

Rückmeldung Mitwirkung «Gemeindestrassenplan Fuss-, Wander- und Radweg» - anonym

Rückmeldung	Vorschlag Bereinigung
Forderung nach klar abgetrennten und sicheren Rad- und Wanderwegen Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum aufgelegten Gemeindestrassenplan nehmen wir als GRÜNE Ortspartei Lichtensteig wie folgt Stellung: Es fällt auf, dass im Plan keine eigenständigen oder baulich getrennten Radwege vorgesehen sind, und dass Wanderwege teils auf vielbefahrenen Strassen verlaufen. Es werden vorwiegend bestehende Kantonsstrassen und Gemeindestrassen 1. Klasse, also Strassen mit viel Motorfahrzeugverkehr als "Radwege" deklariert – selbst dort, wo weder ein gelber Streifen noch irgendeine bauliche oder visuelle Trennung zwischen Rad- und Autoverkehr besteht. Dies ist aus unserer Sicht ungenügend und problematisch. Zudem treffen wir auf eine ähnliche Situation bei einem Teil der Wanderwege, was wir ebenfalls als nicht mehr zeitgemäss empfinden. 1. Sicherheit hat oberste Priorität Radfahrer:innen sind neben Fussgänger:innen (inkl. Wanderern) die schwächsten Verkehrsteilnehmenden. Sie sind im Mischverkehr mit Autos, Lastwagen und Bussen besonders gefährdet. Studien zeigen, dass baulich getrennte Radwege das Risiko von Unfällen deutlich reduzieren. Eine einfache Mitbenutzung von Kantonsstrassen ohne Trennung stellt insbesondere für Kinder, Jugendliche und ältere Personen ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar – ganz abgesehen vom subjektiven Unsicherheitsgefühl, das viele Menschen vom Radfahren und Wandern auf motorisiert befahrenen Strassen mit viel Verkehr abhält. 2. Förderung des Veloverkehrs gelingt nur mit attraktiver Infrastruktur Eine moderne Gemeinde, die nachhaltige Mobilität fördern will, braucht sichere, gut erkennbare und möglichst vom motorisierten Verkehr getrennte Velowege. Nur so lässt sich der Anteil des Veloverkehrs steigern – was wiederum zur Reduktion des Verkehrsaufkommens, des Lärms und der Umweltbelastung beiträgt. Gemeinden, die mutig und konsequent in Veloinfrastruktur	Bei der aktuellen Überarbeitung des Gemeindestrassenplanes handelt es sich um keine Strategie bzw. einen Plan für die künftige Entwicklung. Der Strassenplan bildet die heutige Realität ab. Die Planung von neuen Rad- und Fusswegen müsste im Rahmen einer separaten Planung angegangen werden. Mit dem jetzigen Projekt wird die Rechtssicherheit verstärkt insbesondere auch aufgrund der revidierten Raumplanungsg Grundlagen.

investieren, profitieren langfristig durch eine lebenswertere Umgebung und höhere Lebensqualität.

3. Bestehende Hauptstrassen sind ungeeignet für Alltagsradverkehr

Die Bezeichnung von vielbefahrenen Strassen wie der Wasserfluh-Passstrasse oder der Loretostrasse als Radwege ist irreführend und gefährlich. Wo kein Platz für eine Trennung besteht, wird das Fahrrad lediglich geduldet, nicht gefördert. Solche "Radwege" sind oft eng, unübersichtlich und aufgrund des hohen Tempos der Autos nicht familien- oder alltagstauglich.

4. Orientierung Radwege anerkannten Standards

Der aktuelle Stand der Verkehrsplanung – auch in der Schweiz – sieht klare Anforderungen an Velowege vor: Sie sollen *sicher, zusammenhängend, direkt, komfortabel* und *attraktiv* sein. Die VSS-Normen, Empfehlungen des Bundesamts für Strassen (ASTRA) sowie zahlreiche kantonale Richtlinien betonen die Notwendigkeit von getrennten Führungen im Mischverkehr mit hohem Verkehrsaufkommen. Eine einfache Linienmarkierung reicht nach heutigem Verständnis nicht mehr aus.

5. Analyse der Wanderwegführung rund um Lichtensteig

Die Region rund um Lichtensteig im Toggenburg bietet eine beeindruckende landschaftliche Vielfalt und ein großes Potenzial für naturnahe Wandererlebnisse. Hier gibt es beträchtliches Optimierungspotenzial in der Wegführung, insbesondere im Hinblick auf die Streckenführung entlang stark befahrener Strassen. Einige offizielle Wanderwege verlaufen auf asphaltierten und häufig befahrenen Strassen – etwa die Strecke von Lichtensteig über den Gurtberg nach Krinau auf einer Strasse mit regelmässigem Autoverkehr. Dies beeinträchtigt nicht nur die Sicherheit, sondern reduziert auch das Naturerlebnis erheblich. Ähnlich verhält es sich mit dem Weg von Lichtensteig in die Äuli-Schlucht, der ebenfalls lange Abschnitte auf oder an Strassen nutzt.

6 Kontrast zwischen Ziel und Realität bei Wanderwegen

Solche Streckenführungen stehen im Kontrast zum eigentlichen Ziel von Wanderwegen: der Erholung in der Natur, fernab von Lärm und Verkehr. Eine Überarbeitung der Routenführungen entlang und auf Strassen wäre wünschenswert – etwa durch die Nutzung von Waldwegen, Feldwegen oder stillgelegten Pfaden, die parallel zur Strasse verlaufen könnten.



7. Potenzial Rad- und Wanderwege entlang der Thur

Besonders attraktiv und tourismusfördernd wäre die Schaffung von Rad- und Wanderwegen entlang der Thur, abseits der Hauptstrassen, vergleichbar mit dem bestehenden Weg von Unterwasser nach Krummenau. Die Thur bietet mit ihrem natürlichen Verlauf, den Auenlandschaften und der Nähe zum Wasser ein hohes Erholungspotenzial. Ein durchgehender Wanderweg entlang des Flusses würde nicht nur landschaftlich überzeugen, sondern auch eine attraktive Verbindung zwischen mehreren Gemeinden schaffen. Ein solcher Weg könnte zudem als sanfter Tourismusimpuls für die Region dienen, indem er Wanderer, Radfahrer, Familien und Naturfreunde anzieht, die Wert auf naturnahe Erlebnisse legen. Für den lokalen Tourismus wäre dies eine Bereicherung, da sich entlang des Weges Rastplätze, Infotafeln zur Natur oder kleine Gaststätten integrieren liessen. Auch liessen sich entlang solcher Routen Empfehlungen für Abstecker und Übernachtungsmöglichkeiten in Lichtensteig anbringen und so mehr Publikum in unser schönes Städtchen locken.

6. Forderung

Wir fordern die Gemeinde Lichtensteig auf, im Gemeindestrassenplan klare, vom motorisierten Verkehr abgetrennte Rad- und Wanderwege zu planen und auszuweisen – insbesondere entlang der Hauptverkehrsachsen sind Parallelrouten zu planen welche vom motorisierten Verkehr getrennt sind. Insbesondere Verbindungen in die Nachbargemeinden Bütschwil-Ganterschwil und Neckertal sowie nach Krinau sind zu überprüfen und Massnahmen einzuleiten. Ein umfassendes, sicheres Radwegnetz für den Alltagsverkehr (inkl. Schulwege) soll erstellt werden, und auch bei Wanderwegen ist die Sicherheit und das Naturerlebnis zu verbessern. Zudem fordern wir die Planung für einen Wanderweg entlang der Thur, welcher die Gemeinden Wattwil, Lichtensteig und Bütschwil-Ganterschwil miteinander verbindet.

Auf diese Weise kann unsere Gemeinde einerseits ein Zeichen setzen für eine sichere, nachhaltige und zukunftsgerichtete Mobilität, andererseits kann sich die Gemeinde Lichtensteig dadurch als HotSpot für Wander- und Fahrrad-Tourismus anbieten, die eigene Attraktivität steigern und mehr Personen und Umsatz ins Städtchen holen.



Privatstrasse Unterplattenstrasse, Strasse Nr. 69

1. Der Strassenabschnitt auf den Grundstücken Nrn. 722 und 763 müsste ebenfalls Teil der Umklassierung dieser Strasse sein. Von einer Erschliessung dieser Grundstücke über die Strasse Nr. 10 bitten wir abzusehen. Zum einen würde so eine Durchfahrtsstrasse / Rundkurs entstehen; eine solche zu Vermeiden war bereits Absicht beim Bau dieser Strasse insb. aus Sicherheitsgründen für spielende Kids und zur Vermeidung einer Durchfahrtsstrasse für den «Äuliverkehr». Des Weiteren soll der Bereich von sämtlichen Anwohnern dieser Strasse als Fuss- und Fahrweg bzw. auch als Spielstrasse für die Kids genutzt werden können. Zuguterletzt bin ich auch der Meinung, dass sich auch die Grundstücke Nrn. 722 und 763 im Rahmen eines zukünftigen Strassenperimeters am Unterhalt beteiligen müssen, zumal die Strasse nun bereits etliche Jahre durch diese Grundstücke genutzt wurde.
2. An unserer damaligen Sitzung zur Umklassierung «unserer» Strasse wurde auch der reduzierte Bauabstand (aktuelle, äusserste Gebäudeflucht) thematisiert. Im Rahmen der Umklassierung muss dies so zwingend umgesetzt werden. Ich bitte darum, dass bis zur definitiven Auflage des Strassenplans die Baulinie so wie besprochen festgelegt wird.
3. Ich würde mir eine Signalisation beim Einlenker wünschen, der die Strasse als Privatstrasse und Sackgasse markiert. Evtl. könnte die Strasse auch als Zubringer signalisiert werden, wobei jedoch die Nutzung als Spielstrasse trotzdem erlaubt bleiben müsste.

1. Das Anliegen wird gemäss Eingabe berücksichtigt, weil die Erschliessung der Grundstücke Nr. 722 und 763 über die Aeulistrasse von der Grundeigentümern nicht umgesetzt wird. Es bleibt die bestehende Erschliessung über die Unterplattenstrasse 42-50. Der Strassenplan wird entsprechend angepasst. Anmerkung: Eine Durchfahrtsstrasse wäre ohnehin nicht zur Diskussion gestanden.
2. Die Baulinie ist in einem separaten Teilstrassenplan festzulegen, da im GSP die Baulinie nicht üblich und auf diesem Massstab nicht sichtbar wäre. Die Bauverwaltung wurde mit der Abwicklung beauftragt. Informationen erfolgen zeitnah.
3. Gerne nehmen wir Ihr Anliegen auf. Ist jedoch nicht Teil des Auflageprojekts. Die Bauverwaltung wurde mit der Abwicklung beauftragt. Informationen erfolgen zeitnah.



«Endstück» Unterplattenstrasse, Strasse Nr. 39b Der Teil der Unterplattenstrasse, welcher die Liegenschaften 686 bis 689, 701 und 703 erschliesst, soll gemäss Änderungsplan von einer 3. Klass- in eine 2. Klassenstrasse umgewandelt werden. Dies ist jedoch falsch dargestellt (bereits bei Daniela Schiess schon nachgefragt)	Vielen Dank für den Hinweis. Hier besteht ein falscher Eintrag im Änderungsplan. Der letzte Strassenabschnitt wurde im Jahr 2017 als 2. Klassenstrasse klassiert. Das Geoportal wurde bereits angepasst und auf dem Änderungsplan bereinigt.
<u>Gesamte Unterplattenstrasse, Strasse Nr. 39a/39b</u> 1. Die Unterplattenstrasse hat vier Erhöhungen zur Verkehrsberuhigung. Dies ist ja an sich nicht so schlecht, wären da nicht die sehr steilen Auf- bzw. Abfahren dieser Erhöhungen. Bei einem unserer Autos mussten wir bereits nach ca. 50'000 km die Gummilager der Radaufhängung auswechseln (dies ist gem. Garagist schon etwas sehr früh) und beim anderen Auto musste ich nach ca. 130'000 die gesamte Radaufhängung tauschen; auch wenn es sich dabei um einen Tesla mit Temu-Verarbeitungsqualität handelt, ist dies doch auch eher aussergewöhnlich. Dabei möchte ich nicht ausschliesslich diesen Schwellen die Schuld in die Schuhe bzw. in den Asphalt schieben, aber ich denke schon, dass diese zu Schäden an den Fahrzeugen führen können bzw. zu solchen beitragen. Deshalb eine grosse Bitte, lasst diese Schwellen abbauen und durch andere, geeignete verkehrsberuhigende Massnahmen ersetzen. Hier wären z.B. Bauminselfen am Rand recht schön und würden das Quartier deutlich aufwerten. Zudem wäre dies ein weiterer Schritt in Richtung Goldstandard des Grünstadtlabors, also eine Win-Win Situation 😊 2. Die Strasse darf derzeit mit 50 km/h befahren werden. Dank der (nicht ganz so toll geratenen) Schwellen ist dies glücklicherweise nicht überall möglich (zwischen den Schwellen und nach denselben aber schon). Ich würde es begrüßen, wenn diese Strasse zur Quartierstrasse mit Tempo 20 km/h umgestuft oder zumindest zu einer 30er Zone signalisiert wird.	1. Ist kein Teil des Gesamtstrassenplans. Wird aber bei einer Sanierung der Unterplattenstrasse gerne genauer angeschaut. Ein entsprechender Kredit ist im Budget vorgesehen. Dabei werden die Anstösser in den Prozess eingebunden. 2. Ist kein Teil des Gesamtstrassenplans. Wird zu einem späteren Zeitpunkt geklärt.



1. Beibehaltung der bisherigen Erschliessung

Wir beantragen, dass die Erschliessung der Parzellen 722 und 763 wie bisher über die bestehende Privatstrasse der Häuser Unterplattenstrasse 42-50/50a erfolgt. Diese wird im aktuellen Entwurf als Gemeindestrasse 3. Klasse vorgesehen.

2. Klare Ablehnung einer Erschliessung über die Äulistrasse

Wir sprechen uns mit Nachdruck gegen eine Erschliessung der Parzellen 722 und 763 über die Äulistrasse aus. Die bestehende Sackgassensituation an der Unterplattenstrasse 42-50 wurde bewusst so geplant, um den Verkehr auf Anwohner:innen zu beschränken. Diese Verkehrsberuhigung hat sich bewährt – insbesondere für die Sicherheit der Kinder, die die Strasse als Spielraum nutzen.

3. Zusätzlicher Verkehr durch Parkplatzsuchende

Wir tolerieren das saisonale Verkehrsaufkommen und die Parksituation durch Badetouristen oberhalb unserer Grundstücke. Eine Rundstrasse würde jedoch zu einer erheblichen zusätzlichen Belastung führen, da unsere Privatstrasse dann vermehrt als Route für Parkplatzsuchende oder zum Ausweichen genutzt werden würde.

4. Beteiligung am Unterhalt der Privatstrasse

Die Liegenschaften Nr. 50 und 50a nutzen seit Jahren unsere Privatstrasse. Derzeit läuft das Verfahren für den grundbuchamtlichen Eintrag, wobei auch die Parameter zum Unterhalt geregelt werden. Würden diese Parzellen künftig über die Äulistrasse erschlossen, entstünde Unklarheit über ihre Beteiligung an den Unterhaltskosten – für die Nutzung der Strasse in den letzten Jahren und in Zukunft. Für uns ist es zentral, dass sämtliche angrenzenden Parzellen auch künftig zum Unterhalt beitragen.

5. Sicherheitsprobleme auf dem Äulistrasse

Der obere Teil der Äulistrasse ist unübersichtlich und wird insbesondere von Traktoren sowie vielen Fussgänger:innen genutzt. Eine zusätzliche Verkehrslast würde ein erhöhtes Sicherheitsrisiko darstellen und wohl bauliche Anpassungen erfordern, etwa Ausweichstellen – ein unverhältnismässiger Aufwand mit zweifelhaftem Nutzen.

1-6: Die Erschliessung der Grundstücke Nr. 722 und 763 über die Aeulistrasse wird nicht umgesetzt. Es bleibt die bestehende Erschliessung über die Unterplattenstrasse 42-50. Der Strassenplan wird entsprechend angepasst.



6. Problematik des Fahrverbots / Zubringerdienst Das bestehende Fahrverbot / Zubringerdienst beim Wendehammer am Ende der Unterplattenstrasse wird heute gut eingehalten. Sollte jedoch eine Rundstrasse entstehen, wäre die Positionierung eines neuen Fahrverbots schwierig. Wahrscheinlich müsste dieses viel weiter unten bei der Äulistrasse angebracht werden – mit der Folge, dass deutlich mehr Autos über unsere Strasse oder sogar Richtung Thur fahren würden. Es ist immens wichtig, dass der Verkehr von Besuchenden nicht die Äulistrasse befährt. Durch die Schliessung des Badeplatzes an der Thur in Lütisburg, müssen wir mit einem noch grösseren Menschenauflauf bei uns im Äuli rechnen. 7. Verkehrsberuhigung durch gestalterische Massnahmen Zudem regen wir an, die gesamte Unterplattenstrasse als Quartierstrasse auszugestalten. Statt Bodenschwellen im vorderen Bereich schlagen wir verkehrsberuhigende Einbuchtungen mit Baumpflanzungen vor. Aus unserer Sicht bestehen keinerlei stichhaltige Gründe für bauliche Veränderungen oder eine neue Erschliessung der Häuser 50/50a über die Äulistrasse. Die bestehenden Strukturen sind funktional, sicher und sinnvoll. Wir bitten Sie daher eindringlich, unsere Einwände sorgfältig zu prüfen und auf unnötige Änderungen zu verzichten.	7. Gerne nehmen wir Ihr Anliegen auf. Ist jedoch nicht Teil des Auflageprojekts.
1. Bisherige Erschliessung darf nicht geändert werden Für uns ist eine mögliche Erschliessung der Häuser 50/50a über die Äulistrasse keine Option, wir lehnen diesen Erschliessungsvorschlag mit Nachdruck ab. Es gibt für uns keine guten Gründe für eine entsprechende Änderung, die bestehende Sackgasse und die zusammenhängende Strasse Nr. 42 bis 50/50a ist sinnvoll und sorgfältig geplant. Es ist für uns zudem unverzichtbar, dass sämtliche Grundstücke an der Strasse 42-50/50a künftig zum Unterhalt der Strasse beitragen. 2. Kein Rundkurs Die bisherige Sackgasse muss unbedingt beibehalten werden, ein „Rundkurs“ darf auf keinen Fall entstehen. Nur so ist gewährleistet, dass der Verkehr auf Anwohnerinnen und Anwohner sowie Zubringer zu den Häusern in der Strasse beschränkt bleibt. Die Kinder an der	1-6: Die Erschliessung der Grundstücke Nr. 722 und 763 über die Aeulistrasse wird nicht umgesetzt. Es bleibt die bestehende Erschliessung über die Unterplattenstrasse 42-50. Der Strassenplan wird entsprechend angepasst.



Strasse, das jüngste 2 Jahre alt, sowie weitere Kinder aus dem Quartier nutzen die Fahrbahn als Spielraum und das soll weiterhin möglich bleiben. Insbesondere die Einfahrt in unsere Strasse ist nicht sehr übersichtlich, die Anwohnenden wie Besuchende wissen das und fahren in der Regel vorsichtig.

3. Sackgasse signalisieren

Ein „Rundkurs“ würde auf jeden Fall zu Mehrverkehr an unserer Strasse führen, insbesondere wenn Badegäste an der Thur Parkplätze suchen, was heute schon zu Ein- und Ausfahrten bei uns führt, und das nicht immer in ganz angemessenem Tempo. Aus diesem Grund wäre unserer Meinung nach ein Schild Sackgasse wünschenswert, es würde die Sicherheit weiter erhöhen und klären, dass es auch über diese Strasse keine Zufahrt zur Thur oder zu Parkplätzen gibt.

4. Keine Strassensperre

Sollte die Idee Erschliessung 50/50a über die Äulistrasse tatsächlich weiter verfolgt werden, geben wir folgendes zu bedenken:

Um den „Rundkurs“ zu verhindern und weiterhin eine Sackgassen-Situation zu haben, müsste konkret bei uns, Unterplattenstrasse 48, die Strasse abgeschlossen werden. Damit wären wir nicht einverstanden. Wir können uns eine „Sperre“ in unserer Strasse weder vorstellen noch irgendeinen Sinn dahinter sehen. Für Zulieferer gäbe es keine Möglichkeit mehr zu wenden und sie müssten rückwärts herausfahren, was zu gefährlichen Situationen mit spielenden Kindern führen könnte. Und am Rande erwähnt: wie würde die Schneeräumung unter diesen Umständen aussehen?

5. Bisherige Nutzung

Eigentümer wie Mieter der Liegenschaften 50/50a (mit 3 Wohneinheiten) nutzen seit 7 Jahren unsere gemeinsame Strasse. Wie würden bisherige Unterhaltskosten geregelt?

6. Sicherheit Äuliweg und Fahrverbot

Sicherheitsprobleme sehen wir zusätzlich auf dem Äuliweg, wo heute vor allem Fussgänger, Velofahrer und landwirtschaftliche Fahrzeuge unterwegs sind, neu käme der Privatverkehr 50/50a dazu. Wo wäre in dieser Erschliessungsvariante ein künftiges Fahrverbot platziert



und die Einhaltung gewährleistet? Der Auto- oder Motorradverkehr von Badenden (oder Besuchenden der Äulischlucht zu jeder Jahreszeit) darf auch künftig nicht auf die Äulistrasse geraten, das wäre insbesondere im unübersichtlichen oberen Teil eine unnötige, neue Gefahrsituation.

7. Grundsätzliches Unterplattenstrasse

Die Bodenschwellen im vorderen Bereich der Strasse sind überholt und wenig sinnvoll, denn danach ist es problemlos möglich, schneller zu fahren und so beispielsweise spielende Kinder bei den Mehrfamilienhäusern zu gefährden. Besser und auch schöner wären Massnahmen für die gesamte Strasse wie Bäume, Rabatten etc. und die Verordnung einer 20-er Zone (Spielstrasse?).

8. Parkplätze

Dass Autos oberhalb unseres Grundstückes an der Strasse parken, insbesondere in der Badesaison, ist für uns kein Problem. Vielleicht wäre zu überlegen, ob und wie (saisonale) Parkmöglichkeiten signalisiert werden könnten? Auch hier gilt: würde ein „Rundkurs“ geschaffen, würde sich die Parkplatzsuche vermehrt auch in unsere Strasse verlagern.

7. Gerne nehmen wir Ihr Anliegen auf. Ist jedoch nicht Teil des Auflageprojekts.

8. Vielen Dank für den Hinweis. Das Thema wurde schon sehr intensiv diskutiert und weiter beobachtet. Die Erfahrung aus anderen Orten (z.B. Lütisburg) zeigt, dass durch die Schaffung von Parkplätzen weiterer Verkehr angezogen wird und das Problem eher verschärft.