



TECHNISCHER BERICHT

PROJEKT

TÜBACH, NEUBRUNNSTRASSE ERSCHLIESSUNG UND WENDEANLAGE

AUFTRAGGEBER

Polit. Gemeinde Tübach

PROJEKT-NR.

3100-1251

VERFASSER

Wälli AG Ingenieure
Brühlstrasse 2a
9320 Arbon

DATUM

Arbon, 8. September 2026

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	3
1.1	Erschlossene Wohneinheiten / Klassierung	3
1.2	Erschliessungstyp / Strassenabstand	3
1.3	Strassenbreiten	4
1.4	Sichtzonen	4
2	Variantenstudie	5
2.1	Variante 1: Wendeplatz mit Parz. 249	5
2.2	Variante 2: Wendeplatz mit Parz. 251	6
3	Variantenentscheid / Verfahren	6
3.1	Variantenentscheid	6
3.2	Verfahrensablauf	6

Beilagen

Teilstrassenplan 1:250

Plan Nr. 3100-1251_313

Zustimmung Grundeigentümer Parz. 251

1 AUSGANGSLAGE

1.1 Erschlossene Wohneinheiten / Klassierung

Die Neubrunnstrasse ist eine Gemeindestrasse 3. Klasse und erschliesst 6 Parzellen. Mit den geplanten Überbauungen auf den Parzellen 249, 251 und 258 erhöht sich die Anzahl Wohneinheiten deutlich, weshalb die Strasse zur Gemeindestrasse 2. Klasse aufklassiert werden soll.

Die klassierte Strassenfläche ist bereits durchgehend ausparzellierte. Die Neubrunnstrasse hat eine Länge von ca. 100m (inkl. Wendeschleife).



Abb. 1: Übersicht Neubrunnstrasse

1.2 Erschliessungstyp / Strassenabstand

Die Neubrunnstrasse ist bezüglich Länge und Nutzung dem Erschliessungstyp Zufahrtsstrasse nach VSS 40 045 zuzuordnen. Die spezifischen Anforderungen an Zufahrtsstrassen sind wie folgt definiert:

Kriterium	Typ Zufahrtsstrasse
Trassierung	Erschliessungsstrassen werden nur nach Fahrzeuggeometrie trassiert. Dabei sind lange, gestreckte Strassenzüge, die zu überhöhten Geschwindigkeiten verleiten können, zu vermeiden. Die Gestaltung der Strassen ist auf geringe Geschwindigkeiten ausgerichtet und siedlungsorientiert.
Anzahl Fahrstreifen	2 oder 1
Ausbaugrössen	reduziert
Fahrbahnmarkierung	keine
Massgebender stündlicher Verkehr	100 Fz/h (bis 150 Wohneinheiten)
Länge	Keine Angabe
Parkierung	Die Parkierung ist abhängig von der Gestaltung, in der Regel aber frei
Grundbegegnungsfall	Personenwagen / Personenwagen bei stark reduzierter Geschwindigkeit > Fahrbahnbreite 4.40m
Anlagen für Veloverkehr	Es sind keine Anlagen für den Veloverkehr erforderlich. Dieser wird im Mischprinzip mit dem motorisierten Verkehr abgewickelt.
Gehwege	Einseitig, evtl. als Längsstreifen oder als Mischverkehrsfläche. Gemäss SN-Norm 640070 sollten an verkehrsorientierten Strassenabschnitten die Strecken mit gemeinsamen Flächen für den motorisierten- und Fussverkehr minimiert werden.
Möglichkeit zur Durchfahrt	In der Regel nicht durchgehend befahrbar
Wendemöglichkeiten	Wendeplatz bei Sackgassen (auch unter Einbezug der Bankett-, Gehweg- und Vorplatzfläche möglich)

Tab. 1: spezifische Anforderungen an Typ Zufahrtsstrasse

Das Baureglement der Gemeinde (Art. 9) legt für Gemeindestrasse (unabhängig ob 2. oder 3. Klasse) einen Strassenabstand von 3.00m fest. Dies gilt, soweit keine Baulinie festgelegt ist. Entlang Gemeindestrassen haben Stützmauern und Böschungen gegenüber der Fahrbahn einen Abstand von mindestens 0.5m einzuhalten. Zäune bis 1.20m gemäss Strassengesetz mind. 9cm.

Für den Wendepunkt hat die Gemeinde den Minimalfall gemäss VSS 40 052 definiert, was einem 8m Lastwagen entspricht.

1.3 Strassenbreiten

Die Neubrunnstrasse weist infolge Einlenkerbereich (Ruhebergstrasse), Kurve (Fahrbahnverbreiterung) und Wendeschleife (Wendekreis R=6.50m) eine variable Strassenbreite auf. Mindestens jedoch 5.00m.

Geometrisches Normalprofil Fahrbahn (VSS 40 201:2019)

Bei Geschwindigkeit 30km/h

– Lastwagen / Personenwagen	5.20 m (Fahrbahn)	5.70 (Lichtraumprofil)
– Personenwagen / Personenwagen	4.40m (Fahrbahn)	4.80 (Lichtraumprofil)
– Lastwagen / Velo (J > 4%)	4.20m (Fahrbahn)	4.70 (Lichtraumprofil)
– Personenwagen / Velo (J > 4%)	3.40m (Fahrbahn)	3.80 (Lichtraumprofil)

Bei Geschwindigkeit 20km/h

– Lastwagen / Personenwagen	4.80m (Fahrbahn)	5.30 (Lichtraumprofil)
– Personenwagen / Personenwagen	4.00m (Fahrbahn)	4.40 (Lichtraumprofil)

Die Neubrunnstrasse erschliesst ein reines Wohnquartier und wird deshalb nur in Ausnahmefällen mit Lastwagen befahren (Kehrichtabfuhr, Bauarbeiten, Zügeln, Anlieferung von Heizöl / Möbel, etc.).

⇒ Die bestehende Strassenbreite der Neubrunnstrasse deckt den massgebenden Begegnungsfall (entspricht dem Grundbegegnungsfall) PW/PW ab.

Gemäss Rechtsprechung des Verwaltungsgerichts ist bei Zufahrtsstrassen der Begegnungsfall Personenwagen-Personenwagen massgebend. Bei einer Zufahrtsstrasse mit zwei Fahrbahnen beläuft sich die durch Rechtsprechung festgelegte minimale Strassenbreite auf 4.40 m (VGr SG B 2015/14).

1.4 Sichtzonen

Der Knoten Ruheberg- / Neubrunnstrasse ist als Rechtsvortritt markiert. Der Knoten mit Rechtsvortritt ist gut wahrnehmbar. Die Sichtzonen gemäss VSS 40 273 sind eingehalten (Beobachtungsdistanz 5m, Sichtweite 20m). Bei der Parz. 260 ist auf Rückschnitt resp. Höhe des Bewuchses in der Sichtzone zu achten.

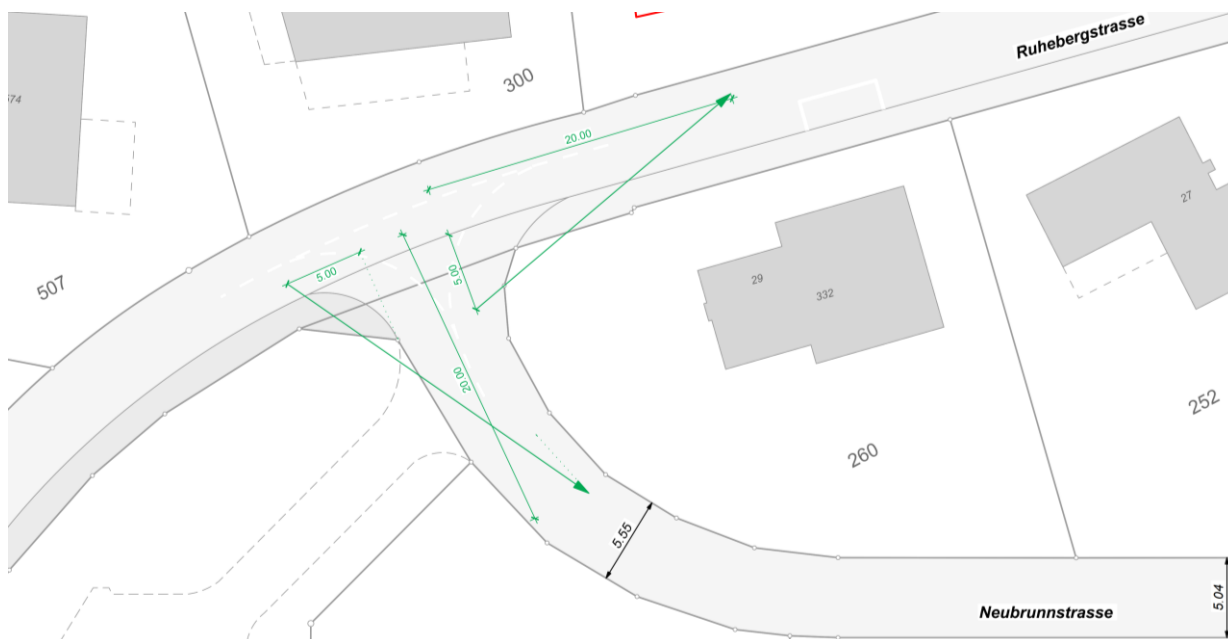


Abb. 2: Sichtweiten Knotenbereich

2 VARIANTENSTUDIE

Die bestehende Wendeschleife mit 6.50m Radius ist für Personenwagen ausgelegt. Standardisierte Wendeanlagen nach VSS 40 052 für 8m-Lastwagen können nicht innerhalb der Strassenparzelle angeordnet werden. Diese hätten eine Beanspruchung mehrerer Parzellen zur Folge, auf denen teilweise keine baulichen Veränderungen geplant und nicht über die Neubrunnstrasse erschlossen sind. Um die Anzahl betroffener Parzellen und die Eingriffe ins Gelände (Hanglage) möglichst gering zu halten, wurden Varianten mit Einbezug der Vorplätze geprüft (geplante Überbauungen Parz. 249 und 251). Das Wenden soll mit einem kurzen Rückfahrmanöver möglich sein. Die Machbarkeit wurde mittels Schleppkurvennachweis im CAD nachgewiesen.

Da sich Fahrzeuggeometrie und Achsabstand auch bei „8m-Lastwagen“ stark unterscheiden können, wurde für den Schleppkurvennachweis ein 9m langer Lastwagen verwendet. Damit sind entsprechende Sicherheiten bereits eingebaut.



Abb. 3: Verwendete Lastwagengeometrie für Schleppkurven

2.1 Variante 1: Wendeplatz mit Parz. 249

Der Vorplatz Neubebauung Parz. 249 wird für das Wendemanöver beansprucht. Die notwendige Fläche wird durch Strassenklassierung (ohne Landerwerb) gesichert. Das Wendemanöver ist möglich, optisch jedoch nicht offensichtlich. Die langgezogene unterschiedlich breite Beanspruchungsfläche erfordert eine Strassenklassierung bis an die geplanten Stützmauern (Widerspruch zum Baureglement).

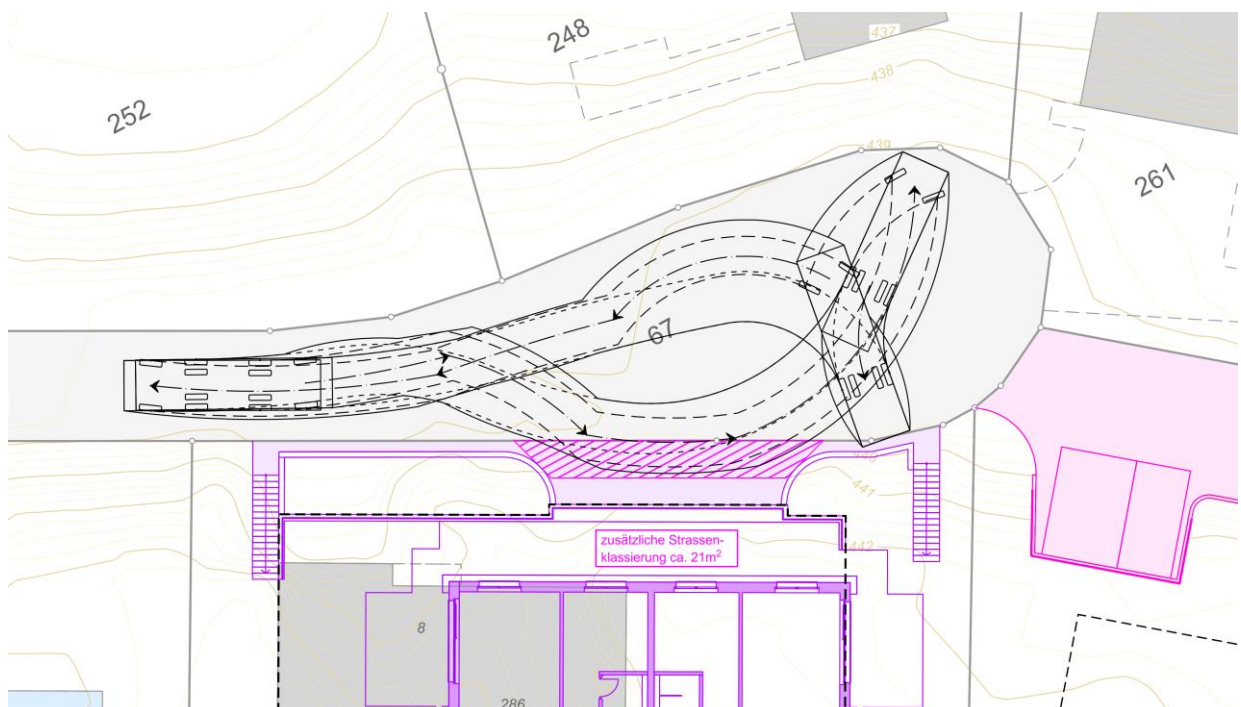


Abb. 4: Situation Wendeplatz 8m-LW mit Parz. 249

2.2 Variante 2: Wendeplatz mit Parz. 251

Die geplante Zufahrt Neubebauung Parz. 249 wird für das Wendemanöver beansprucht. Die notwendige Fläche wird durch Strassenklassierung (ohne Landerwerb) gesichert. Das Wendemanöver ist mit einem kurzen Rückfahrmanöver möglich.

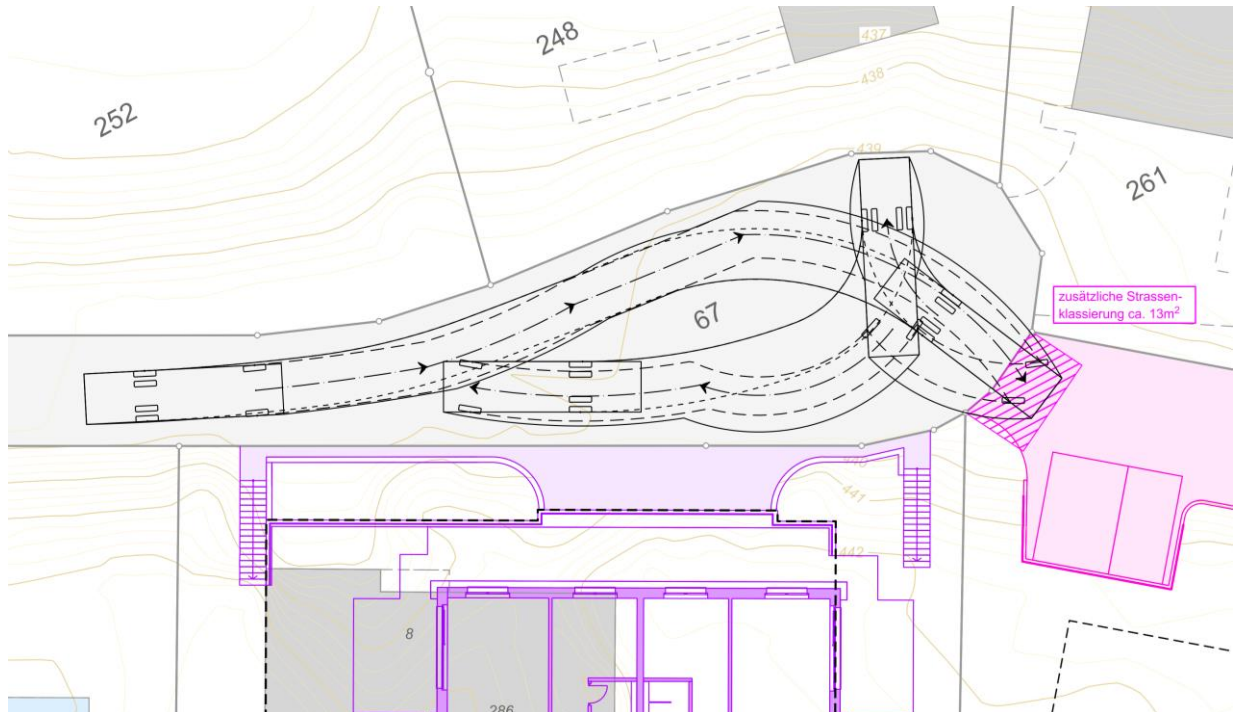


Abb. 5: Situation Wendeplatz 8m-LW mit Parz. 251

3 VARIANTENENTSCHEID / VERFAHREN

3.1 Variantenentscheid

Nach erfolgter Besprechung der Gemeinde mit den beiden betroffenen Grundeigentümern, wurde die Umsetzung von Variante 2: Wendeplatz unter Inanspruchnahme Vorplatz Parz. 251 beschlossen. Entsprechende Zustimmung des Grundeigentümers liegt vor. Auf dieser Basis wurde der Teilstrassenplan erstellt.

3.2 Verfahrensablauf und Empfehlung

Als nächstes erfolgt die Genehmigung durch den Gemeinderat mit der Freigabe zur Anhörung und Mitwirkung nach Art. 33^{bis} StrG (sGS 732.1). Die öffentliche Auflage erfolgt nach dem Mitwirkungsverfahren.

Aufgrund des Fehlens kritischer Punkte kann beim Teilstrassenplan auf eine kantonale Vorprüfung verzichtet werden. Des Weiteren sind keine baulichen Massnahmen an der Neubrunnstrasse geplant. Es steht der Gemeindeverwaltung jedoch frei, trotzdem eine Vorprüfung zu veranlassen.

Arbon, 8. September 2026
Wälli AG Ingenieure

Stefan Frei