



Politische Gemeinde Marbach

Strassenprojekt Kirlenbüchel

Teilstrassenplan

«Grundstücke Nrn. 1961/1231»

Auflageprojekt

Technischer Bericht

Dokument Nr.: 220834KL-10B

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	1
1 Ausgangslage.....	2
2 Grundlagen	2
3 Strassenprojekt Kirlenbüchel	2
3.1 Ausbauperimeter	2
3.2 Dimensionierung und Linienführung	2
3.3 Strassenaufbau	4
3.4 Randabschlüsse	4
3.5 Entwässerung	4
3.6 Sichtzonen	4
3.7 Fahrkurven	5
3.8 Landerwerb	5
4 Sichtverhältnisse bestehende Liegenschaftszufahrten.....	6
5 Teilstrassenplan «Grundstücke Nrn. 1961/1231»	6
6 Baulinien für Strassenabstand	6
6.1 Für punktuelle Verbreiterungen der Kirlenbüchelstrasse	6
6.2 Für Zufahrt zu Grundstücken Nrn. 1961/1231	7
7 Werkleitungen.....	7
8 Kostenschätzung.....	8
9 Information und Mitwirkung	8

1 Ausgangslage

Im Zusammenhang mit einem Bauvorhaben musste im Einspracheverfahren festgestellt werden, dass die Strasse Kirlenbüchel (Gemeindestrasse 2. Klasse) die Anforderungen an eine hinreichende Erschliessung gemäss der heutigen Rechtsprechung nicht mehr erfüllt.

Die Gemeinde Marbach ist deshalb im Rahmen ihrer Erschliessungspflicht – als gesetzlichem Auftrag nach Art. 19 Abs. RPG und Art. 11 PBG – gehalten, die Strasse Kirlenbüchel entsprechend auszubauen, um eine hinreichende Erschliessung nach Art. 66/67 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (sGS 731.1, PBG) zu schaffen.

Weil das Baugrundstück Nr. 1231 mit einer Zufahrt über die Liegenschaft Nr. 1961 – d.h. über ein Drittgrundstück – erschlossen wird, ist diese als öffentliche Strasse (Gemeindestrasse 3. Klasse) zu klassieren. Hierfür ist der Erlass eines Teilstrassenplanes erforderlich.

2 Grundlagen

- Vorprojekt, November 2022, FKL & Partner AG
- Grundbuchplan der Politischen Gemeinde Marbach, Stand Oktober 2022
- Bestehende Werkleitungspläne
- Normen der VSS und SIA
- Richtlinie TBA SG, R 2016.02, Entwurfselemente innerorts (REI), REI 01 Fahrbahnbreiten
- Richtlinie Erschliessungsstrassen des Kantons St. Gallen, R2026.01

3 Strassenprojekt Kirlenbüchel

3.1 Ausbauperimeter

Für das vorliegende Projekt wurde der Streckenabschnitt ab Einlenker in die Bergstrasse bis zur geplanten Wendeanlage auf Höhe der Liegenschaft Kirlenbüchel Nr. 10 (GS 1234) gewählt. Bei der Wendeanlage ist durch die Gemeinde ein öffentliches Unterflursystem für die Abfallentsorgung geplant, weshalb diese Wendemöglichkeit für Kehrriichtfahrzeuge an dieser Stelle erforderlich ist. Das bedeutet, dass die Kehrriichtfahrzeuge nicht mehr – wie bis anhin – bis an das Ende der Strasse fahren müssen.

3.2 Dimensionierung und Linienführung

Seit Januar 2026 wird im Kanton St. Gallen die «Richtlinie Erschliessungsstrassen» (R2026.01) zur Beurteilung der Anforderungen der hinreichenden Erschliessung sowie als Projektierungshilfe bei öffentlichen Erschliessungsstrassen angewendet. Die Normen der

Schweizerischen Verkehrsfachleute (VSS-Normen) sind weiterhin subsidiär als nicht rechtsverbindliche Entscheidungshilfen in Gebrauch.

Nach der «Richtlinie Erschliessungsstrassen» ist die Strasse Kirlenbüchel (Gemeindestrasse 2. Klasse) – aufgrund des vorhandenen Erschliessungsvolumen – in die Kategorie Zufahrtsweg B einzuordnen. Für einen Zufahrtsweg B ist ein Ausbaustand erforderlich, der mit einem Fahrstreifen durchgehend den Grundbegegnungsbegegnungsfall Personenwagen-Radfahrer (minimale Fahrbahnbreite 3.4 m) ermöglicht. Der Begegnungsfall Personenwagen-Personenwagen wird mit einer genügenden Anzahl von Ausweichstellen auf Sichtweite gewährleistet (minimale Fahrbahnbreite 4.4 m). Die Begegnungsfälle sind auf eine stark reduzierte Geschwindigkeit bemessen. Ein Trottoir ist nicht notwendig. Indessen sind Erschliessungsstrassen mit einer ausreichenden Einmündung in die übergeordnete Strasse sowie, wenn sie eine Sackgasse bilden, mit einer hinreichenden Wendeanlage auszustatten (Richtlinie Erschliessungsstrassen, Kapitel 4.2, 4.6).

Der auszubauende Streckenteil umfasst den gerade verlaufenden Strassenabschnitt von der Einmündung in die Bergstrasse (Gemeindestrasse 1. Klasse) bis zum Grundstück Nr. 1234 (geplanter Standort für Unterflur-Container). Um die oben beschriebenen Anforderungen zu erfüllen, ist ein geringfügiger Ausbau des Einlenkers in die Bergstrasse, eine zusätzliche Kreuzungsstelle für Motorfahrzeuge sowie eine Wendeanlage einzurichten.

Vorgesehen ist die Verbreiterung der Einmündung in die Bergstrasse auf einer Länge von 10 m auf eine neue Breite von 5.00 m. Dadurch ist das Kreuzen zweier Motorfahrzeuge im Einlenkerbereich gewährleistet. Anschliessend sind bei der Kreuzung mit der Eggerstrasse nacheinander folgend zwei Kreuzungsmöglichkeiten (Ausweichstellen, je einmal pro Fahrtrichtung) vorhanden. Danach folgt auf der Parzelle Nr. 1961 (Baugrundstück) eine zusätzliche – neu geplante - Ausweichstelle mit einer Breite von 5.50 m. Am Ende des Strassenabschnitts – bei den Parzellen Nrn. 1231, 1234 und 1355 - wird eine Wendemöglichkeit angelegt. Diese kann, bei einer Weiterfahrt in Richtung Nord-Osten, auch als Kreuzungsmöglichkeit genutzt werden. Insgesamt sind somit auf einer Strassenlänge von rund 160m vier Kreuzungsmöglichkeiten vorhanden.

Mit den vorgesehenen Massnahmen erfüllt die Strasse Kirlenbüchel sämtliche Anforderungen an eine hinreichende Erschliessung gemäss heutiger Rechtsprechung zu Art. 66/67 PBG bzw. gemäss «Richtlinie Erschliessungsstrassen».

Beim Einlenker bzw. bei den Kreuzungsstellen ergeben sich folgende Strassenbreiten:

	Begegnungsfall	Breite bestehend	Breite minimal	Breite geplant
Einlenker	PW/PW bis 20 km/h	4.1m	5.0m	5.00m
Zusätzliche Ausweichstelle	PW/PW bis 20 km/h	-	4.4m	5.50m (auch für PW/LW)
Best. Strasse	PW/Velo bis 20 km/h	4.0m bis 4.1m	3.5m	4.00 bis 4.10m (best. Strassenbreite)

Mit den gewählten Massnahmen sind nur wenige bauliche Anpassungen in den Bereichen der Strassenverbreiterungen, d.h. beim Einlenker, der Ausweichstelle sowie der Wendemöglichkeit notwendig.

3.3 Strassenaufbau

Es ist folgender Strassenaufbau im Bereich der Verbreiterungen vorgesehen:

Deckbelag:	35 mm		AC 11N
Tragschicht	70 mm		AC T 22N
Fundation:	50 cm		U/G 0/45
Geotextil			

3.4 Randabschlüsse

Sind bestehend und werden im Bereich der Verbreiterungen entsprechend der vorhandenen Anzahl (1-reihig, Doppelbund) ergänzt.

3.5 Entwässerung

Die Strassenentwässerung ist bereits bestehend und entspricht den Vorgaben des Gemeinde-GEP. An dieser wird im Zusammenhang mit dem Strassenausbau nichts geändert respektive angepasst.

3.6 Sichtzonen

Der Einlenker Kirlenbüchel-Bergstrasse sowie die Kreuzung Kirlenbüchel-Eggerstrasse sind als Rechtsvortritt definiert.

Die Zufahrt der Grundstücke Nrn. 1961/1231 wird als nicht vortrittsberechtigter Strasse ausgelegt.

Die entsprechenden Sichtzonen gemäss «Richtlinie Erschliessungsstrassen» und VSS Norm 40 723 sind im Situationsplan 220834KL-13B, Situation 1:500, eingezeichnet. Diese sind dauerhaft freizuhalten.

Um die Länge der notwendigen Sichtzonen genauer zu definieren, wurde von 19. März bis 2. April 2026 eine Verkehrsmessung durchgeführt. Massgebend ist die Geschwindigkeit V85, d.h. die von 85% der Fahrzeuge gefahrene durchschnittliche Geschwindigkeit. Motorfahrzeuge und leichte Zweiräder wurden dabei wie folgt separat ausgewiesen:

V85 Velo = 19 km/h

V85 Auto = 35 km/h

Somit ergeben sich gemäss «Richtlinie Erschliessungsstrassen» die folgenden - im Hinblick auf Motorfahrzeuge einerseits und Fahrräder andererseits - massgebenden Knotensichtweiten:

	Rechts-vortritt	Zufahrt GS 1961 Längssteigung von links nach rechts: 0.5%		Wendehammer Längssteigung von links nach rechts: Links: 7.5% Rechts: -2.75%	
Velo	20 m	Links: 20 m	Rechts: 25 m	Links: 20 m	Rechts: 25 m
PW	20 m	Links: 28 m	Rechts: 28 m	Links: 28 m	Rechts: 28 m
geplant	20m	Links: 28 m	Rechts: 28 m	Links: 28 m	Rechts: 28 m

Sämtliche Messresultate sind in der Beilage Nr. 1 ersichtlich.

3.7 Fahrkurven

Am Ende des bearbeiteten Strassenabschnittes ist eine Wendemöglichkeit eingeplant. Ein LW mit 10 m Länge kann – auf der klassierten Strassenfläche – durch ein Wendemanöver mit 4-maligem Ansetzen und ein PW mit 2-maligem Ansetzen wenden. Nach der «Richtlinie Erschliessungsstrasse» ist ein 5-maliges Ansetzen erlaubt (Richtlinie Erschliessungsstrassen, Kapitel 4.6). Die Fahrkurven sind im Fahrkurvenplan 220834KL-14A, Situation 1:500, ersichtlich.

3.8 Landerwerb

Im Bereich des Einlenkers in die Bergstrasse, bei der zusätzlichen Ausweichstelle sowie bei der Wendemöglichkeit am Ende des Projektperimeters wird Landerwerb notwendig. Dieser ist im Landerwerbsplan 220834KL-16, Situation 1:500, ersichtlich.

4 Sichtverhältnisse bestehende Liegenschaftszufahrten

Die Sichtweiten der bestehenden Liegenschaftszufahrten wurden auf dem Streckenabschnitt des Strassenprojektes im Hinblick auf die Sichtverhältnisse überprüft. Es wurden keine Situationen vorgefunden, welche zu behebbende Gefahrensituationen bilden. Es besteht deshalb kein Anlass, für bestehende Liegenschaften Sichtzonen zu erlassen.

5 Teilstrassenplan «Grundstücke Nrn. 1961/1231»

Die Zufahrt zum Grundstück Nr. 1231 führt über die Parzelle Nr. 1961 als Drittgrundstück mit einem anderen Grundeigentümer. Aus diesem Grund ist diese Zufahrt gemäss der aktuellen Rechtssprechung als öffentliche Strasse zu klassieren (BUDE 2023 Nr. 088, Gemeindestrasse 3. Klasse). Diese Grundstücksausfahrt wird als nicht vortrittsberechtignte Strasse ausgelegt

6 Baulinien für Strassenabstand

6.1 Für punktuelle Verbreiterungen der Kirlenbüchelstrasse

Nach Art. 12 BauR haben Bauten und Anlagen zu Gemeindestrassen 1., 2. und 3. Klasse einen Strassenabstand von 3 m einzuhalten (auf dem Baulinienplan schwarz-gestrichelt markiert). Die an der Kirlenbüchelstrasse geplanten Verbreiterungen der Fahrbahn weisen einen Umfang von wenigen Zentimetern (nördliche Seite der Einmündung) bis zu höchstens 1.5 m (bei neuer Ausweichstelle und Wendeanlage) auf. Diese Strassenerweiterungen bewirken einen Eingriff in das Eigentum der betreffenden Grundeigentümer. Hierfür ist einerseits ein überwiegendes öffentliches Interesse erforderlich und andererseits ist das Verhältnismässigkeitsprinzip zu beachten. Dieses besagt, dass die geplanten Massnahmen für die Zielerreichung geeignet und erforderlich sein müssen und eine vernünftige Zweck-Mittel-Relation gewahrt bleiben muss. Diese Anforderungen sind für die erwähnten punktuellen Strassenverbreiterungen erfüllt. Durch diese wird eine hinreichende Erschliessung im Sinn von Art. 66/67 des Planungs- und Baugesetzes nach den Voraussetzungen der heutigen Rechtsprechung geschaffen.

Die Strassenverbreiterungen bewirken auf den betroffenen Grundstücken jedoch automatisch auch eine entsprechende Erweiterung des Strassenabstandes. Hierfür ist jedoch kein überwiegendes öffentliches Interesse und keine Notwendigkeit im Sinne des Verhältnismässigkeitsgebot erkennbar. Um den Eigentumseingriff – der durch den Landerwerb zugunsten der Strassenparzelle verursacht wird – zu reduzieren bzw. die Überbaubarkeit der betroffenen Grundstücke nicht einzuschränken, ist es angemessen, an diesen Stellen den bisherigen Strassenabstand gemäss Baureglement zu belassen und hierfür eine entsprechende Strassenabstands-Baulinie anzuordnen (auf dem Baulinienplan rot markiert). Die Verkehrssicher-

heit der Verkehrsteilnehmer wird dadurch nicht geschmälert. Diese wird im Gegenteil durch das Strassenausbauprojekt erhöht.

6.2 Für Zufahrt zu Grundstücken Nrn. 1961/1231

Wie oben beschrieben (Kapitel 5), ist die Zufahrt zum Grundstück Nr. 1231 als öffentliche Strasse zu klassieren. Durch den Strassenabstand, der mit dieser Strassenklassierung verbunden ist, würde die Überbaubarkeit des Baugrundstücks Nr. 1961 indessen auf unnötige Weise eingeschränkt. Allein für die Zufahrt zum Nachbargrundstück ist weder ein überwiegendes öffentliches Interesse noch eine Notwendigkeit für die Einhaltung eines Strassenabstandes ersichtlich. Da es sich um eine blosse Grundstückszufahrt handelt, wäre ein Strassenabstand – im Gegenteil – nicht zu rechtfertigen. Auf den Strassenabstand ist deshalb vollständig zu verzichten. Hierfür wird eine Baulinie erlassen, die auf den beiden Fahrbahnrandern dieser Zufahrt verläuft.

Damit wird auch klargemacht, dass auf den Nachbarsgrundstücken weiterhin der Grenzabstand – und nicht etwa neu ein Strassenabstand gilt.

7 Werkleitungen

Vorgängig zur Bauausführung werden sämtliche betroffenen Werkeigentümer über das Bauvorhaben informiert und allfällige Sanierungs- und Neubauprojekte eingefordert. Diese werden zusammen mit den Werken vor der Bauausführung im Detail projektiert und im Zuge des Strassenausbaus realisiert.

8 Kostenschätzung

Kostenschätzung - Preisbasis 2025 - Genauigkeit +/- 20%

Regiearbeiten	2'000.--
Baustelleneinrichtung	5'000.--
Abbrüche und Demontagen	6'000.--
Baugruben und Erdbau	7'000.--
Foundationsschichten	5'000.--
Pflästerungen	6'000.--
Belagsarbeiten	13'000.--
Markierungen / Farbiger Belag	17'000.--
Total Bauarbeiten	61'000.--
Zaunarbeiten	3'000.--
Variantenstudium, Projektierung, Auflageverfahren	14'000.--
Submission, Bauleitung, Dokumentation	7'000.--
Vermarktung, Mutationen	6'000.--
Total Brutto	91'000.--
MwSt. 8.1%	7'371.--
GESAMTKOSTEN inkl. MwSt. [CHF]	98'371.--

9 Information und Mitwirkung

Nach Art. 33bis Abs. 2 StrG sorgt der Gemeinderat beim Erlass eines Strassenplans für eine geeignete Mitwirkung der Bevölkerung. Die Mitwirkung für vorliegendes Projekt hat vom 9. Juni bis 08. Juli 2025 stattgefunden. Die während dieser Zeit eingegangenen Mitwirkungsschreiben sowie die Antworten des Gemeinderates sind im Beschluss des Gemeinderates vom 19. August 2025 ersichtlich.

Grabs, 18. August 2025 / 06. Mai 2026

FKL & PARTNER AG
INGENIEUR- UND GEOMETERBÜRO
GRABS - BUCHS - NESSLAU - OBERRIET

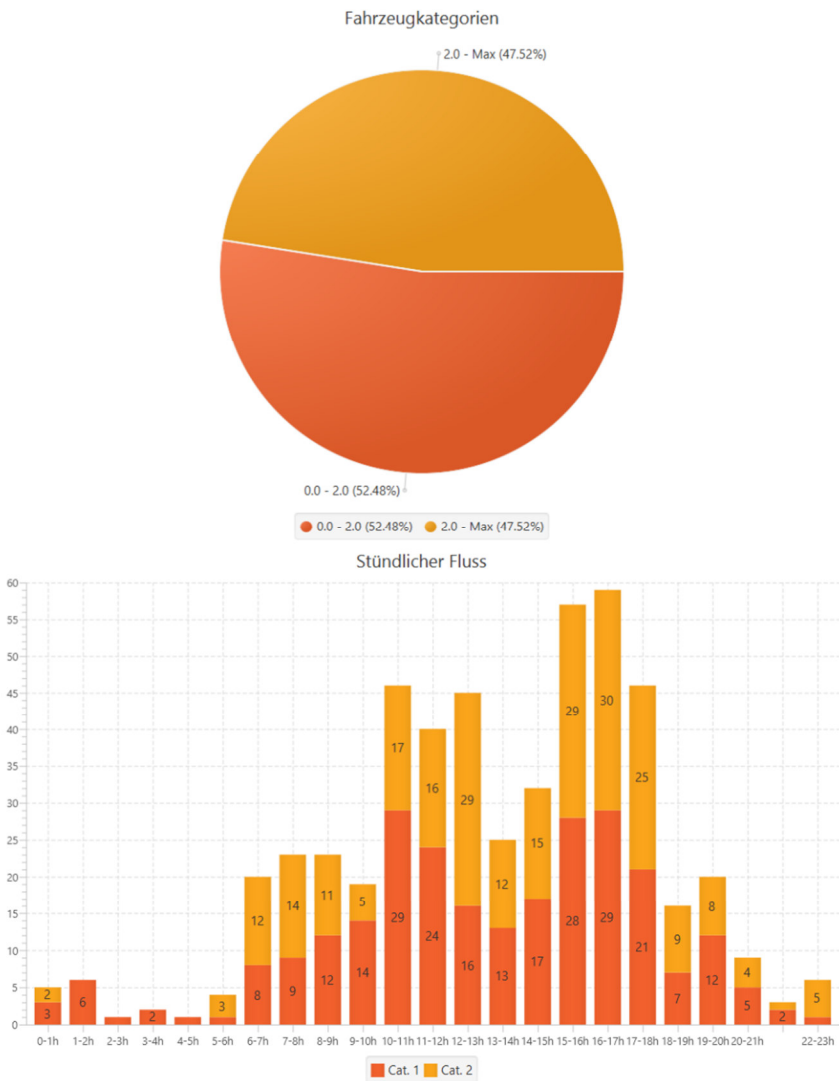
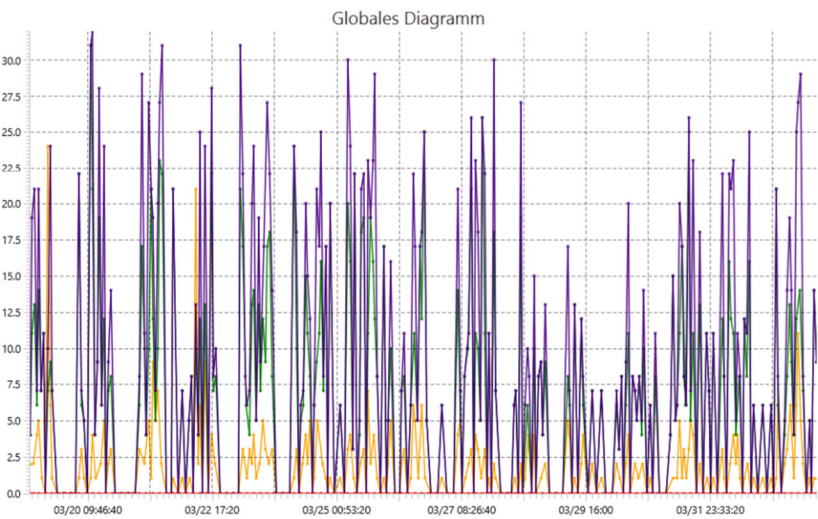
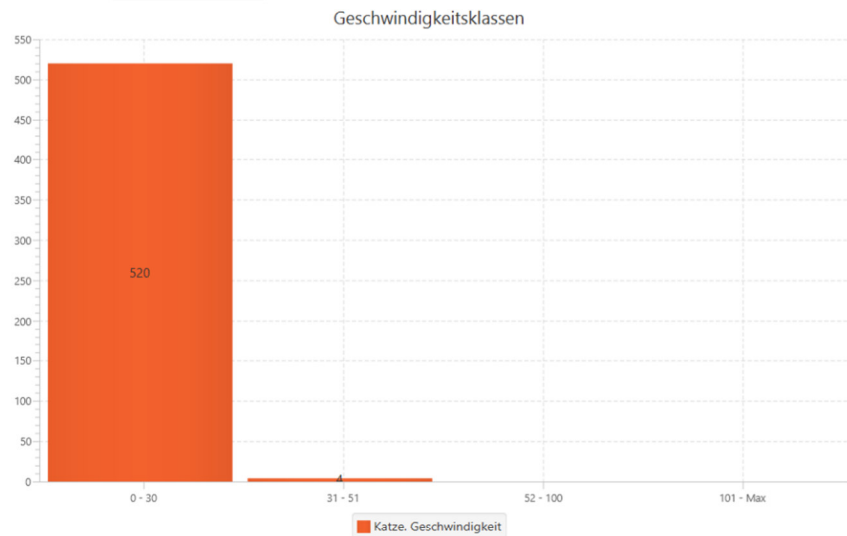


Roger Durot
BSc FHO Bauingenieurwesen

Beilage Nr. 1: Resultate Verkehrsmessung

Messung Fahrräder:

Daten Grafiken Geschwindigkeitsklassen Fahrzeugkategorien Statistiken Einstellungen



Filter

☐ Geschwind... Min. Max.

☐ Länge : Min. Max.

☐ Anfang Datu... 03/19/202

Zeit : 8 : 54

☐ Ende Datu... 04/02/202

Zeit : 23 : 6

☐ Vergleichen An... :

Ende :

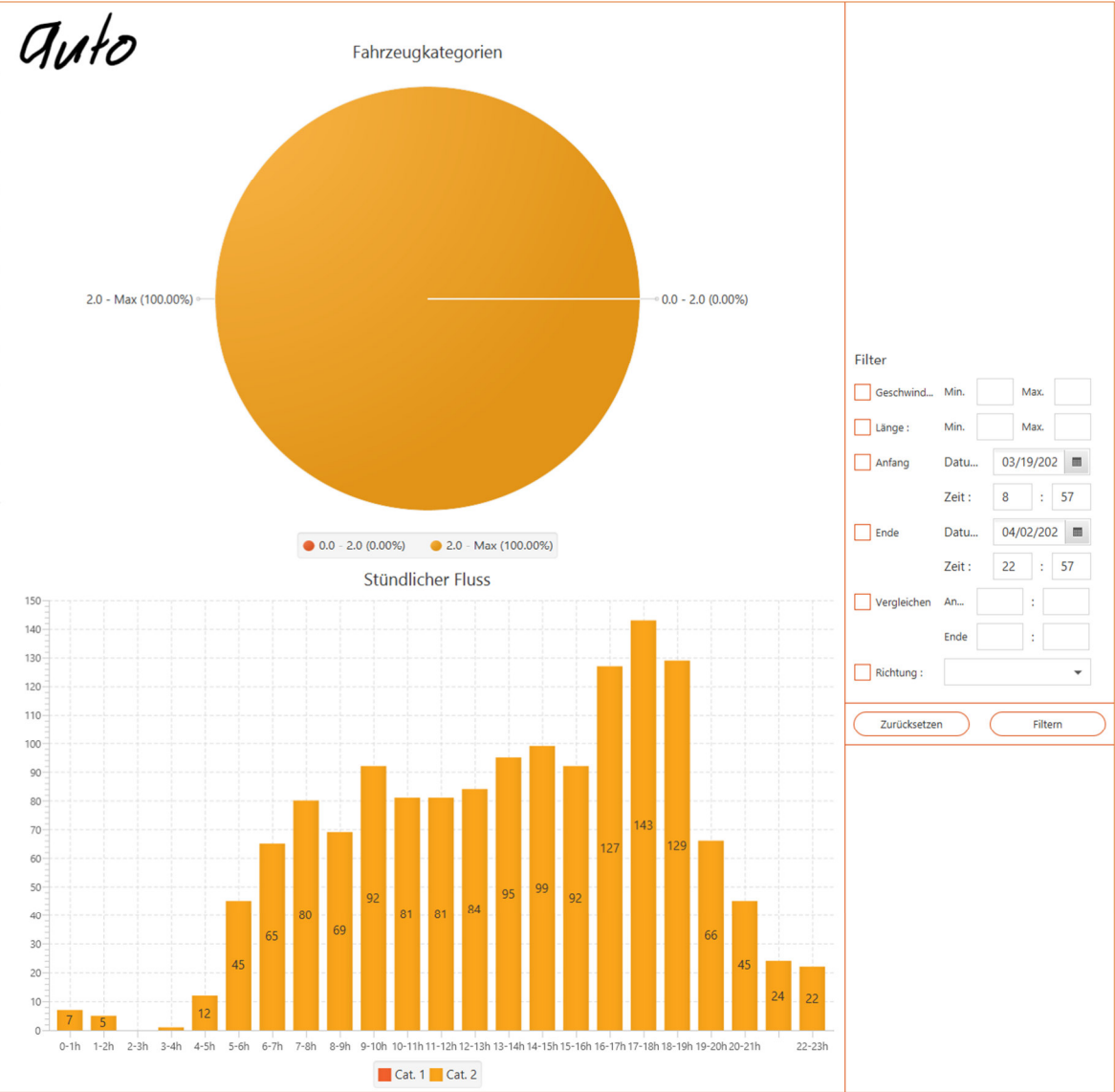
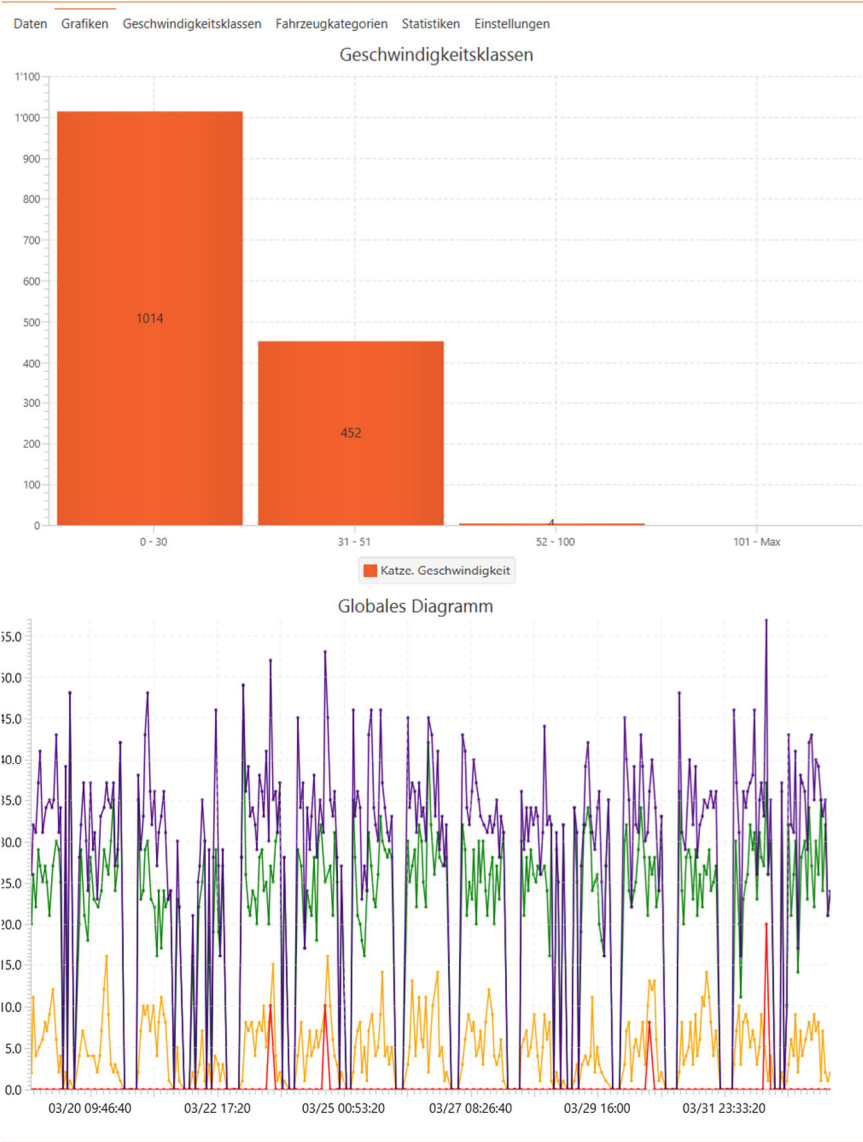
☐ Richtung :

Zurücksetzen Filtern

Statistiken

Seriennummer:	0000000
Version:	00.00 (0000)
Anzahl der Maßnahmen:	524
Anzahl der Maßnahmen nach dem Filtern:	524
Anzahl der Kampagnen:	1
Geschwindigkeit V_85:	19 Km/h
Durchschnittsgeschwindigkeit	10 Km/h
Prozentsatz der Beschleunigung:	0.00 %
Durchschnittliche Fahrzeuge pro Tag:	34
Durchschnittliche Anzahl von Fahrzeugen während der Arbeitswoche:	35

Messung Autos:



Statistiken

Seriennummer:

0000000

Version:

00.00 (0000)

Anzahl der Maßnahmen:

1470

Anzahl der Maßnahmen nach dem Filtern:

1470

Anzahl der Kampagnen:

1

Geschwindigkeit V_85:

34 Km/h

Durchschnittsgeschwindigkeit

26 Km/h

Prozentsatz der Beschleunigung:

0.27 %

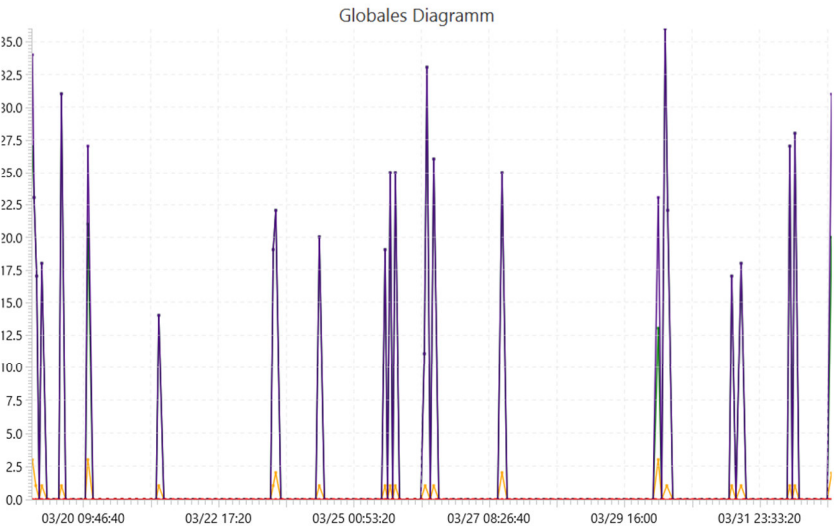
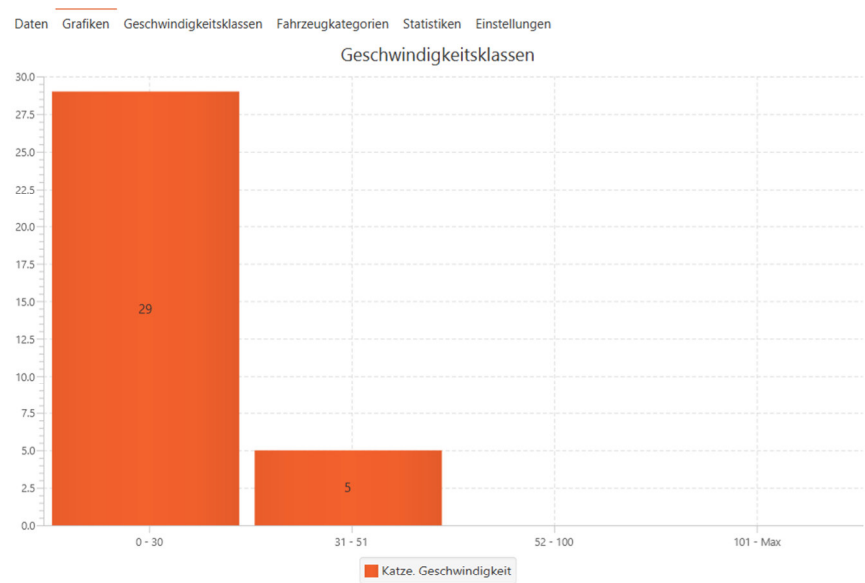
Durchschnittliche Fahrzeuge pro Tag:

98

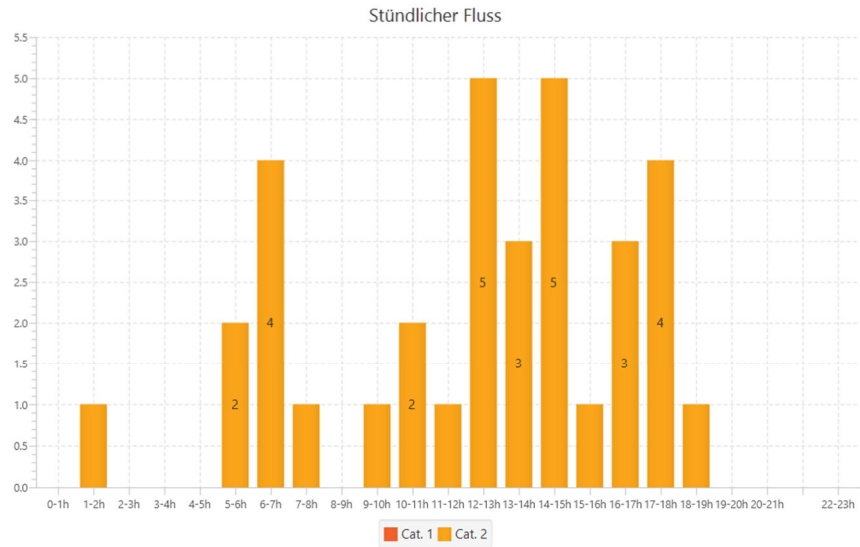
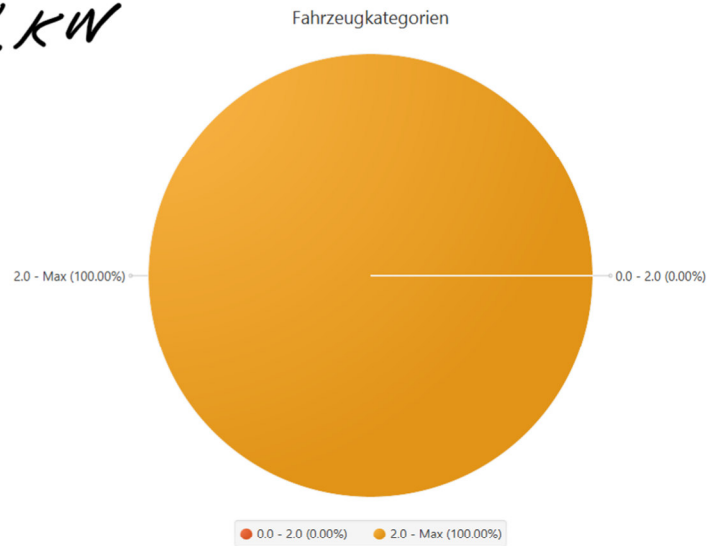
Durchschnittliche Anzahl von Fahrzeugen während der Arbeitswoche:

108

Messung LKW:



LKW



Filter

☐ Geschwind... Min. Max.

☐ Länge : Min. Max.

☐ Anfang Datu... 03/19/202

Zeit : 13 : 26

☐ Ende Datu... 04/02/202

Zeit : 5 : 52

☐ Vergleichen An... :

Ende :

☐ Richtung :

Zurücksetzen Filter

Statistiken

Seriennummer: 0000000

Version: 00.00 (0000)

Anzahl der Maßnahmen: 34

Anzahl der Maßnahmen nach dem Filtern: 34

Anzahl der Kampagnen: 1

Geschwindigkeit V_85: 31 Km/h

Durchschnittsgeschwindigkeit 22 Km/h

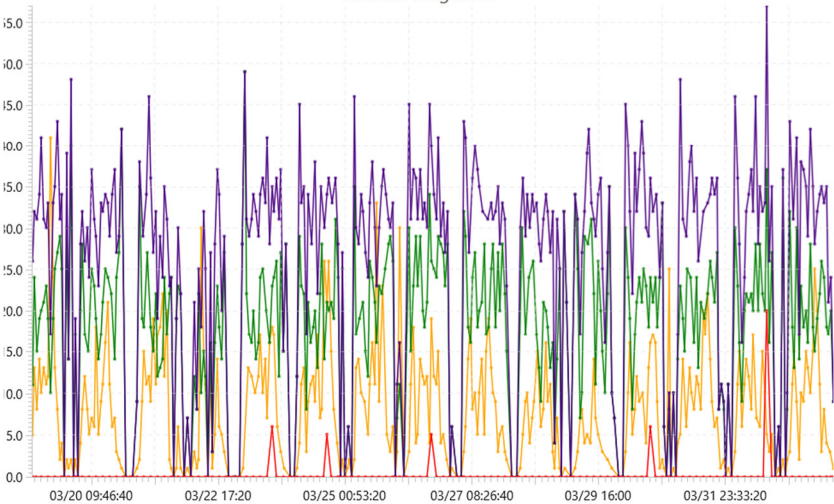
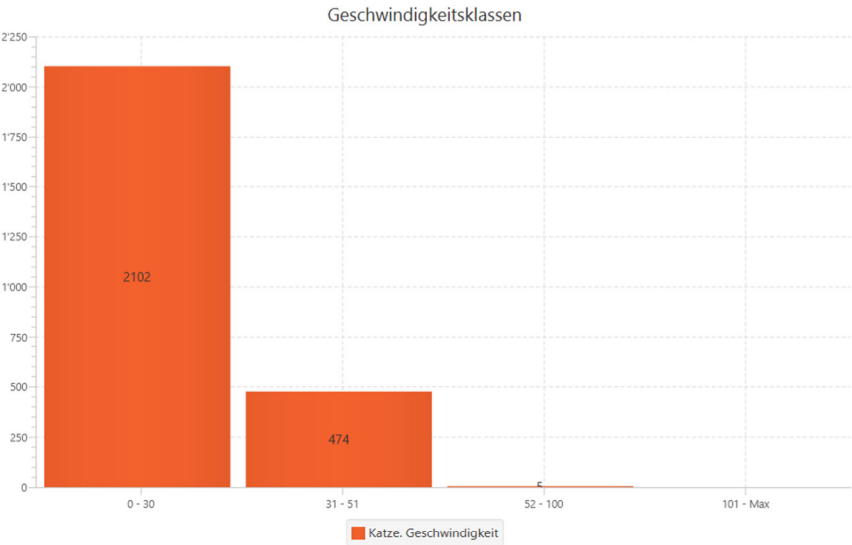
Prozentsatz der Beschleunigung: 0.00 %

Durchschnittliche Fahrzeuge pro Tag: 2

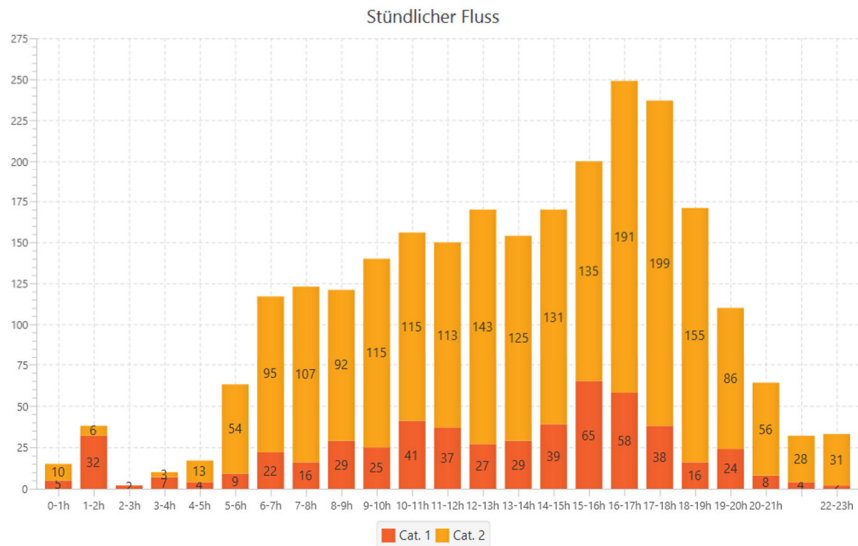
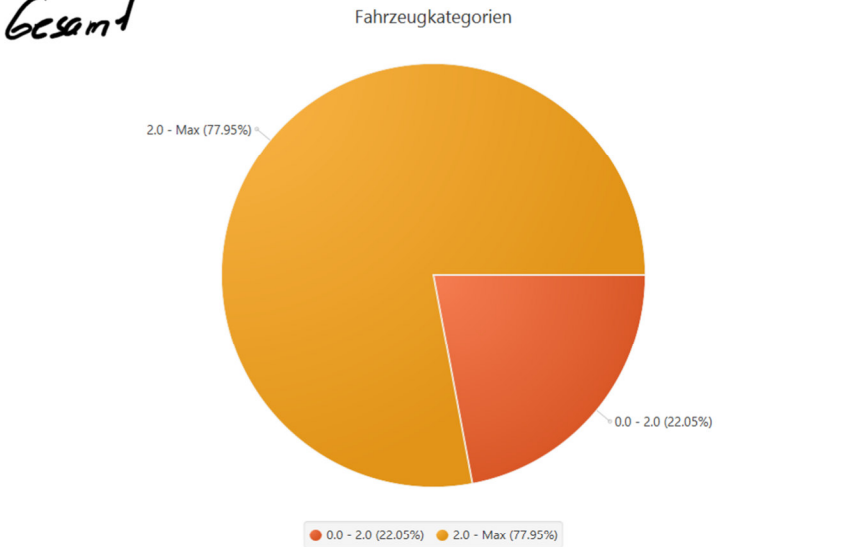
Durchschnittliche Anzahl von Fahrzeugen während der Arbeitswoche: 3

Messung Gesamt:

Daten Grafiken Geschwindigkeitsklassen Fahrzeugkategorien Statistiken Einstellungen



Gesamt



Filter

☐ Geschwind... Min. Max.

☐ Länge : Min. Max.

☐ Anfang Datu... 03/19/202 Zeit : 8 : 54

☐ Ende Datu... 04/02/202 Zeit : 23 : 6

☐ Vergleichen An... : Ende : Richtung : ▼

Zurücksetzen Filtern

Statistiken

Seriennummer: 2283179

Version: 08.99 (1278)

Anzahl der Maßnahmen: 2581

Anzahl der Maßnahmen nach dem Filtern: 2581

Anzahl der Kampagnen: 1

Geschwindigkeit V_85: 31 Km/h

Durchschnittsgeschwindigkeit 20 Km/h

Prozentsatz der Beschleunigung: 0.19 %

Durchschnittliche Fahrzeuge pro Tag: 172

Durchschnittliche Anzahl von Fahrzeugen während der Arbeitswoche: 187