</p> <p>Der Sondernutzungsplan sieht die Haupteerschliessung für den motorisierten Individualverkehr der Neuüberbauung über die Strassen Grafenastrasse sowie Langfeld vor. Beide sind als Gemeindestrasse 2. Klasse klassiert und dienen gemäss StrG Art. 8 der Groberschliessung. Direkt ab der Uznacherstrasse werden einige oberirdische Besucherparkplätze angefahren, sowie die Parkierung des bestehenden Wohn- und Geschäftshauses auf dem Grundstück Nr. 135 (Uznacherstrasse 9) und des Wohnhauses Uznacherstrasse 7. Letzteres liegt ausserhalb des SNP-Perimeters.</p> <p>Die Tiefgarage für die Neuüberbauung verfügt über zwei Zufahrten. Eine direkt nach dem Abbiegen von der Uznacherstrasse ab der Grafenastrasse, über die 23 Parkplätze zugänglich sind für beide Mehrfamilienhäuser auf der Parzelle Hager. Die andere über das Langfeld über die 108 Parkplätze zugänglich sind. Über das Langfeld erfolgen – mit Ausnahme der 6 Besucherparkplätze – keine</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<p>Begründung Die Einfahrt in die Kantonsstrasse und das Abbiegen in die Grafenastrasse ist aufgrund der örtlichen Situation gefährlich und äusserst ungünstig für mehr Verkehr.</p> <p>Die Sichtverhältnisse bei Einbiegen von der Grafenastrasse in die Uznacherstrasse sind sehr schlecht. Insbesondere wenn Fahrzeuge an der äusseren Parkfläche an der Tanksäule stehen, ist der Verkehr von Uznach herkommend erst im letzten Moment ersichtlich.</p> <p>Zudem fahren die Fahrzeuge ab Grundstück 716 (Avia Tankstelle) nach dem Tankvorgang in die Grafenastrasse ein, holen aus und wenden im engsten Radius um 90 Grad direkt auf dem Einlenker um im Anschluss nach Uznach oder Kaltbrunn in die Kantonsstrasse einzubiegen. Dabei kommt es sehr oft zu gefährlichen Situationen. Wenn ein Fahrzeug von Uznach herkommend rechts in die Grafenastrasse abbiegt und gleichzeitig ein Fahrzeug nach dem Tankvorgang in die Grafenastrasse fährt, befinden sich in diesem Moment beide Fahrzeuge gegenseitig im toten Winkel. Es sind schon jetzt regelmässig gefährliche Szenen zu beobachten.</p> <p>Weiter soll verhindert werden, dass unnötiger zusätzlicher Verkehr die Quartiere belasten. Der Langsamverkehr und Lärmsituation wird dadurch verschlechtert. Mehrere Garagenzufahrten (ehemals Bank Linth usw.) führen direkt ab Privatgrundstück in die Kantonsstrasse, weshalb nicht auch hier? Zusammen mit flankierenden Massnahmen (Temporeduktion auf Kantonsstrasse nahe Dorfzentrum) wäre</p>	<p>Wegfahrten, die Ausfahrt für die gesamte Tiefgarage von 131 Parkplätzen erfolgt auf die Grafenastrasse. Damit wird Rücksicht auf die bestehenden Wohnbauten am Langfeld genommen.</p> <p>Ein- und Ausfahrten der Tiefgarage sind einzig an den zwei im Situationsplan bezeichneten Stellen an der Grafenastrasse (Sektor A) und am Langfeld (Sektor B) zulässig.</p> <p>Im Sektor B ist nur die Einfahrt in die Tiefgarage zulässig, sämtliche Ausfahrten müssen im Sektor A erfolgen. Im Richtprojekt ist ersichtlich, dass am Langfeld (Sektor B) entsprechend nur eine einspurige Zufahrt zur Tiefgarage vorgesehen ist. Dank einer unterirdischen Verbindung zwischen den beiden Tiefgaragen im Sektor A und Sektor B werden alle Ausfahrten im Sektor A auf die Grafenastrasse erfolgen. Die Zufahrt zum Sektor A erfolgt ebenfalls an der Ein-/Ausfahrt Grafenastrasse. Mit dieser Massnahme, die im Rahmen der Information und Anhörung der Nachbarschaft entwickelt wurde, kann der durch die Überbauung ausgelöste Mehrverkehr für den südlichen Teil der Grafenastrasse und das Langfeld um die Hälfte reduziert werden.</p> <p>Das kantonale Tiefbauamt fordert für Grundstücke entlang von Kantonsstrassen im Grundsatz eine rückwärtige Erschliessung über das Gemeindestrassennetz. Ausnahmen von diesem Grundsatz sind nur bewilligungsfähig, wenn eine rückwärtige Erschliessung nicht möglich oder nicht verhältnismässig wäre. Die Möglichkeit einer Erschliessung des Gesamtareals direkt ab der Uznacherstrasse wurde bereits frühzeitig abgeklärt, aber durch die kantonalen Behörden abgelehnt. Die zwei bestehenden, oberirdischen Ein- und Ausfahrten dürfen künftig nur noch zur Erschliessung des Sektors C sowie zur oberirdischen Zu- und Wegfahrt ins Areal (Besucher-PP, Anlieferungen, Kehrachtsammlung, Notfallerschliessung) dienen.</p> <p>Auch einer Erschliessung über den benachbarten Rössliguet-Parkplatz würden die kantonalen Behörden nicht zustimmen.</p>

Sondernutzungsplan «Im Dorf»

Bericht der Teilnehmerrückmeldungen vom 18. November 2025

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<p>auch eine gewünschte Verlangsamung des Verkehrs ein positiver Nebeneffekt.</p> <p>Zusammenfassend gesagt, wäre eine Erschliessung ab Sektor C in vieler Hinsicht ein Vorteil und könnte neu gestaltet werden. Die Ein-/Ausfahrt Grafenaustrasse eignet sich aus oben erwähnten Punkten nicht für mehr Verkehr.</p>	<p>Die vorgesehene, rückwärtige Erschliessung des Areals wird vom Tiefbauamt als «mustergültig» und die Lage der Zufahrten zur Tiefgarage als «verträglich» bezeichnet.</p> <p>Die vorliegende Verkehrsführung trägt den Sicherheitsaspekten Rechnung und führt nicht zu einer einseitigen Belastung der Grafenaustrasse.</p> <p>Für die Sicherheit und das Geschwindigkeitsregime auf den umliegenden Strassen und für die Behebung von allfälligen Missständen sind grundsätzlich die jeweiligen kantonalen und kommunalen Behörden zuständig. Eine Überbindung dieser Verantwortung an eine private Bauherrschaft wäre nicht zulässig.</p> <p>Die Politische Gemeinde Kaltbrunn nimmt sich dem Anliegen nach einer Tempo-30-Zone auf den angrenzenden Gemeindestrasse sowie insgesamt der Verkehrssicherheit auf der Grafenaustrasse/quartierübergreifend (Wegfahrt Tankstelle, gebautes Trottoir, Markierung Rechtsvortritt, etc.) an und prüft Massnahmen. Auf Gemeindestrassen 2. Klasse sind Tempo-30-Zonen möglich, aber zwingend mit baulichen, verkehrsberuhigenden Massnahmen verbunden.</p> <p>Die beschriebene Sicht-Problematik im Bereich der Einmündung der Grafenaustrasse in die Uznacherstrasse liegt ausserhalb des SNP-Perimeters. Zudem ist anzumerken, dass für den Tankplatz eine rechtskräftige Baubewilligung besteht, welche den Bestand garantiert.</p> <p>Für das Geschwindigkeitsregime auf der Kantonsstrasse ist der Kanton zuständig. Die Hürden zur Einführung von Geschwindigkeitsreduktionen auf dem übergeordneten Strassennetz wurden in letzter Zeit durch gesetzliche Änderungen auf Stufe Bund und Kanton deutlich erhöht.</p>

Sondernutzungsplan «Im Dorf»

Bericht der Teilnehmerrückmeldungen vom 18. November 2025

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
162667		<p>Antrag / Bemerkung Tempo 30 auf der gesamten Grafenaustrasse (bis Höhe Fahrverbot) sowie betroffene Langfeldstrasse</p> <p>Markierung Rechtsvortritt im ganzen Quartier</p> <p>Begründung Der Abbieger Grafenaustrasse/Langfeldstrasse ist sehr unübersichtlich. Der abbiegende Verkehr sieht erst fast direkt auf der Kreuzung die anderen Verkehrsteilnehmenden. Durch das abfallende Terrain fahren die Fahrzeuge meist mit hohem Tempo durchs Quartier, der Mehrverkehr rechtfertigt aus Sicherheitsgründen eine Verlangsamung des Verkehrs.</p>	<p>Die Politische Gemeinde Kaltbrunn nimmt sich dem Anliegen nach einer Tempo-30-Zone auf den angrenzenden Gemeindestrasse sowie insgesamt der Verkehrssicherheit auf der Grafenaustrasse/quartierübergreifend (Wegfahrt Tankstelle, gebautes Trottoir, Markierung Rechtsvortritt, etc.) an und prüft Massnahmen. Auf Gemeindestrassen 2. Klasse sind Tempo-30-Zonen möglich, aber zwingend mit baulichen, verkehrsberuhigenden Massnahmen verbunden.</p>
165353		<p>Antrag / Bemerkung Die öffentliche Wegverbindung für den Fuss- und Veloverkehr zwischen der Uznacherstrasse und der Erschliessungsstrasse Langfeld / Brändliguet ist anzupassen / umzulegen / zu redimensionieren.</p> <p>Begründung Die Einmündung der Wegverbindung Fuss- und Veloverkehr zwischen der Uznacherstrasse und der Erschliessungsstrasse Langfeld / Brändliguet liegt unmittelbar vor der Einfahrt zur Tiefgarage Brändliguet 7 - 11.</p> <p>=> Aufgrund der Anordnung der Einmündung und des zu erwartenden Verkehrsaufkommens entstehen gefährliche Verkehrssituationen.</p> <p>Ebenfalls sind im Bereich der geplanten Wegverbindung / Rössliguetweg Fahrradabstellplätze vorgesehen. In einem familienfreundlichen Quartier (was zu hoffen ist) wollen Fahrräder inkl. Kinderan-</p>	<p>Die Verkehrssituation im Einmündungsbereich der Wegverbindung auf die Quartierstrasse wurde nochmals geprüft und im Richtprojekt folgende Massnahmen ergänzt: Einfügen einer zweiten Schranke, um die Durchfahrt zu verlangsamen. Einfügen eines Absatzes/Mäuerchens entlang des Wegs, um ein Ausweichen/Abkürzen über die angrenzende Grünfläche zu verhindern.</p> <p>Die Breite von 3.50 m entspricht der Regelbreite für gemeinsame Rad- und Fusswege gemäss den kantonalen Richtlinien.</p>

Sondernutzungsplan «Im Dorf»

Bericht der Teilnehmerrückmeldungen vom 18. November 2025

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<p>hänger abgestellt werden. Anlässlich der Sprechstunde zur Mitwirkung wurde durch die Planerschaft eine Absperrung hin zur Erschliessungsstrasse Langfeld / Brändliguet aufgezeigt.</p> <p>=> Eine Absperrung zur Erschliessungsstrasse Langfeld / Brändliguet hin, welche ein praktikables Durchkommen für Kinderanhänger ermöglicht, wird sich als wirkungslos erweisen, zur Verhinderung des "Raserverkehrs".</p> <p>Die Wegverbindung für den Fuss- und Veloverkehr zwischen der Uznacherstrasse und der Erschliessungsstrasse Langfeld / Brändliguet ist in einer Breite von 3.5m!! projektiert.</p> <p>=>Die Dimensionierung von 3.5m für eine Wegverbindung steht in keinem Verhältnis zu 5m Breite für die Erschliessungsstrasse (Quartierstrasse) Langfeld / Brändliguet! Zudem ist es bald überall üblich, dem motorisierten Individualverkehr (inkl. LKW-Zulieferung!) zusätzlich verkehrsbehindernde Insellösungen auf die Fahrbahn zu platzieren!</p> <p>=> Eine Wegverbindung für den Fuss- und Veloverkehr zum «Lümmeln» welche auf 3.5m überdimensioniert wird ist völlig überrissen und unnötig! Eine Breite von 2m würde völlig ausreichen. Siehe bestehender Rössliguetweg.</p>	
165360		<p>Antrag / Bemerkung Für die Verkehrs-Erschliessung der neuen Überbauung "im Dorf" sind praktikable und glaubhafte Lösungen zu suchen und zu kommunizieren.</p> <p>Begründung 1. Um der Realisierung eines Bauvorhabens ernsthafte Chancen einzuräumen, ist dessen Planung weitsichtig und weiträumig an-</p>	<p>Grundsätzlich wird auf Kapitel 3.3.2 im Planungsbericht sowie auf die Beilagen 4a «Verkehrsgutachten Knoten Uznacherstrasse/Grafenaustrasse» und 4b (Anhang) verwiesen.</p> <p>Der Sondernutzungsplan sieht die Haupteerschliessung für den motorisierten Individualverkehr der Neuüberbauung über die Strassen Grafenaustrasse sowie Langfeld vor. Beide sind als Gemeindestrasse 2. Klasse klassiert und dienen gemäss StrG Art. 8 der Groberschliessung. Direkt ab der Uznacherstrasse werden einige</p>

Sondernutzungsplan «Im Dorf»

Bericht der Teilnehmerrückmeldungen vom 18. November 2025

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<p>zugehen. Anstösser und deren bekannten / bestehenden Herausforderungen müssen anerkannt und ernsthaft mit einbezogen werden. Es sollen Mitstreiter und Begleiter statt Gegner und Verhinderer gewonnen werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Unzureichende Parkmöglichkeiten bzw. unerlaubtes Parkgebaren von Fahrzeugen der Liegenschaft MFH Langfeld einfach zu missachten / streichen / zu entfernen (getreu dem Motto "ist nicht unser Problem") ist einer guten nachbarschaftlichen Beziehung nicht förderlich. - Eine massive Frequenzerhöhung einer Quartierstrasse (Langfeldstrasse) mit angrenzender Parkplätze (rückwärts ab Strasse ein- / ausfahren) führt zu markant steigender Unfallgefahr. <p>2. Zitat aus öffentliche Mitwirkung Sprechstunde, Besprechungsnotiz: <i>«Einfahrten in die Kantonsstrasse wurden nur oberirdisch (nicht in die Tiefgarage) bewilligt.»</i></p> <p>Empfehlung: Kontaktaufnahme mit Gemeinderat Benken und F&H Architektur Benken. Begründung: Unglaublich welches Projekt bei der Zentrumsüberbauung in Benken, durch den Gemeinderat Benken und F&H Architektur Benken, mit Unterstützung / Genehmigung des Tiefbauamt St. Gallen? realisiert wurde!</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einfahrt in Tiefgarage direkt ab Kantonsstrasse für mehrere Mehrfamilienhäuser mit Gewerbetteil! - 90-Kurve inkl. "Linksabbieger" direkt in der Kurve der Kantonsstrasse! <p>Bestimmt besteht Erklärungsbedarf, warum dagegen «imDorf» Kaltbrunn nicht direkt ab Grafenaustrasse (Gemeindestrasse 2. Klasse)</p>	<p>oberirdische Besucherparkplätze angefahren, sowie die Parkierung des bestehenden Wohn- und Geschäftshauses auf dem Grundstück Nr. 135 (Uznacherstrasse 9) und des Wohnhauses Uznacherstrasse 7. Letzteres liegt ausserhalb des SNP-Perimeters.</p> <p>Die Tiefgarage für die Neuüberbauung verfügt über zwei Zufahrten. Eine direkt nach dem Abbiegen von der Uznacherstrasse ab der Grafenaustrasse, über die 23 Parkplätze zugänglich sind für beide Mehrfamilienhäuser auf der Parzelle Hager. Die andere über das Langfeld über die 108 Parkplätze zugänglich sind. Über das Langfeld erfolgen – mit Ausnahme der 6 Besucherparkplätze – keine Wegfahrten, die Ausfahrt für die gesamte Tiefgarage von 131 Parkplätzen erfolgt auf die Grafenaustrasse. Damit wird Rücksicht auf die bestehenden Wohnbauten am Langfeld genommen.</p> <p>Ein- und Ausfahrten der Tiefgarage sind einzig an den zwei im Situationsplan bezeichneten Stellen an der Grafenaustrasse (Sektor A) und am Langfeld (Sektor B) zulässig.</p> <p>Im Sektor B ist nur die Einfahrt in die Tiefgarage zulässig, sämtliche Ausfahrten müssen im Sektor A erfolgen. Im Richtprojekt ist ersichtlich, dass am Langfeld (Sektor B) entsprechend nur eine einspurige Zufahrt zur Tiefgarage vorgesehen ist. Dank einer unterirdischen Verbindung zwischen den beiden Tiefgaragen im Sektor A und Sektor B werden alle Ausfahrten im Sektor A auf die Grafenaustrasse erfolgen. Die Zufahrt zum Sektor A erfolgt ebenfalls an der Ein-/Ausfahrt Grafenaustrasse. Mit dieser Massnahme, die im Rahmen der Information und Anhörung der Nachbarschaft entwickelt wurde, kann der durch die Überbauung ausgelöste Mehrverkehr für den südlichen Teil der Grafenaustrasse und das Langfeld um die Hälfte reduziert werden.</p> <p>Das kantonale Tiefbauamt fordert für Grundstücke entlang von Kantonsstrassen im Grundsatz eine rückwärtige Erschliessung über das Gemeindestrassennetz. Ausnahmen von diesem Grundsatz sind nur</p>

Sondernutzungsplan «Im Dorf»

Bericht der Teilnehmerrückmeldungen vom 18. November 2025

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		erschlossen werden darf. Es müssten wohl identische Ellen aus den Amtstuben in St. Gallen beschafft werden?	<p>bewilligungsfähig, wenn eine rückwärtige Erschliessung nicht möglich oder nicht verhältnismässig wäre. Die Möglichkeit einer Erschliessung des Gesamtareals direkt ab der Uznacherstrasse wurde bereits frühzeitig abgeklärt, aber durch die kantonalen Behörden abgelehnt. Die zwei bestehenden, oberirdischen Ein- und Ausfahrten dürfen künftig nur noch zur Erschliessung des Sektors C sowie zur oberirdischen Zu- und Wegfahrt ins Areal (Besucher-PP, Anlieferungen, Kehrachtsammlung, Notfallerschliessung) dienen.</p> <p>Auch einer Erschliessung über den benachbarten Rössliguet-Parkplatz würden die kantonalen Behörden nicht zustimmen.</p> <p>Die vorgesehene, rückwärtige Erschliessung des Areals wird vom Tiefbauamt als «mustergültig» und die Lage der Zufahrten zur Tiefgarage als «verträglich» bezeichnet.</p> <p>Die vorliegende Verkehrsführung trägt den Sicherheitsaspekten Rechnung und führt nicht zu einer einseitigen Belastung der Grafenaustrasse.</p>
Postalische Eingabe		<p>Antrag / Bemerkung Erschliessung über Langfeldstrasse/Liegenschaft 1111 ist nicht statthaft, weil kein Fahrwegrecht besteht und die Erschliessung auch aus planerischen Gründen anderweitig erfolgen muss. Der Situationsplan, die besonderen Vorschriften (vgl. Art. 16) und das Richtprojekt sind entsprechend anzupassen. Auf eine Einfahrt in die Tiefgarage via Langfeld ist zu verzichten.</p> <p>Begründung Auf der Liegenschaft Nr. 1111 befindet sich auch das entsprechende Teilstück der Strasse Langfeld. Der Sondernutzungsplan sieht die teilweise Erschliessung des Projektes über die Strasse Langfeld vor (Zufahrt zu deutlich über 100 Parkplätzen).</p>	<p>Die Strasse «Langfeld» liegt zwar auf einem Privatgrundstück, ist jedoch als Gemeindestrasse 2. Klasse klassiert und dient somit der Groberschliessung des Baugebietes, worunter auch die Parzellen des Sondernutzungsplans gehören. Die Öffentlichkeit resp. die Widmung/Klassierung hängt nicht von den Eigentumsverhältnissen ab. Gemeindestrassen 2. Klasse sind nur in der Regel und nicht in jedem Fall (keine zwingende Bedingung) im Eigentum der Politischen Gemeinde. Da eine Klassierung im Strassenplan vorliegt, ist keine Regelung mittels Dienstbarkeiten erforderlich.</p> <p>Verschiedene Verweise/Referenzen dazu: Gemeindestrassen zweiter Klasse dienen der Groberschliessung des Baugebietes und der Erschliessung grösserer Siedlungsgebiete</p>

Sondernutzungsplan «Im Dorf»

Bericht der Teilnehmerrückmeldungen vom 18. November 2025

Die GS-Eigentümerin stimmt einer Erschliessung des Projektes über die in ihrem Eigentum stehende Liegenschaft Nr. 1111 nicht zu. Es bestehen zu Lasten der Liegenschaft Nr. 1111 keine grundblich gesicherten Fahrwegrechte zu Gunsten der Liegenschaften Nr. 1095, 134 und 135. Die Zufahrt kann nicht über die Strasse Langfeld und die Liegenschaft Nr. 1111 erfolgen. Daran ändert im Übrigen auch die Klassierung der Strasse Langfeld als Gemeindestrasse 2. Klasse nichts. Erstens steht die Strasse entgegen Art. 11 Abs. 2 StrG nicht im Eigentum der politischen Gemeinde, sondern nach wie vor im Eigentum meiner Mandantin (es liegt mithin ein Ausnahmefall vor). Zweitens stehen Gemeindestrassen bloss im Rahmen ihrer Zweckbestimmung dem Gemeingebrauch offen (Art. 17 Abs. 1 StrG). Zweck der Klassierung als Gemeindestrasse 2. Klasse war und ist die Erschliessung des Gebietes Brändliguet. Die Liegenschaften Nr. 1095, 134 und 135 waren nie über das Langfeld erschlossen und verfügen über eine anderweitig hinreichende Erschliessung.

Neben rechtlichen Hinderungsgründen sprechen insbesondere auch planerische Überlegungen gegen eine derartige Erschliessung. Genau wie die Ausfahrt kann auch die Zufahrt sämtlicher Parkplätze technisch ohne Weiteres auf dem Baufeld «Hager» (Sektor A) realisiert werden, zumal die beiden Tiefgaragen ohnehin miteinander verbunden sind. Die Erschliessung von mehr als 100 Parkplätzen über einen unnötigen langen Weg durch ein Wohngebiet widerspricht bei dieser Ausgangslage jeglichen erschliessungsrechtlichen und umweltrechtlichen Grundsätzen, zumal gerade bei Sondernutzungsplänen die Zufahrt/Wegfahrt zu Tiefgaragen möglichst zu bündeln sind («zusammengefasste Ein- und Ausfahrt»). Der Sondernutzungsplan weist damit auch die erforderlichen Vorteile nicht auf. Hinzu kommen erhebliche Sicherheitsdefizite sowohl im Bereich der Kreuzung Grafenastrasse/Langfeld als auch auf der Langfeld(-strasse), was durch den Erläuterungsbericht (vgl. S. 58) ausdrücklich bestätigt wird («an diesem Knoten bestehen tatsächlich Defizite» und «der Fussgängerschutz ist tatsächlich nur auf der Grafenastrasse ausreichend») und ebenfalls klar gegen die gewählte Erschliessungslösung spricht.

ausserhalb des Baugebietes. Sie stehen in der Regel dem allgemeinen Motorfahrzeugverkehr offen (Art. 8 Abs. 2 StrG).

Gemeindestrassen erster und zweiter Klasse sind in der Regel Eigentum der politischen Gemeinde (Art. 11 Abs. 2 StrG).

Strassen stehen im Rahmen ihrer Zweckbestimmung dem Gemeingebrauch offen (Art. 17 Abs. 1 StrG).

Die Einteilung einer Strasse richtet sich nach den tatsächlichen Verhältnissen und der geplanten Zweckbestimmung. Abzustellen ist somit auf die tatsächliche und/oder geplante Funktion einer Strasse. Die Öffentlichkeit einer Strasse hängt nicht vom privatrechtlichen Eigentum an deren Fläche ab (Guido Germann, Kurzkomentar zum st. Gallischen Strassengesetz vom 12. Juni 1988).

Grundsätzlich wird auf Kapitel 3.3.2 im Planungsbericht sowie auf die Beilagen 4a «Verkehrsgutachten Knoten Uznacherstrasse/Grafenastrasse» und 4b (Anhang) verwiesen.

Der Sondernutzungsplan sieht die Haupteerschliessung für den motorisierten Individualverkehr der Neuüberbauung über die Strassen Grafenastrasse sowie Langfeld vor. Beide sind als Gemeindestrasse 2. Klasse klassiert und dienen gemäss StrG Art. 8 der Groberschliessung. Direkt ab der Uznacherstrasse werden einige oberirdische Besucherparkplätze angefahren, sowie die Parkierung des bestehenden Wohn- und Geschäftshauses auf dem Grundstück Nr. 135 (Uznacherstrasse 9) und des Wohnhauses Uznacherstrasse 7. Letzteres liegt ausserhalb des SNP-Perimeters.

Die Tiefgarage für die Neuüberbauung verfügt über zwei Zufahrten. Eine direkt nach dem Abbiegen von der Uznacherstrasse ab der Grafenastrasse, über die 23 Parkplätze zugänglich sind für beide Mehrfamilienhäuser auf der Parzelle Hager. Die andere über das Langfeld über die 108 Parkplätze zugänglich sind. Über das Langfeld erfolgen – mit Ausnahme der 6 Besucherparkplätze – keine

Sondernutzungsplan «Im Dorf»

Bericht der Teilnehmerrückmeldungen vom 18. November 2025

Im Erläuterungsbericht wird zu den vorstehenden Einwendungen, welche der Bauherrschaft bekannt sind, geltend gemacht (S. 58), das kantonale Tiefbauamt begrüsse die vorgesehene Verkehrserschliessung. Eine Solche Äusserung des Tiefbauamtes ist den Unterlagen nicht zu entnehmen. Das kantonale Tiefbauamt begrüsst praxisgemäss die rückwärtige Erschliessung (also nicht direkt von der Kantonsstrasse), was aber auch durch die Anordnung sämtlicher Einfahrten in die Tiefgarage direkt von der Grafenastrasse sichergestellt wäre. Weiter wird behauptet (vgl. S. 58 Erläuterungsbericht), eine Ein- und Ausfahrt für die gesamte Tiefgarage im Nahbereich des Knotens Uznacher-/Grafenastrasse wäre bezüglich Verkehrsablauf ungünstig. Diese Behauptung wird gestützt auf die vorliegenden Unterlagen nicht ansatzweise belegt bzw. ist sogar aktenwidrig. Die von der Grafenastrasse in die Tiefgarage einfahrenden Fahrzeuge müssen die von Tiefgarage ausfahrenden Fahrzeuge nicht kreuzen. Entscheidend ist sodann, dass mit dem Verkehrsgutachten Knoten Uznacherstrasse / Grafenastrasse der Arbeitsgruppe für Siedlungsplanung und Architektur AG vom 16. Dezember 2022, rev. 20.02.2023, ausdrücklich geprüft wurde, ob eine Erschliessung aller 131 Abstellplätzen über die Grafenastrasse ohne Rückstau auf die Uznacherstrasse möglich wäre (vgl. S. 23 des Verkehrsgutachtens). Aus dem Gutachten ergibt sich somit klar, dass bei dieser Lösung noch immer sämtliche Verkehrsströme eine Verkehrsqualitätsstufe A (sehr gut) aufweisen würden. Zusammenfassend kommt das Gutachten zum Schluss (vgl. S. 27): «Abschliessend zeigt die Einzelknotenberechnung keine kritischen Auswirkungen für die Uznacherstrasse, sollte die Neuüberbauung «im Dorf» ausschliesslich über die Tiefgaragenzufahrt ab der Grafenastrasse erschlossen werden».

Wenn im Erläuterungsbericht schliesslich geltend gemacht wird (vgl. S. 58), die Verbindung der beiden Tiefgaragen und die unterirdische Führung des gesamten ausfahrenden (recte einfahrenden) Verkehrs zur (recte von der) Grafenastrasse würde zu erheblichen Mehrkosten führen, so ist dies ebenfalls nicht nachzuvollziehen. Die beiden Tiefgaragen sind bereits miteinander verbunden und der gesamte ausfahrende Verkehr wird über die Tiefgarage im Sektor A direkt in

Wegfahrten, die Ausfahrt für die gesamte Tiefgarage von 131 Parkplätzen erfolgt auf die Grafenastrasse. Damit wird Rücksicht auf die bestehenden Wohnbauten am Langfeld genommen.

Ein- und Ausfahrten der Tiefgarage sind einzig an den zwei im Situationsplan bezeichneten Stellen an der Grafenastrasse (Sektor A) und am Langfeld (Sektor B) zulässig.

Im Sektor B ist nur die Einfahrt in die Tiefgarage zulässig, sämtliche Ausfahrten müssen im Sektor A erfolgen. Im Richtprojekt ist ersichtlich, dass am Langfeld (Sektor B) entsprechend nur eine einspurige Zufahrt zur Tiefgarage vorgesehen ist. Dank einer unterirdischen Verbindung zwischen den beiden Tiefgaragen im Sektor A und Sektor B werden alle Ausfahrten im Sektor A auf die Grafenastrasse erfolgen. Die Zufahrt zum Sektor A erfolgt ebenfalls an der Ein-/Ausfahrt Grafenastrasse.

Die vorgesehene Verkehrserschliessung ist bewilligungsfähig und wird vom kantonalen Tiefbauamt ausdrücklich begrüsst. Eine Ein- und Ausfahrt für die gesamte Tiefgarage im Nahbereich des Knotens Uznacher-/Grafenastrasse wäre bezüglich Verkehrsablauf ungünstig.

Die Verbindung der beiden Tiefgaragen und die unterirdische Führung des gesamten ausfahrenden Verkehrs direkt zur Grafenastrasse verursacht erhebliche Mehrkosten und ist baulich nicht zwingend, sondern ein Entgegenkommen seitens Bauherrschaft. Mit dieser Massnahme, die im Rahmen der Information und Anhörung der Nachbarschaft entwickelt wurde, kann der durch die Überbauung ausgelöste Mehrverkehr für den südlichen Teil der Grafenastrasse und das Langfeld um die Hälfte reduziert werden.

Sondernutzungsplan «Im Dorf»

Bericht der Teilnehmerrückmeldungen vom 18. November 2025

die Grafenastrasse geführt. Es ist nicht nachzuvollziehen, weshalb erhebliche Mehrkosten entstehen sollen, wenn nun auch der gesamte einfahrende Verkehr direkt von der Grafenastrasse in die Tiefgarage geführt wird. Die geplante Verbindung von Sektor A zu Sektor B in der Tiefgarage wäre hierfür gemäss Richtprojekt (vgl. Situationsplan Untergeschoss) bloss auf wenigen Metern zu verbreitern. Demgegenüber würden die Kosten für die zweite Tiefgarageneinfahrt im Bereich Langfeld wegfallen. Bei dieser Ausgangslage kann die Kostenfrage offenkundig nicht als Argument für die gewählte Lösung vorgebracht werden.

Die im Sondernutzungsplan vorgesehene Erschliessung (Einfahrt Tiefgarage via Langfeld mit der Erschliessung von über 100 Parkplätzen) erweist sich in mehrfacher Hinsicht als negativ, gegen raumplanerische Grundsätze verstossend und damit als nicht bewilligungsfähig.

<p>Sprech stunde</p>	<p>Antrag / Bemerkung Kehrichtsammelplatz/Standort Kehrichtentsorgung aus Gründen der Geruchsemissionen gegenüber den Nachbarn überdenken und andernorts planen</p> <p>Mehr Besucherparkplätze einplanen</p> <p>Wege zur Überbauung sind zu schmal</p> <p>Grundbuchrechtliche Absicherung zweier Parkplätze</p> <p>Hochwasserschutzmassnahmen</p> <p>Umfang der Wohn- und Gewerbeflächen</p> <p>Bauablauf/Zufahrt</p> <p>Begründung</p>	<p>Bemerkung dr: Die nachfolgenden Texte (Reaktion) habe ich im Planungsbericht (stark zusammengefasst) übernommen. Auf eine Anpassung hier im Text habe ich jedoch bewusst verzichtet. Diese Texte sind ja aus den Protokollen übernommen, welche die Teilnehmenden der Sprechstunden erhalten haben und werden der Nachbarschaft in dieser Form nicht nochmals zugestellt. Richtig?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sammelstandort in der Tiefgarage nicht möglich: kann nicht mit Lastwagen entleert werden. - Standort bei der TG-Ausfahrt wäre aufgrund der Nähe zur Einmündung verkehrstechnisch ungünstig (Abfallentsorgung mit Lastwagen) - Es sind zwei UFC-Standorte geplant (bei Sektor A gibt es zuerst Rollcontainer).
--------------------------	--	--

Sondernutzungsplan «Im Dorf»

Bericht der Teilnehmerrückmeldungen vom 18. November 2025

Kehrichtsammelplatz bei Einfahrt Tiefgarage geplant:
falscher Ort. In Tiefgarage oder bei Ausfahrt wäre besser.

Kehrichtsammelplatz ist an Südwand geplant:
Sonne brennt darauf und stinkt und ist an der Ecke zu Grafenausstrasse 5b. Dieser Standort liegt unterhalb des Schlafzimmerfensters von Josef Jud und Erwin Elsener – sie befürchten starke Geruchsemissionen.

Standort Kehrichtentsorgung:
Entsorgung ist Tag und Nacht möglich. Voraussichtlich wird aufgrund der Distanz mit dem Auto entsorgt - verursacht am geplanten Standort voraussichtlich Lärm. Standort bei Tiefgarageneinfahrt kann zu Friktionen und Mehrverkehr führen. Ein zentralerer Standort wäre gefragt, damit die Bewohner nicht ins Auto steigen, sondern den Weg gehen. Aktuell wird befürchtet, dass der Weg vom Dorf weg nicht gegangen wird, sondern gefahren. Nur eine dorfseitige Platzierung wäre eher auf dem Weg ins Dorf und würde weniger angefahren werden und Verkehr verursachen. Sollte dieser Umstand nicht gelöst werden können, müsste man sich mit dem Gedanken einer Einsprache tragen.

Besucherparkplätze:
Bei 100 Wohnungen sind viele An-/Zulieferer (zB. Päcklipöstler, 3-4 Firmen pro Tag) mit Lieferwagen/Bus zu erwarten. Diese müssen parkieren können. Nur 2-3 Besucherparkplätze draussen, reichen nicht, dies auch zusammen mit dem Kehricht-Umladeplatz.

Wege zur Überbauung sind zu klein:
Handwerker und Blaulicht haben keine Chance zum Eingang zu kommen. Alle Wege/Strassen sind eckig, mit ca. 3m zu schmal. Vorschlag: runde Weg-/Strassen-Bogen und breiter ca 3,5 m. Wie sieht die Zufahrt allgemein (Zügelunternehmen, Paketpost) aus? Rechtwinklige Wege/Mauern sind fahrpraktisch hinderlich. Kombiniert Wohn- und Gewerbeanteile sind richtig, aber es gibt auch Verkehr.

Grundlage: Richtprojekt («nur» wegleitend und sehr detailliert) und Übersichtsplan (rechtsverbindlich, aber weniger detailliert).

- Zum Nachbargrundstück wird die Mauer stehen gelassen (aufgrund der Anwohnergespräche im Rahmen der Anhörung).
- Die Bauherrschaft wird sich der Entsorgungsplatzierung nochmals annehmen und erneut ein Variantenstudium durchführen. Es geht aber auch darum, dass die Kehrichtabfuhr vorwärts einfahren kann.
- Unterflurcontainer sind eine saubere Lösung und stören weitaus weniger als herkömmliche Container. Die Unterflurcontainer (UFC) werden von der Firma Mahr analog der normalen Kehricht-Tour 1 x wöchentlich am Freitag geleert.
- Die Unterflurcontainer können abgeschlossen werden (zumindest gegen die Entsorgung für die übrigen Anwohner gesichert).
- Eine Verschiebung des Entsorgungsstandortes ist bei den Parkplätzen nicht gut möglich, weil die Sichtwinkel der Parkplätze dann nicht mehr gegeben wären. Schräge PP können dann nur noch einseitig/richtungsweisend befahren werden.
- Erfahrungen der Gemeinde mit bestehenden UFC-Standorten? Gibt es Beschwerden bzgl. Gestank aufgrund von Erhitzung im Sommer? Gibt es Beschwerden wegen Lärm? Es gibt bis anhin keine negativen Erfahrungen, welche bekannt sind. Die Deckel scheppern/knallen nicht.

Grundlage: Richtprojekt und Übersichtsplan.

- Anlieferung und Zufahrt sind gewährleistet für Blaulichtorganisationen (keine Poller vorgesehen; Zugang für Postdienst ist gewährleistet – kein Rückstau auf Kantons- oder Gemeindestrassen; gewisse chaussierte Flächen können befahren werden)
- Es gibt im Areal insgesamt 20 oberirdische PP an vier verschiedenen Standorten (die meisten davon Besucher-PP) – 2 PP sind mit einer Dienstbarkeit für eine Anstösserschaft «reserviert».

Sondernutzungsplan «Im Dorf»

Bericht der Teilnehmerrückmeldungen vom 18. November 2025

Für Kanalreinigungsfahrzeuge sind breite Zufahrten und hohe Tiefgaragen (ohne herabhängende Installation) vorteilhaft.

Grundlage: Richtprojekt und Übersichtsplan.

- Die arealinternen Wege sind angemessen und ausreichend. Bezüglich Hitzeentwicklung und Ökologie sind unversiegelte Flächen viel vorteilhafter. Nur so viele versiegelte Flächen wie nötig.
- Die Zufahrt zu allen Gebäuden ist gewährleistet (inkl. Notfallzufahrt gemäss den Anforderungen der Feuerwehr)
- Details (Höhen und Breiten) werden mit dem Bauprojekt geregelt.
- Wo erforderlich sind zu diesem Zweck auch die chaussierten Flächen neben den Fusswegen teilweise tragfähig/befahrbar

Grundlage: Richtprojekt und Übersichtsplan.

- Die beiden Parkplätze, welche mit einer Dienstbarkeit gesichert sind, werden ersatzweise längs angeboten (grosser Kehrsplatz/Wendehammer) mit einer Vorausfahrt in die Gemeindestrasse.
- Die Verwaltung der STWG muss die weitere Parkplatzsituation klären – seitens der Bauherrschaft wird gleichwertiger Realersatz angeboten, was als grosszügig erachtet und deswegen sehr geschätzt wird.
- Eine Verbindungstreppe ist für die Besucher der benachbarten Liegenschaften vorgesehen.
- Hochwasserschutzmassnahmen wurden abgeklärt und nachgewiesen – es gibt Verbesserungen.
- Es gibt 100 Wohnungen und Gewerbe (Firmensitz Erdgeschoss Bestand; ca. 80 Quadratmeter auf Hagerparzelle; plus Erdgeschoss Gründerhaus). Noch nicht entschieden, ob Eigentums- oder Mietwohnungen oder Mischnutzung.
- Bauablauf/Zufahrt: Hagerparzelle – Werkareal und Grafenausstrasse; übrige Bauten über Uznacherstrasse für die Bauerstellung.

Sondernutzungsplan «Im Dorf»

Bericht der Teilnehmerrückmeldungen vom 18. November 2025

Die Entsorgungsthematik wird nochmals einem Variantenstudium unterzogen – damit die Geruchsemissionen, die Anfahrtsmöglichkeiten und die Frequenz vermindert/verhindert werden können.

Die Politische Gemeinde prüft eine Tempo 30-Zone sowie weitere Massnahmen für das Gebiet Brändliguet/Langfeld/Grafenausstrasse/Einfahrt Kantonsstrasse – aber es sind dann auch bauliche Massnahmen notwendig, welche dann für die Anwohner unter Umständen weniger populär sind.

Sprech
stunde

Antrag / Bemerkung

Dienstbarkeit 2 Parkplätze, welche auf dem Baugelände stehen überdenken und andernorts näher an der Dienstbarkeitsberechtigten planen

Keine Verlagerung der Parkierung zu ihren Lasten

Errichten 30er-Zone/Verkehrsberuhigung/Ausfahrt auf Kantonsstrasse/Baustart/Tiefgaragenausfahrt

Begründung

Dienstbarkeit 2 Parkplätze, welche auf dem Baugelände stehen:
keine (gute) Lösung – zu weit weg und Gefahr der Nichtverfügbarkeit

Parkierung:

Verhinderung, dass Personen der neuen Überbauung bei ihnen auf GS 1272 parkieren

Errichten 30er-Zone/Verkehrsberuhigung/Ausfahrt auf Kantonsstrasse/Baustart/Tiefgaragenausfahrt: Verkehrssicherheit verbessern – teilweise gefährliche Situationen

- Es geht um die zwei bestehenden PP auf dem Grundstück Hager.
- Diese sind mit einer Dienstbarkeit geregelt. Gemäss Dienstbarkeit hat nicht GS 1272 sondern GS 1273 Anspruch auf die Benützung von 2 PP. Die tatsächliche Nutzung ist innerhalb der STWEG zu regeln.
- Im Projekt sind Ersatz-PP mit Wendehammer mit Vorwärtsausfahrt und somit verkehrssicherer vorgesehen. Eine Verbindungstreppe ist für die Besucher der benachbarten Liegenschaften vorgesehen.
- Mit den Grundeigentümerschaften und mit der Verwaltung fanden diesbezüglich bereits Gespräche statt.
- In der Tiefgarage sind keine Besucher-PP geplant.

Grundlage: Richtprojekt («nur» begleitend und sehr detailliert) und Übersichtsplan (rechtsverbindlich, aber weniger detailliert).

- Es gibt im Areal insgesamt 20 oberirdische PP an vier verschiedenen Standorten (die meisten davon Besucher-PP), davon sind 2 PP für die grundbuchrechtliche Verpflichtung zu «reservieren»
- Auf dem Nachbargrundstück darf nicht parkiert werden. Verhindern kann dies die Bauherrschaft jedoch nicht.

Sondernutzungsplan «Im Dorf»

Bericht der Teilnehmerrückmeldungen vom 18. November 2025

Grundlage: Richtprojekt und Übersichtsplan

- Verkehrsberuhigende Massnahmen auf Gemeindestrassen sind nicht im Rahmen des Sondernutzungsplans, sondern durch die Politische Gemeinde zu regeln
- Auf Gemeindestrassen 2. Klasse (Grafenaustrasse und Langfeldstrasse) im Unterschied zu Kantonsstrassen und Gemeindestrassen 1. Klasse sind die Möglichkeiten zur Einrichtung einer Tempo-30-Strasse nicht so stark eingeschränkt. Es gibt dann aber zwingend bauliche Massnahmen (Inseln, Rampen etc.), was zu weiteren Problemen führen kann. Bei einer Notwendigkeit/Bedarfsfall wären die weiteren Schritte durch die Politische Gemeinde abzuklären. In Schänis ist der Lärmschutz massgebend gewesen (heute nicht mehr möglich) und nicht primär die Verkehrssicherheit.
- Es herrscht Bestandesschutz für die bewilligten Bauten, was die aus heutiger Sicht zu wenig verfügbaren Parkplätze betrifft.
- Der Verkehrsknoten ist durch die Politische Gemeinde zu überdenken. Rechtsvortritt wird missachtet. Die Grafenaustrasse konnte von der Linthebene-Melioration übernommen werden, was es der Gemeinde besser ermöglicht Massnahmen zu ergreifen (Trottoir, Kreuzung, Tempo 30 etc.).
- Der Kanton schreibt vor, dass keine Erschliessung von der Kantonsstrasse (Uznacherstrasse) her, erlaubt ist. Es muss rückwärtig über die Gemeindestrasse erschlossen werden. Die oberirdischen Zufahrten auf die Kantonsstrasse sind «knapp» erlaubt worden.
- Baustart ist noch nicht absehbar (3-4 Jahre); weil diverse Verfahrensschritte noch zu durchlaufen sind. Nach der Genehmigung des Sondernutzungsplans ist das Baubewilligungsverfahren für die etappierten Bauten noch ausstehend.
- Die Tiefgaragenausfahrt ist doppelspurig, ca. 5.5 m. Bis zum Trottoir sind es 5 m zur Uznacherstrasse.

Tempo-30-Zone (Verkehrsberuhigung) auf Langfeldstrasse und Grafenaustrasse sowie Brändliguet sowie Sicherheitsmassnahmen für die Ausfahrt in die Kantonsstrasse werden durch die Gemeinde geprüft.

Sprech
stunde

Antrag / Bemerkung

Fussweg Brändliguet (Entwurf Strassenplan) (Verbindung Uzna-cherstrasse – Brändliguet) überdenken und verkehrssicherer planen Strasse zu Langfeld verbreitern

Begründung

Fussweg Brändliguet (Entwurf Strassenplan) (Verbindung Uzna-cherstrasse – Brändliguet)

Tangiert Ausfahrt Garage Brändliguet

Weg ist zu gross dimensioniert (3.5 m) führt als öffentlicher Weg an die Tiefgaragenausfahrt, was zu Sicherheitsbedenken führt – eine Schranke zur Mauer und nicht von der Mauer weg wäre wichtig. Sie haben dann rund ums Haus einen «öffentlichen» Weg und das Gefahrenpotenzial unverhältnismässig hoch. Ein privater Weg würde dann auch nur noch von Eigentümern genutzt werden, sollte es Überhand nehmen.

Strasse zu Langfeld genügend breit?

Viele Parkierende? Mit Mehrverkehr noch schlimmer?

- Der Fussweg war auch an den Anwohnerggesprächen im Rahmen der Anhörung bereits Thema.
- Die Gemeinde setzt auf eine Durchwegung und die intakte Funktionalität des Sondernutzungsplanes, damit keine abgeschlossenen Parzellen entstehen. Attraktive Wege fördern das Quartierleben. Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln ist so gewährleistet. Eine Verlängerung bis in die Hirzlistrasse kann gesichert werden (verkehrssicherer Weg für die Schüler).
- Damals wurde eine Lösung erarbeitet und in die Planung übernommen: Verschieben des Wegs. Abrücken der Einmündung weg von der TG-Ausfahrt. Einmündung rechtwinklig zur TG-Ausfahrt. Gute Sicht zwischen Einmündung, Trottoir und TG-Ausfahrt. Anbringen eines Geländers, damit nicht direkt hinter der Stützmauer ausgefahren werden kann. Es wird voraussichtlich eine Schranke eingesetzt, welche den Verkehr bremsen wird (demontierbare Verengung). Die Bepflanzung der Wiese wird den Verkehr nicht durchlassen, darf aber die Sicherheit/Sichtverhältnisse nicht beeinträchtigen. Die Verkehrssicherheit kann somit gewährleistet werden.
- Mit diesem Projekt können die Nachbarparzellen strassenmässig nicht beplant werden. Die Verschiebung des öffentlichen Weges ist für die Mitwirkenden ein Vorteil.

Grundlage: Richtprojekt («nur» wegleitend und sehr detailliert) und Übersichtsplan (rechtsverbindlich, aber weniger detailliert).

- Strasse muss nicht breiter sein – wie auch der Vorprüfungsbericht des kantonalen Tiefbauamtes und das Verkehrsgutachten zeigen.
- Detailmassnahmen können geprüft werden.

Sondernutzungsplan «Im Dorf»

Bericht der Teilnehmerrückmeldungen vom 18. November 2025

- Verkehrsknoten mit Rechtsvortritt beheben und die Grafenausstrasse konnte im Siedlungsgebiet von der Linthebene Melioration übernommen werden, was Massnahmen erleichtert (Trottoirausbau). Tempo 30-Zone wäre möglich, braucht aber auch bauliche Massnahmen.
- Bestandesgarantie besteht für die bewilligten Bauten, was die (in der heutigen Zeit zu wenigen) Parkplätze anbelangt.
- Im Rahmen des Parkierungsreglementes ist Dauerparkieren gebührenpflichtig und für eine gewisse Zeit erlaubt. Die Seewache überprüft unter Bussenandrohung die Einhaltung.
- Ein Ziel muss das Beeinflussen des Mobilitätsverhalten (gesellschaftliches Thema) sein, sonst wird der Parkplatzanspruch uferlos. Derzeit sind 130-160 PP geplant (inkl. Besucherparkplätze).
- Durch das Entfernen der Mauer und Setzen der PP wird der Platz davor zum Chaosparken verringert. Es gilt der Grundsatz der rückwärtigen Erschliessung über das Gemeindestrassennetz. Die Einfahrten in die Kantonsstrasse wurden nur oberirdisch (nicht für die Tiefgarage) bewilligt.

Die Sicherheitssituation wird bei der Einmündung in den Weg und die Tiefgaragen nochmals geprüft (Standort der Schranken, Erstellen eines Zauns, um ein Ausweichen auf die Grünfläche zu verhindern etc.).

Die Politische Gemeinde prüft die Möglichkeiten der Entschärfung der Verkehrssituation in den Gebieten Brändliguet/Grafenausstrasse/Langfeldstrasse/Ausfahrt in Kantonsstrasse.