

Ebnat-Kappel



Strasse(n): Ringstrasse - Ebnaterstrasse

Gemeinde: Ebnat-Kappel

Projekt(e): Anschluss Ringstrasse - Ebnaterstrasse

Plan, Massstab: Technischer Bericht

Projektphase: Bauprojekt

Bauherrschaft: Politische Gemeinde Ebnat-Kappel, Hofstrasse 1, 9642 Ebnat-Kappel



NARDONE INGENIEURE AG

Baumgartenstrasse 3
9243 Jonschwil

T 071 983 30 07
info@nardone-ing.ch

				NARDONE INGENIEURE AG Baumgartenstrasse 3 9243 Jonschwil T 071 983 30 07 info@nardone-ing.ch	
Massstab				Plannummer 9642-00204-300	
Format A4					
Ind.	Datum	Zeichner	Ing.	Änderung	
	27.05.26	SuP	NaJ		



Inhalt

1	Zusammenfassung	4
2	Ausgangslage	5
2.1	Anschluss Ebnaterstrasse	5
2.2	Durchlass Leibach	6
2.3	Unterführung SOB	6
3	Projektziele	6
4	Projektbeschrieb	7
4.1	Grundlagen	7
4.2	Projekt	7
4.2.1	Asphaltbeläge	7
4.2.2	Randabschlüsse Bereich Krongartenplatz	8
4.2.3	Geometrie	8
4.2.4	Strassenentwässerung	9
4.2.5	Werkleitungen	9
4.2.6	Rückbaumaterial	9
4.2.7	Signalisation und Markierung	9
5	Verfahrensablauf und Termine	10
5.1	Rückmeldung AWE	10
5.2	Landerwerb	11
5.3	Teilstrassenplan	11
6	Unterschrift	11



1 Zusammenfassung

Die Ringstrasse ist eine Gemeindestrasse 2. Klasse, Strassennummer 2018. Im nördlichen Ende ist sie an die Hofstrasse angeschlossen, am südlichen Ende an die Ebnaterstrasse.

Im Rahmen eines Instandsetzungsprojekts soll sie beim Anschluss an die Ebnaterstrasse so ausgebildet werden, dass der Verkehr über den grosszügigen Krongartenplatz bei Grundstück Nr. 1214 klar geführt und unter bestmöglicher Einhaltung der Sichtweiten an die Ebnaterstrasse angeschlossen wird. Randabschlüsse, Schachtabdeckungen und Asphaltbeläge werden im Bereich der neuen Linienführung ersetzt. Das Gefälle wird vom Bestand vorgegeben und minimal an die neue Geometrie angepasst. In diesem Zuge wird die Fahrbahnoberfläche konsequent über die Fläche der Gemeindestrasse entwässert. Signalisationen und Markierungen werden aktualisiert.

Auf der Ringstrasse ist ein Teilfahrverbot mit Zubringerdienst signalisiert, welches aufgehoben wird. Die Ringstrasse unterquert die Bahnlinie. Die Einschränkungen bezüglich Breite und Höhe bei der Unterführung der Bahnlinie werden konsequent signalisiert und vorsehalisiert. Nördlich dieser Unterführung ist der Oberhofweg an die Ringstrasse angeschlossen.

Durch die Verlegung der Fahrbahn der Ringstrasse beim Anschluss an die Ebnaterstrasse wird ein Teilstrassenplanverfahren notwendig. Das Vorprojekt wurde dem Kanton zur Vorprüfung abgegeben. Die Arbeiten erfolgen als Instandsetzungsprojekt mit Planaufgabe, die vorliegenden Unterlagen haben den Stand Bauprojekt. Die Ausführung ist im Jahr 2027 vorgesehen.



2 Ausgangslage

2.1 Anschluss Ebnetstrasse

Die bestehende Einmündung der Ringstrasse in die Ebnetstrasse führt über den grosszügigen Krongartenplatz ohne klare Linienführung. Die bestehende Belagsoberfläche sowie die Randabschlüsse zeigen verschiedene Schäden und Flickstellen, siehe Abbildungen 1.



Abbildung 1: Bestehender Krongartenplatz beim Anschluss an die Ebnetstrasse

Die als Gemeindestrasse klassierte Fläche schliesst spitzwinklig an die Ebnetstrasse an, siehe Abbildung 2. Durch die Nähe zum Gebäude Nr. 251 wird die Sicht in Richtung Wattwil bei dieser Linienführung durch das Gebäude eingeschränkt. Zudem führt die Strasse über markierte Parkplätze. Es ist entsprechend davon auszugehen, dass nicht auf der klassierten Fläche gefahren wird. Durch die fehlende Linienführung im Bereich des Platzes wird willkürlich, teils mit schlechten Sichtverhältnissen, in der Fläche zwischen den bestehenden Parkplätzen in die Ebnetstrasse eingemündet oder von der Ebnetstrasse eingebogen.



Abbildung 2: Fläche der klassierten Strasse



2.2 Durchlass Leibach

In Abbildung 2 ist der Durchlass Leibach beschriftet. Am Durchlass sind keine Massnahmen vorgesehen. Eine visuelle Kontrolle zeigte keinen Bedarf an Sofortmassnahmen zur Bauwerkserhaltung.

Die Notwendigkeit eines allfällig erforderlichen Ausbaus des Bauwerks wurde aufgrund der geringen Massnahmen über dem Bauwerk nicht geprüft. Die geplanten Massnahmen stehen einem allfälligen Ausbau nicht im Wege respektive müssten bei einer allfälligen Bachoffenlegung im Gesamtkontext und deutlich über das Projekt hinaus überprüft werden. Dies würde aktuell weit in die Zukunft greifen und wäre ohne übergeordnete Koordination spekulativ.

2.3 Unterführung SOB

Die Unterführung bei der Unterquerung der Eisenbahnlinie weist in Höhe und Breite ein eingeschränktes Lichtraumprofil auf. Die entsprechenden Signalisationen und Vorsignalisationen fehlen.



Abbildung 3: Unterführung Bahnlinie

3 Projektziele

Mit dem vorliegenden Projekt sollen die schadhafte Asphaltbeläge, Randabschlüsse und Schächte instandgesetzt werden. Die Verkehrsführung, Signalisationen und Markierungen sollen wo nötig verbessert und bei Bedarf ergänzt werden. Die Entwässerung der Fahrbahnoberfläche soll geprüft und bei Bedarf optimiert werden.



4 Projektbeschreibung

4.1 Grundlagen

- Zum Zeitpunkt 05/2026 gültige SIA- und VSS-Normen

4.2 Projekt

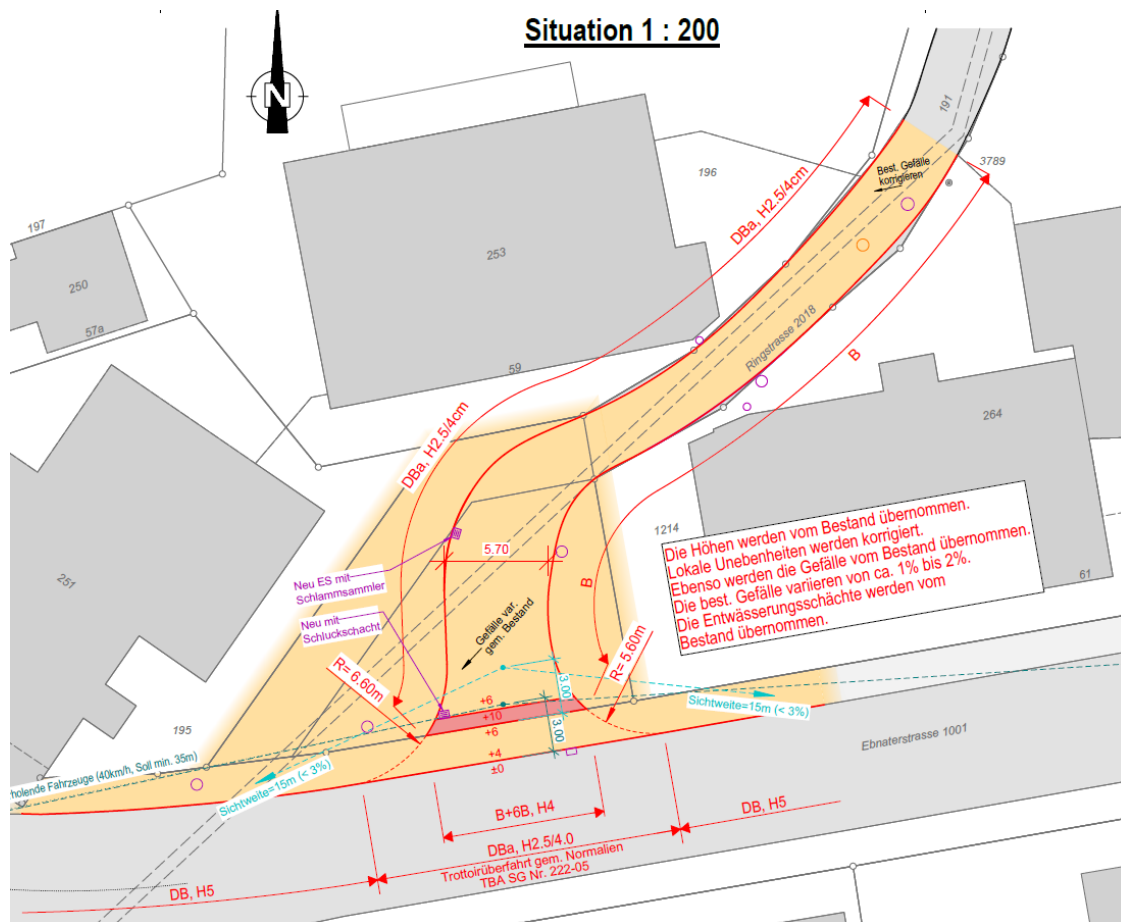


Abbildung 4: Ausschnitt Situationsplan

4.2.1 Asphaltbeläge

Im Bereich beim Anschluss der Ringstrasse an die Ebnetstrasse sowie im Krongartenplatz werden die Asphaltbeläge im Fahrbahn- und Gehwegbereich komplett ersetzt.

Der Schichtaufbau ist wie folgt vorgesehen:

Fahrbahn:	Deckschicht	30mm	AC 8N B70/100
	Tragschicht	100mm	ACT 22N B70/100



Beim Gehweg kann derselbe Belag wie in der Fahrbahn eingebaut werden, insbesondere im Bereich des Anschlusses an die Ebnaterstrasse. Ob ausserhalb der Einfahrt beim Gehweg ein dünnerer Belag eingebaut werden soll, kann während der Bauausführung entschieden werden. Folgender Aufbau wäre dort denkbar:

Gehweg:	Deckschicht	30mm	AC 8N B70/100
	Tragschicht	50mm	ACT 16N B70/100

4.2.2 Randabschlüsse Bereich Krongartenplatz

Die privaten Vorplätze beim Krongartenplatz werden grundsätzlich belassen, wie sie sind. Im geplanten Fahrbahnbereich wird das leicht vorhandene Gefälle in Richtung Wattwil so angepasst, dass Unebenheiten korrigiert werden können und gleichzeitig ein leicht grösseres Quergefälle im Fahrbahnbereich entsteht. Dadurch wird entlang des westlichen Randes das Oberflächenwasser der Fahrbahn entlang der neuen Randabschlüsse geführt.

An diesem wasserführenden Rand ist ein abgesenkter, überfahrbarer Doppelbund vorgesehen, vergleiche Abbildung 5. Dieser Randabschluss wird auch beim Anschluss an die Ebnaterstrasse eingesetzt. Ausserhalb des Anschlussbereichs wird ein Doppelbund mit hartem, 5 cm hohem Anschlag ausgeführt, vergleiche Abbildung 6, um willkürliche Überfahrten zu vermeiden.

Der Gehweg wird im Anschlussbereich zur Sensibilisierung und zum Schutz der Fussgänger konsequent als Trottoirüberfahrt ausgebildet. Wo keine Absätze erforderlich sind, ist ein einfacher Bundstein vorgesehen, um die Linienführung der Strasse zu verdeutlichen.

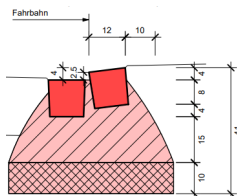


Abbildung 5:
Doppelbund DBa H2.5/4.0
(vgl. Normalien Kt. St.Gallen)

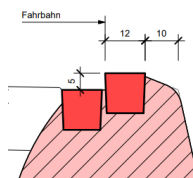


Abbildung 6:
Doppelbund DB H5

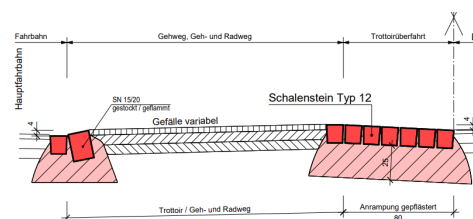


Abbildung 7:
Trottoirüberfahrt

4.2.3 Geometrie

Die bestehende Ringstrasse weist eine geringe Strassenbreite auf, die an vielen Stellen kein Kreuzen zweier entgegenfahrender Fahrzeuge zulässt. Diese enge Fahrbahnbreite wird weitgehend belassen. Im Einmündungsbereich zur Ebnaterstrasse wird die Breite jedoch vergrössert, damit im Wartebereich zwei Fahrzeuge nebeneinander Platz haben.



4.2.4 Strassenentwässerung

Die entwässerte Fläche bleibt grundsätzlich unverändert. Wegen der gering vorhandenen Gefällsverhältnissen und den Anpassungen mit neuen Randabschlüssen werden vorsorglich zwei neue Schächte angeordnet und an die bestehende Entwässerung angeschlossen.

4.2.5 Werkleitungen

Seitens der Werke sind keine Leitungserneuerungen vorgesehen. Lediglich die bestehenden Schachtabdeckungen werden durch neue ersetzt.

4.2.6 Rückbaumaterial

Die bestehenden Fahrbahnbeläge wurden mittels Kernbohrungen untersucht. Der PAK-Gehalt des Ausbauasphalts liegt unter dem Grenzwert der PAK-Summe in Feststoffen von ≤ 250 mg/kg. Entsprechend sind bei der Entsorgung des Belags keine Massnahmen zur Behandlung teerhaltiger Beläge erforderlich.

4.2.7 Signalisation und Markierung

Im Zusammenhang mit der neuen Verkehrsführung beim Anschluss Ringstrasse / Ebnetstrasse werden bestehende Signalisationen angepasst beziehungsweise neue Signalisationselemente ergänzt, vgl. dazu Plan Nr 9642-00204-302. Ziel ist eine klare Regelung der Zufahrt sowie die Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Grundsatzentscheid der Gemeinde ist die Aufhebung des bestehenden allgemeinen Fahrverbots mit Zubringerdienst auf zwei Einfahrtsstrecken. Zur Unterstützung der neuen Verkehrsführung werden entsprechende Signalisationen angepasst beziehungsweise neu erstellt.

Folgende Massnahmen sind vorgesehen:

- Aufhebung beziehungsweise Anpassung bestehender Signalisationen infolge des neuen Verkehrsregimes.
- Signalisation der bestehenden Engstelle mit entsprechenden Höhen- und Breitenbeschränkungen. Dadurch werden die engen Platzverhältnisse verdeutlicht. Der bestehende geringe Durchgangsverkehr soll dadurch nicht zusätzlich begünstigt werden.
- Konsequente Entfernung der Signalisation «Fahrverbot und Zubringerdienst gestattet»
- Anpassung der bestehenden Parkplatzmarkierungen

Die Signalisation wurde unter Berücksichtigung der bestehenden Quartiererschliessung, der Anforderungen an die Verkehrssicherheit sowie der Befahrbarkeit der Engstellen projektiert.



5 Verfahrensablauf und Termine

Durch die Umlegung wird ein Teilstrassenplan erforderlich. Die üblichen Verfahrensschritte, insbesondere Mitwirkung der Gemeinde, öffentliche Auflage sowie weitere gesetzlich erforderliche Verfahren, werden durchgeführt.

Das Vorprojekt wurde vom Kanton am 29.11.2024 geprüft, Gesuch Nr. Kanton: 24-7420. Die Rückmeldungen seitens des Kantons sind in die Projektbearbeitung vom Vorprojekt zum Bauprojekt eingeflossen.

Die Projektgenehmigung ist für das Jahr 2026 sowie die Realisierung im Jahr 2027 vorgesehen, sofern keine Einsprachen eingehen.

5.1 Rückmeldung AWE

Das AWE weist darauf hin, dass sich das Projekt teilweise im Gewässerraum befindet und die bestehende Situation hinsichtlich einer möglichen künftigen Offenlegung des Leibachs verschlechtern könnte. Aus wasserbaulicher Sicht wird deshalb empfohlen, das Vorhaben an einem alternativen Standort zu prüfen beziehungsweise ausserhalb des Gewässerraums anzuordnen.

Im vorliegenden Fall bestehen aufgrund der bestehenden privaten, rechtmässig erstellten Parkieranlagen sowie der vorhandenen Nutzungen erhebliche Einschränkungen bezüglich einer alternativen Linienführung. Die Möglichkeiten einer Verschiebung wurden geprüft, ohne dass eine verhältnismässige Lösung ausserhalb des heutigen Projektperimeters erkannt werden konnte.

Weiter handelt es sich beim vorliegenden Vorhaben nicht um ein Neubauprojekt im eigentlichen Sinn, sondern primär um eine Instandsetzung und Präzisierung einer bereits heute bestehenden und gelebten Verkehrsführung. Das Projekt umfasst insbesondere:

- die Erneuerung bestehender Beläge,
- die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch eine klar definierte Linienführung,
- den Ersatz von Markierungen durch dauerhafte Randabschlüsse,
- sowie die rechtliche Sicherung der heutigen Nutzung mittels Teilstrassenplan.

Ohne Umsetzung der vorgesehenen Massnahmen bleiben die bestehende unklare Verkehrsführung sowie die heutigen Sicherheitsdefizite langfristig bestehen. Die Belagerneuerung müsste unabhängig davon mittelfristig ohnehin ausgeführt werden.

Eine zukünftige Offenlegung des Leibachs erscheint im betroffenen Abschnitt aufgrund der bestehenden Bebauung und Nutzung derzeit langfristig schwierig umsetzbar. Gleichzeitig würde eine vertiefte Betrachtung möglicher Gewässeröffnungen den Rahmen des vorliegenden Projekts deutlich überschreiten und wäre im Zusammenhang mit einer umfassenden wasserbaulichen Gesamtbetrachtung beziehungsweise einem separaten Wasserbauprojekt zu prüfen.

Unter Berücksichtigung der bestehenden Randbedingungen wird das vorliegende Projekt deshalb als verhältnismässige Massnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Instandsetzung der bestehenden Infrastruktur beurteilt. Aus Sicht des Projektverfassers



rechtfertigt dies die Umsetzung der vorgeschlagenen Lösung trotz der festgestellten Berührung mit dem Gewässerraum.

5.2 Landerwerb

Im vorgesehenen Projekt ist kein Grundstückserwerb erforderlich. Teilweise werden für neue Randabschlüsse zwischen dem Krongartenplatz und der Bahnunterführung vorübergehend Grundstücke Dritter, Grundstücke Nr. 196 und 1214, beansprucht. Diese neuen Randabschlüsse, die auf dem Grundstück der Gemeinde liegen, werden nur mit Zustimmung der entsprechenden Grundeigentümer erstellt. Ohne deren Zustimmung kann auf diese Randabschlüsse verzichtet werden. Die Randabschlüsse im Bereich des Krongartenplatzes können ohne vorübergehende Beanspruchung von Drittgrundstücken erstellt werden.

Auf einen Landerwerbsplan wird entsprechend verzichtet.

5.3 Teilstrassenplan

Aufgrund der geänderten Verkehrsführung im Bereich des Anschlusses der Ringstrasse an die Ebnetstrasse wird ein Teilstrassenplanverfahren erforderlich. Entsprechend wurde der Teilstrassenplan, Plan Nr. 9642-00204-301, erstellt. Dieser regelt die künftige Widmung, Umklassierung beziehungsweise Aufhebung einzelner Verkehrsflächen sowie die rechtliche Sicherung der neuen Strassenführung.

6 Unterschrift

Der Projektverfasser

Jonschwil, 27.05.2026

Nardone Ingenieure AG


Jean Luis Nardone
Projektleiter

Beilagen:

- | | |
|--|-------------------------|
| – Teilstrassenplan / Situation 1:500: | Plan Nr. 9642-00204-301 |
| – Situation 1:200: | Plan Nr. 9642-00204-302 |
| – Signalisations- und Markierungsplan 1:200: | Plan Nr. 9642-00204-303 |