

Technischer Bericht

MTB-Weg Berghaus Malbun-Buchs

Januar 2026

Referenz

Vorprüfung 1 Gesuch Nr. 25-2008 (vorläufiger Vorprüfungsbericht)

Gilt für:

Teilstrassenplan
Fuss-, Wander- und Radwege
Anpassungen Radwege
1:4'000

Hinweis: Der Begleitbericht dient als informative Beilage zu den MTB-Routen

Bearbeiter BikerNetzwerk AG

Adrian Stäuble

Cait Elliott

Auftraggeberin:

Stadt Buchs
Bau und Infrastruktur
St.Gallerstrasse 2
9471 Buchs

Verfasserin:

BikerNetzwerk AG
Walenseestrasse 18
8882 Unterterzen

Tel.: 081 599 47 35, Mail: info@bikernetzwerk.ch

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	1
2	Grundlagen.....	2
2.1	Infrastrukturtyp Singletrail	2
2.2	Koexistenz-Prinzip	3
2.3	Zielgruppe.....	3
3	Einbezug der Interessensgruppen / Vorprüfung.....	4
4	Variantenstudium und Umweltcheck	5
5	Fuss- Wander- und Radwegplan	6
6	Teilstrassenplan.....	6
6.1	Festlegung neu	6
7	Unterhalt und Erstinstandstellung	6
7.1	Unterhalt	6
7.2	Erstinstandstellung	6
7.3	Entflechtungen	7
8	Verkehrssicherheit.....	10
9	Querprofile	12
10	Signalisation.....	13
10.1	Signalisation gemäss Norm	13
11	Sensibilisierung.....	14
12	Natur und Umwelt.....	16
12.1	Grundwasserschutzzone	16
12.2	Wildruhezone	18
12.3	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN).....	18

1 Einleitung

Bereits im Jahr 2024 wurde auf Grund einer Initiative der Ortsgemeinde Buchs (Projekt «Flowtrail») mit Abklärungen zu einem Mountainbikeweg begonnen, der das Berghaus Malbun talwärts mit der Stadt verbinden soll. Mit der Schaffung eines offiziellen/signalisierten Mountainbikewegs, kann ein lang ersehntes Angebot für Mountainbikende geschaffen, die Nutzungssicherheit für Wandernde erhöht und Lebensräume für Wildtiere durch die Kanalisierung beruhigt werden. Dank ersten, positiven Konsultationen mit Kanton, dem Forst, den Jägern und weiteren Interessensträgern, konnten die Planungen im vergangenen Jahr intensiviert und detailliert werden. Nach den vertieften Variantenstudien und dem Entscheid, dass vorerst nur jener Weg umgesetzt werden soll, der sich vollständig auf Buchser Gemeindegebiet befindet.

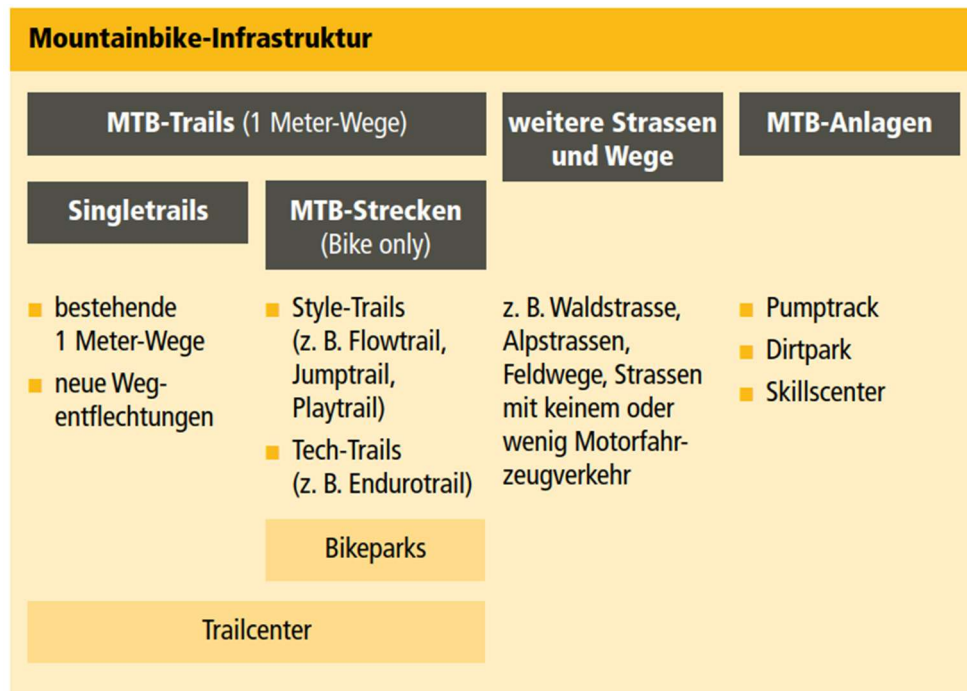
Ziele

- Überarbeitung des MTB-Wegnetz der Stadt Buchs nach den Massstäben der kantonalen MTB-Strategie.
- Sicherstellen einer Talerschliessung vom Berghaus Malbun nach Buchs.
- Kanalisierung von nicht erlaubten MTB-Aktivitäten.

2 Grundlagen

2.1 Infrastrukturtyp Singletrail

In der Schweiz wird die MTB-Infrastruktur grundsätzlich in fünf Typen eingeteilt (vgl. Abbildung). MTB-Trails sind der wichtigste und beliebteste Typ der Weg-Infrastruktur. Die Verbindung vom Berghaus Malbun nach Buchs besteht zu grossen Teilen aus Singletrails und aus weiteren Strassen und Wegen.



Singletrails werden als schmale, unbefestigte Wege, welche z.B. durch Wurzeln oder Steinfelder geprägt sind, definiert. Singletrails sind häufig nicht explizit fürs Mountainbiken angelegt worden und weisen entsprechend Mischnutzungen (meist Wandern) und Gegenverkehr auf.

Signalisierte und rechtlich gesicherte Singletrails verlaufen im Kanton St.Gallen auf klassierten Wegen. Sie sind im Fuss-, Wander- und Radwegplan (FWR) dem Radverkehr gewidmet. Die Signalisation richtet sich nach der Schweizer Signalisationsnorm.

Signalisierte Singletrails sollen für das Mountainbiken attraktiver sein als umliegende öffentliche (Wander-)Wege. Damit entfalten sie ihre Lenkungsfunktion. Um diese Attraktivität zu gewährleisten sind MTB-Trails idealerweise durchgängig befahrbar und werden mit Rücksicht auf das Mountainbiken unterhalten.

2.2 Koexistenz-Prinzip

Auf dem geplanten Singletrail gilt das Koexistenz-Prinzip. SchweizMobil, die nationale Fachorganisation Langsamverkehr des ASTRA definiert den Begriff der Koexistenz wie folgt:

"Ein rücksichtsvolles Mit- und Nebeneinander von Wandernden und Velofahrenden/Bikenden».

Während im üblichen Strassenverkehr der Grundsatz der Verkehrstrennung gilt, setzt man im Kanton St.Gallen auf Wald- und Wiesenwegen (Singletrails), auf das Koexistenz-Prinzip. Aus Rücksicht auf Natur- und Umwelt, im Sinne eines haushälterischen Umgangs mit dem Boden, sowie aufgrund des finanziellen Aufwands wird auf die Errichtung eines grossflächigen, parallelen Wegnetz verzichtet. Punktuelle Massnahmen zur Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer sind in der Planung berücksichtigt.

Koexistenz in der Planung und Umsetzung

Nachfolgende Beispiele zeigen, wie das Koexistenz-Prinzip bei der vorliegenden Planung berücksichtigt wurde.

- Auswahl des MTB-Trails in Absprache mit Verein St.Galler Wanderwege
- Anbringen von Zusatzsignalisationen (vgl. Kapitel Sensibilisierung)
- Teilweise Entflechtung von MTB- und Wanderweg
- Einplanen von Sicherheitsmassnahmen wie z.B. Temporegulierung bei der Erstinstandstellung des Wegs

2.3 Zielgruppe

Der geplante Singletrail richtet sich an das MTB-Profil technikorientiert. Diese Zielgruppe nutzt aufwärts gerne wenig befahrene Strassen und wenn vorhanden auch Bergbahnen oder öffentliche Busservice. Bergab werden Trails bevorzugt. Das Erlebnis und die Auseinandersetzung mit den persönlichen fahrtechnischen Fähigkeiten stehen im Vordergrund.

MTB-Profil	bewegungsorientiert	technikorientiert	abfahrtsorientiert
Bevorzugte Wege	2 Meter-Wege (> 2m) z.B. Forst- & Bewirtschaftungsstrassen	1 Meter-Wege (< 2m) z.B. schmale Pfade & Wege wie Wanderwege, Singletrails & MTB-Strecken	Bikeparks MTB-Strecken
Nutzergruppen gemäss kantonaler MTB-Strategie		Tour Cross Country	All Mountain, Enduro Downhill, Freeride

3 Einbezug der Interessensgruppen / Vorprüfung

Die Planung des MTB-Trails hat im Zeitraum von Januar 2025 bis Januar 2026 stattgefunden. In diesem Zeitraum haben mehrere Informationsveranstaltungen, Begehungen und individuelle Gespräche stattgefunden.

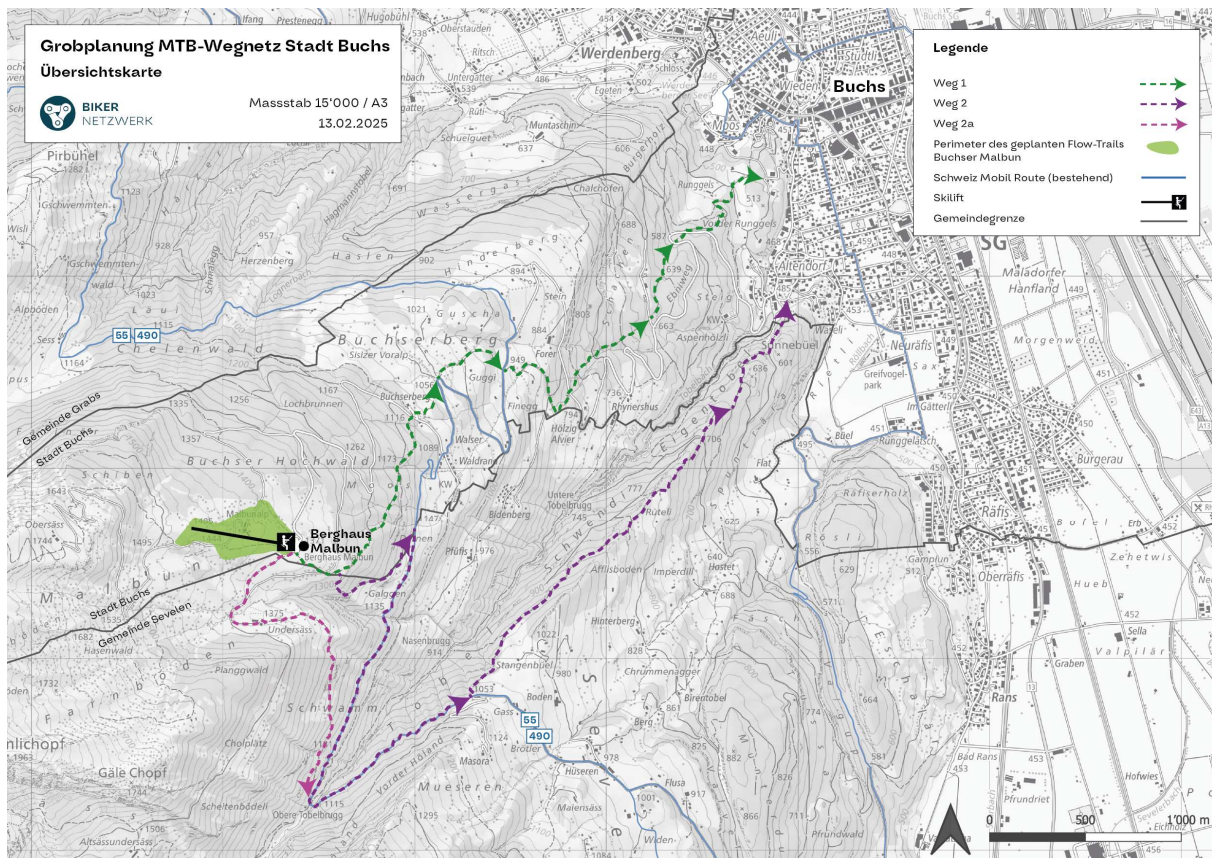
Übersicht:

10. März 2025	Orientierung und Variantenstudium z.H. des Gemeinderats Sevelen
18. März 2025	Einreichung des Grobkonzepts zur Vorprüfung. Gesuch Nr. 25-2008
07. Mai 2025	Begehung mit Viktor Styger, St.Galler Wanderwege, Werkdienst Buchs und Sendas GmbH (Trailbau)
21. August 2025	Orientierung der Grundeigentümer, Bewirtschafter, Jagdgesellschaft, Ortsgemeinde und Mountainbikevereine anschliessend individuelle Lösungsfindung
4. November 2025	Begehung mit Wildhüter Sepp Koller und Jagdgesellschaft.
4. Dezember 2025	Begehung mit Verein MTB-Rheintal, Sektion Buchs

Dem individuellen Austausch mit den kantonalen Ämter und Fachstellen dienten die Rückmeldungen aus der Vorprüfung.

4 Variantenstudium und Umweltcheck

Für die Verbindung zwischen dem Berggasthaus Malbun und Buchs wurden mehrere Varianten geprüft (vgl. untenstehende Abbildung).



Aus nachfolgenden Gründen ist die Wahl auf vorliegende Wegführung (Weg 1, grün) gefallen:

- Weg befindet sich vollumfänglich im Gemeindegebiet Buchs.
- Weg ist als (nicht signalisierter) Bikeweg etabliert und oft genutzt.
- Weg 1 verläuft durchgehend auf klassierten Wegen.
- Für die Herausforderungen im Bereich Natur und Umwelt konnten gute Lösungen gefunden werden.
- Viele Parzellen gehören der Ortsgemeinde Buchs, welche aktiv zur Lösungsfindung bei Herausforderungen beiträgt.

Möglicherweise wird der Weg 2 in abgeänderter Form von der Gemeinde Sevelen zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt.

Auf Weg 3 wird verzichtet.

5 Fuss- Wander- und Radwegplan

Der ganze Wegverlauf wird neu im FWR-Plan als Radweg geführt. Die Anpassungen sind dem beiliegenden Teilstrassenplan zu entnehmen.

6 Teilstrassenplan

Der ganze Weg verläuft auf klassierten Strassen und Wegen. Die Anpassungen sind dem beiliegenden Teilstrassenplan zu entnehmen.

6.1 Festlegung neu

In zwei Sektionen wird vom heutigen Wegverlauf abgewichen. Die Sektionen sind im Teilstrassenplan als Detailansichten dargestellt. Die Erläuterungen zu den Entflechtungen sind im Kapitel 7 Unterhalt und Erstinstandstellung zu finden.

7 Unterhalt und Erstinstandstellung

7.1 Unterhalt

Wege, die (auch) als MTB-Trails signalisiert werden, erfordern einen angepassten Unterhalt. Damit wird erreicht:

- dass die Wege der zusätzlichen Belastung durchs Mountainbiken langfristig standhalten.
- dass die Wege von allen Nutzergruppen mit grosser Sicherheit genutzt werden können.

Für den Unterhalt ist gemäss Strassengesetz Art. 54 die politische Gemeinde zuständig

7.2 Erstinstandstellung

Der Initialaufwand, um die Wege erstmalig auf den gewünschten Qualitätsstandard zu bringen ist erheblich. Nachfolgende Arbeiten fallen bei der Erstinstandstellung typischerweise an:

- Wassermanagement auf den Wegen verbessern (Entwässerung, Furt)
- Treppen/ Stufen ersetzen, abändern, wo möglich umfahren
- Brücken sanieren
- Erosion eindämmen (z.B. mittels Steinarmierung)
- Klare Wegführung gestalten (Abkürzungen und überflüssige Linien verschliessen)
- Strassenübergänge / Kreuzungen sichern

- Temporeduzierende Elemente einsetzen (z.B. Schikanen mit Steinen)
- Entflechtungen

Von den Erstinstandstellung profitieren in der Regel alle Wegnutzenden. Neben der Verbesserung der Wegqualität generell geht es explizit auch darum, das Koexistenz-Prinzip zu unterstützen.

Eine grobe Übersicht zu den vorgesehenen Arbeiten ist im Anhang zu finden.

7.3 Entflechtungen

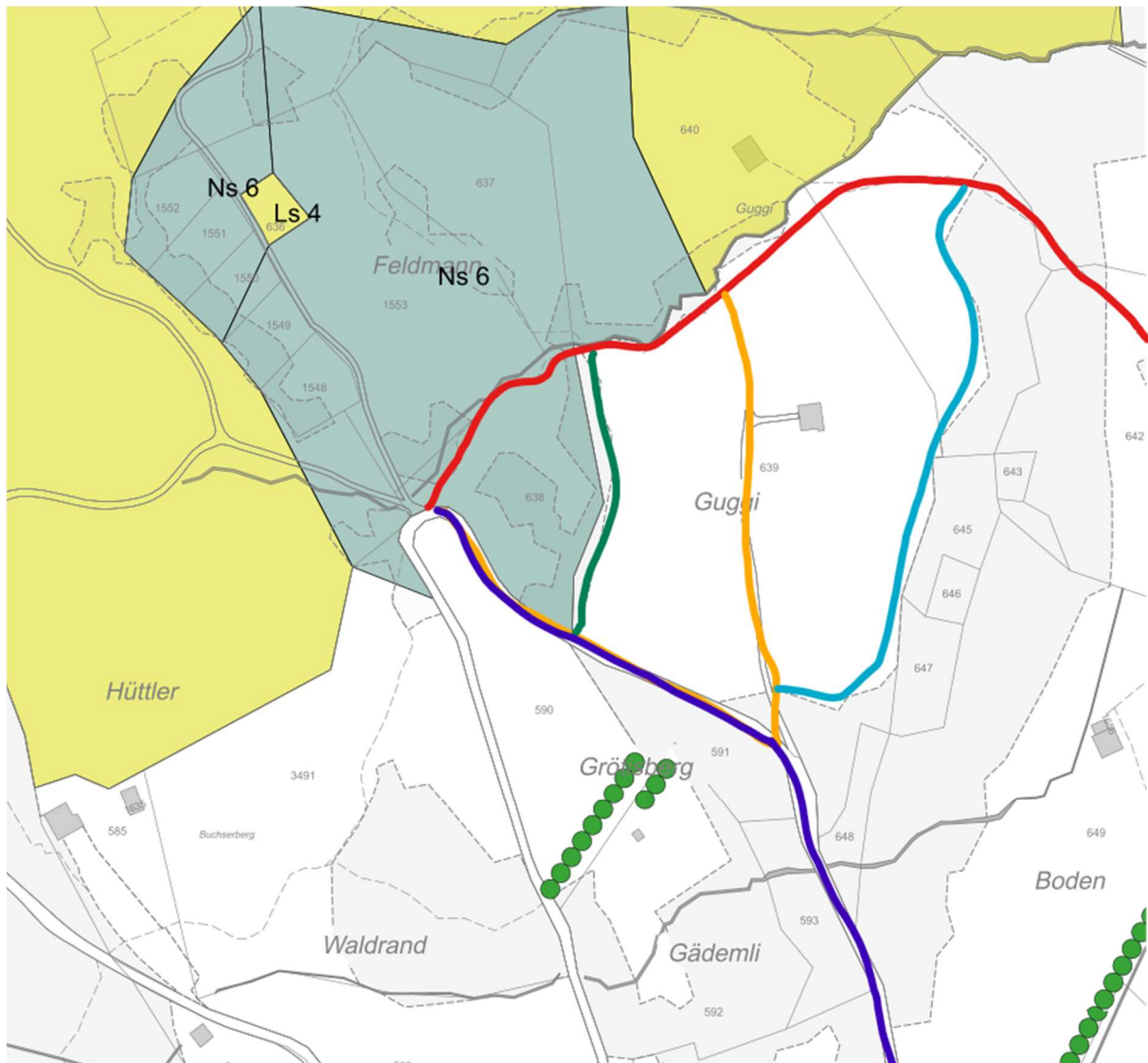
Sektion «Guggi»

Auf der Parzelle 638 befindet sich ein Flachmoor von regionaler Bedeutung. Der bestehende Wanderweg verläuft durch dieses Schutzobjekt. Damit dieser Weg den Belastungen durch das Mountainbiken standhält, die Anforderungen an das Koexistenz-Prinzip erfüllt und für Mountainbikende attraktiv bleibt (kein Ausweichverkehr) hätten im Rahmen der Erstsanierung einige Massnahmen umgesetzt werden müssen.



Abbildung 1: Fotos vom Standort Guggi.

Nach Konsultation der Schutzverordnung und in Rücksichtnahme der Wünsche des Grundeigentümers wurde darauf verzichtet, den MTB-Trail durch das Flachmoor zu führen. Unter der Voraussetzung, dass der gesamte MTB-Trail die nötige Attraktivität behält, hat die Stadt Buchs entschieden, eine Entflechtung umzusetzen. Dazu wurden vier Varianten geprüft (vgl. nachfolgende Abbildung).



Aufgrund der untenstehenden Argumente wird die Variante «grün» umgesetzt.

positiv

- Verkehrssicherheit aufgrund Ausbuchtung auf Bergstrasse gegeben
- Keine Zerschneidung der Weide
- Einfaches Baugelände
- Ausserhalb Schutzzone
- Keine Beeinträchtigung von Wildwechseln
- Attraktivität des Gesamtwegs bleibt erhalten

negativ

- Nähe zur Schutzzone
- Zusätzliche Fläche beansprucht, weil nicht auf Originalweg

Sektion «Bettlerchuchi»

Im Bereich Bettlerchuchi hat die Ortsgemeinde Buchs ein Waldabschnitt zur Verfügung gestellt, in dem der lokale MTB-Verein unter professioneller Anleitung ein Trailabschnitt selbst gestalten darf. Die Linienführung wurde vorgängig gemeinsam festgelegt. Dies hat zwei Hintergründe:

1. In einem anderen Waldgebiet ist man Seitens der Ortsgemeinde und der politischen Gemeinde in Zusammenarbeit mit der Jagdgesellschaft gegen illegale MTB-Trails vorgegangen. Der Abschnitt in Bereich Bettlerchuchi wird im Gegenzug für einen attraktiven Singletail zur Verfügung gestellt.
2. Aufgrund seiner Breite und der fehlenden technischen Herausforderungen ist der bestehende Wanderweg im Bereich Bettlerchuchi a) für Mountainbiker eher uninteressant und b) aufgrund der hohen Tempi für die gemeinsame Nutzung mit den Wandernden nicht ideal.

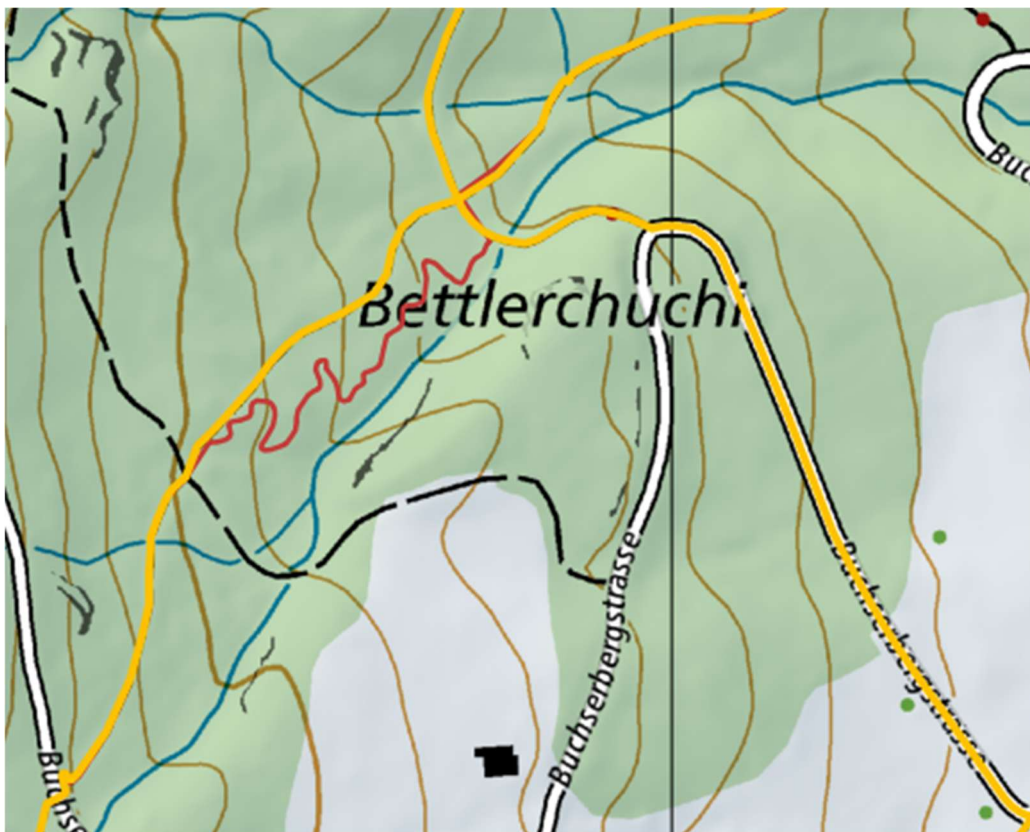


Abbildung 2: Entflechtung in der Sektion Bettlerchuchi (gelb = Wanderweg, rot = Singletail)

8 Verkehrssicherheit

Einige Massnahmen, welche im Rahmen der Erstinstandstellung umgesetzt werden, dienen explizit der Verkehrssicherheit:

- Klare Wegführung gestalten (Abkürzungen und überflüssige Linien verschliessen)
- Strassenübergänge / Kreuzungen sichern
- Temporeduzierende Elemente einsetzen (z.B. Schikanen mit Steinen)
- Entflechtungen
- Übersichtlichkeit schaffen

Der MTB-Trail quert die Buchserbergstrasse mehrmals. Bei jedem Strassenübergang sind Massnahmen (vgl. untenstehende Beispielbilder) zugunsten der Verkehrssicherung vorgesehen.

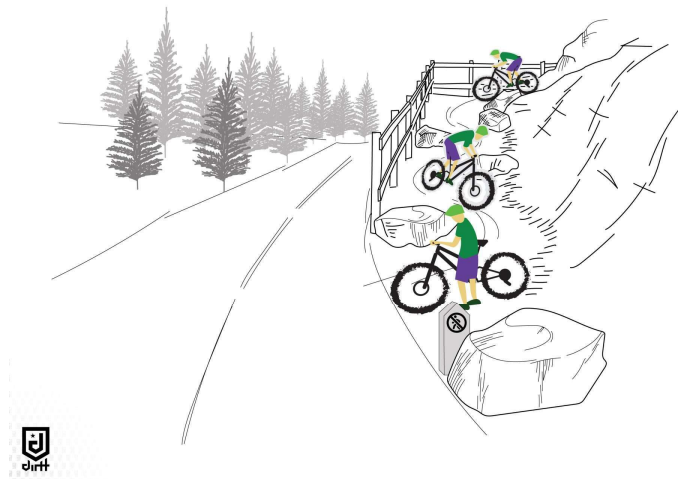


Abbildung 3: Tempokontrolle mit Steinarmierungen vor Strassenquerung.



Abbildung 4: Holzschranken zur Temporeduktion.

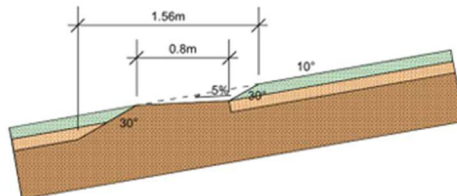


Abbildung 5: Auch klassische Zaundurchgänge eignen sich, um Mountainbikende vor Strassenquerungen auszubremsen.

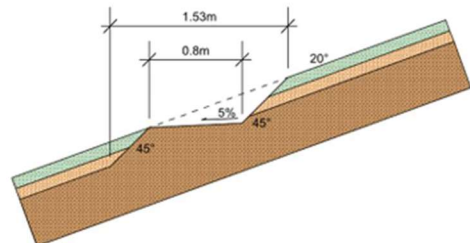
9 Querprofile

Nachfolgend werden verschiedene Querprofile, bei verschiedenen Hangneigungswinkeln dargestellt. Bei den beiden Entflechtungen werden Wegbreiten von 80-100 cm angestrebt.

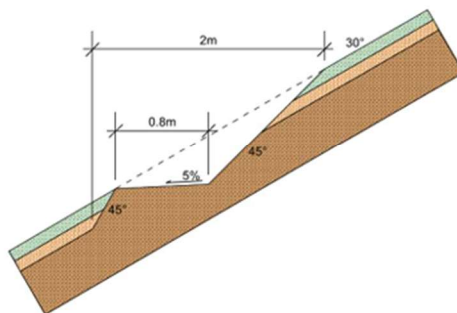
Querprofil bei 10° Neigung



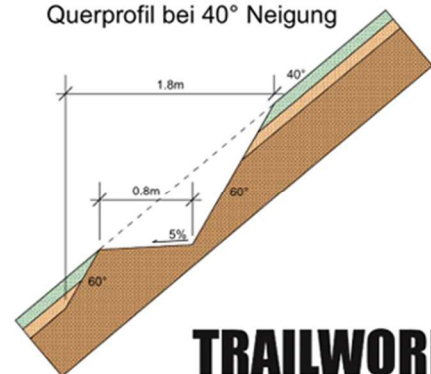
Querprofil bei 20° Neigung



Querprofil bei 30° Neigung



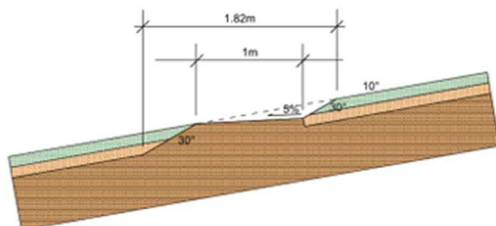
Querprofil bei 40° Neigung



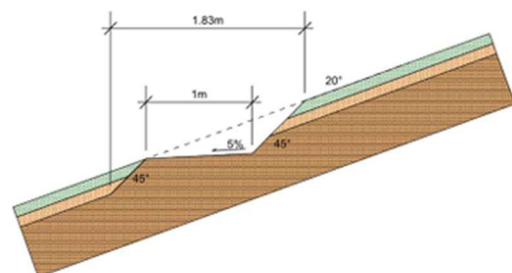
TRAILWORKS
Biketrails & Wanderwege GmbH

Regelquerschnitte bei einer Wegbreite von 80cm

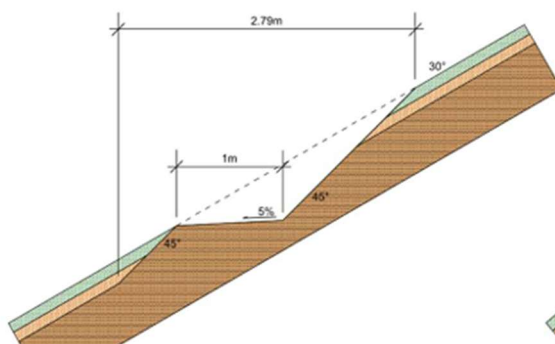
Querprofil bei 10° Neigung



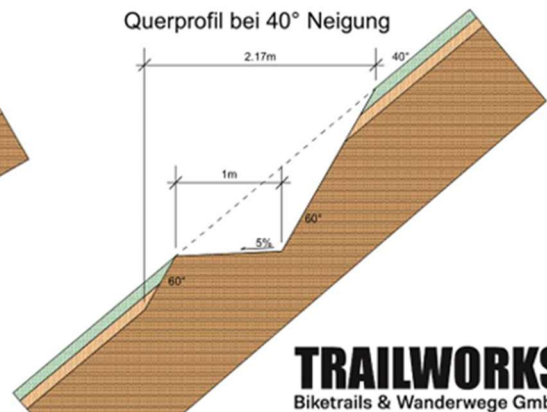
Querprofil bei 20° Neigung



Querprofil bei 30° Neigung



Querprofil bei 40° Neigung



TRAILWORKS
Biketrails & Wanderwege GmbH

Regelquerschnitte bei einer Wegbreite von 100cm

10 Signalisation

Die Signalisation des MTB-Trails wird erst umgesetzt, wenn die Erstinstallierung der entsprechenden Wege abgeschlossen ist. Mehr Informationen sind dem Signalisationsplan zu entnehmen.

10.1 Signalisation gemäss Norm

Für die Erstellung von Signalisationen für den Langsamverkehr gilt die Norm SN 640 829a (Strassensignale; Signalisation Langsamverkehr). Der MTB-Trail wird gemäss Norm signalisiert.

7.12 Mountainbikeweg

Mountainbikewege sind allgemein zugängliche Wege oder Pfade im hügeligen oder bergigen Gelände, in der Regel ohne Asphalt- oder Betonschichten. Sie können fahrtechnisch schwierige Abschnitte und Schiebe- bzw. Tragepassagen aufweisen.

7.12.1 Anforderungen an die Benützer

Benützer von Mountainbikewegen müssen in guter körperlicher Verfassung sein und ein erhöhtes technisches Fahrkönnen mitbringen. Vorausgesetzt werden Mountainbikes mit breiten Reifen und sehr kräftigen Bremsen.

7.12.2 Signalisation

Die Wegweiser und Bestätigungen sind rot und enthalten ein weisses Mountainbike-Piktogramm. Die Markierungen sind weiss-rot.



11 Sensibilisierung

Bereits heute stehen Schweizweit diverse Möglichkeiten zur Sensibilisierung von Natursportlern, insbesondere für Mountainbiker, zur Verfügung. Die kantonale MTB-Strategie gibt der Sensibilisierung ein hohes Gewicht. Konkrete kantonale Massnahmen werden allerdings erst erarbeitet.

Zusatzsignalisation Koexistenz

Die Zusatzsignalisation zur Anzeige der Mehrfachnutzung der Wege ist vorgesehen. Im Kanton St.Gallen wird der Einsatz dieser Zusatzsignalisation nur auf rechtskräftigen MTB-Wegen gutgeheissen.



MTB-Kodex

An strategisch wichtigen Punkten, wie beim Berghaus Malbun und dem Abschnitt Bettlerchuchi wird der Schweizerische MTB-Kodex angebracht.



Sollte der Flowtrail am Standort beim Berghauhaus Malbun realisiert werden, sind in Absprache mit der Ortsgemeinde weitere Sensibilisierungsmassnahmen geplant.

12 Natur und Umwelt

12.1 Grundwasserschutzzone

Der geplante MTB-Trail durchquert die provisorische Grundwasserschutzzone «Dörnen».

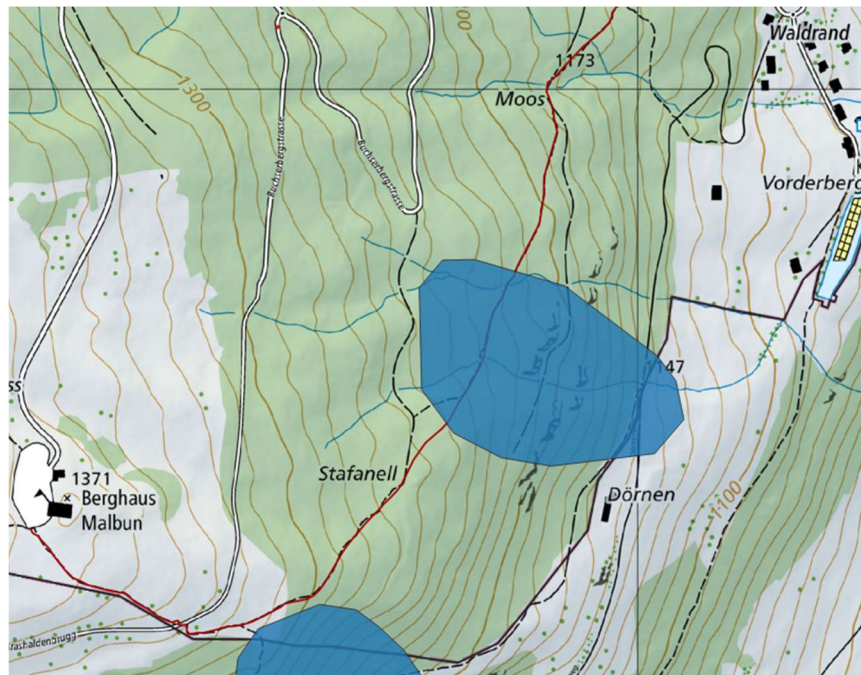


Abbildung 6: Provisorische Gewässerschutzzone Dörnen (blau) und MTB-Trail (rot).

Der klassierte Weg wurde ursprünglich für die Waldbewirtschaftung angelegt und verfügt über eine einfache Kofferung/ Deckschicht aus Steinen, respektive Kies (vgl. Fotos), welche durch das Mountainbiken nicht beschädigt wird.

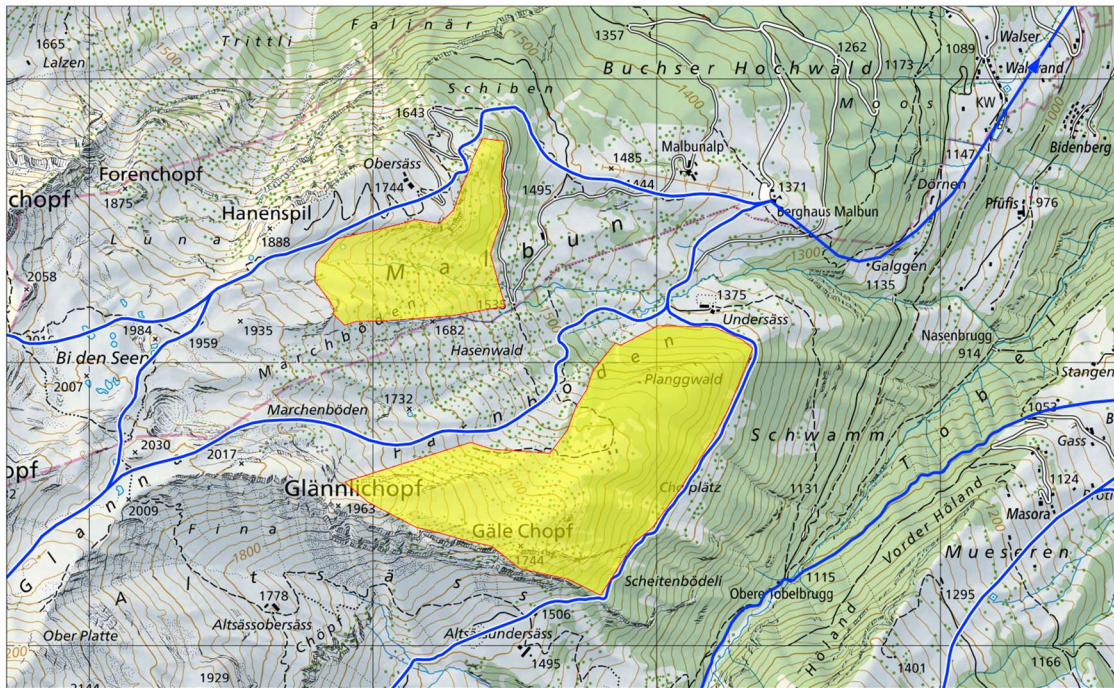


Abbildung 7: Wegbeschaffenheit in der Gewässerschutzzone Dörnen.

12.2 Wildruhezone

Ausgehend von der Planung des Flowtrails am Standort beim Berghaus Malbun und der Talerschliessung wurde in Zusammenarbeit mit dem Amt für Natur, Jagd und Fischerei eine neue Wildruhezone erarbeitet.

Entwurf Wildruhezone Malbun Farnboden



Massstab 1:10'000
GIS-Bearbeitung: © ANJF SG

Druckdatum: 10.03.2025

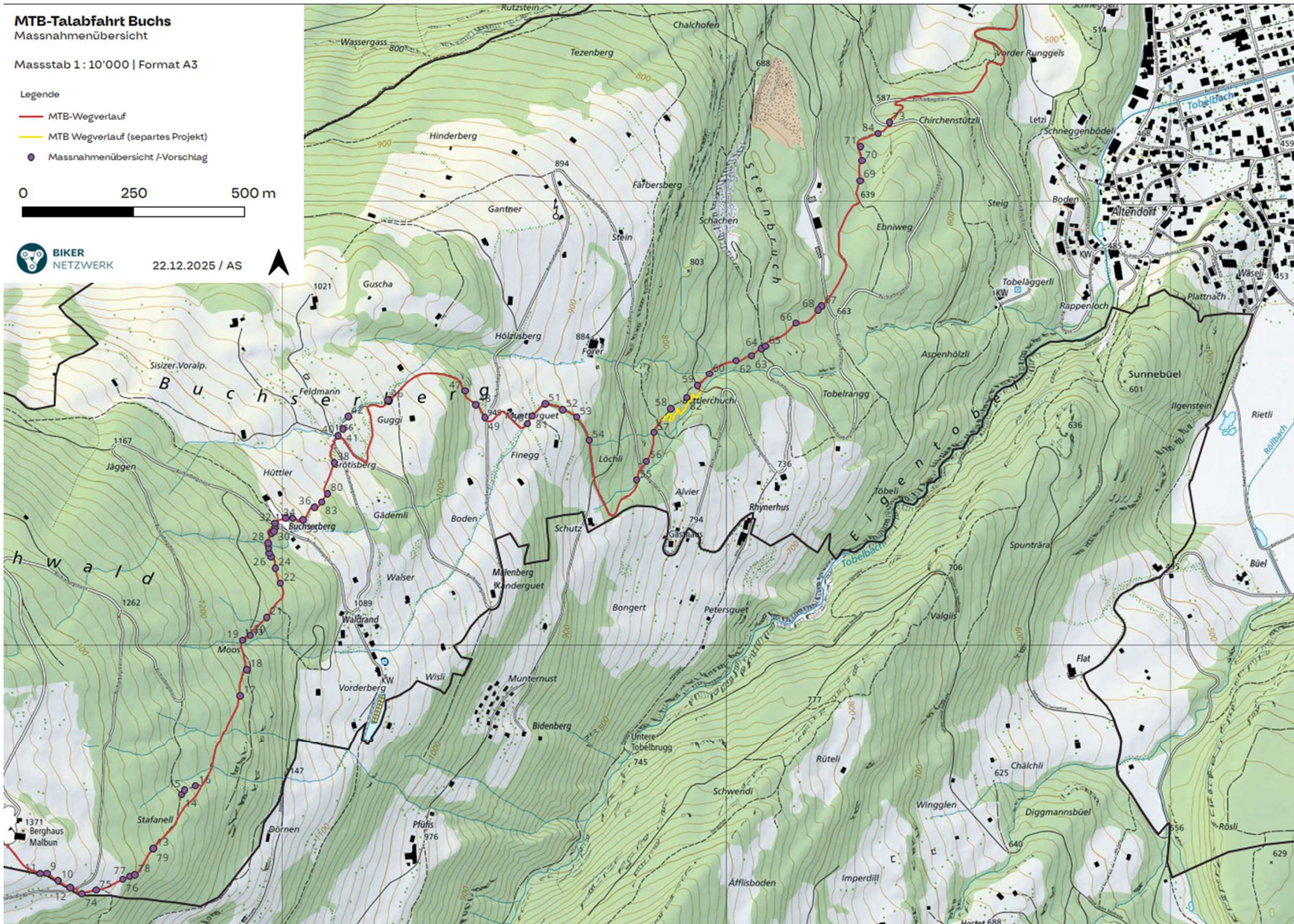
Abbildung 8: Entwurf Wildruhezone.

12.3 Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN)

Der geplante MTB-Trail liegt im BLN- Objekt Nr. 1613 Speer-Churfirsten-Alvier, hat jedoch keine negativen Auswirkungen auf die Schutzziele.

Anhang:

Grobübersicht zu möglichen Massnahmen im Rahmen der Erstinstandsetzung.



Nummer	Massnahme	Massnahme Kategorie	Begründung
9		Wassermanagement	Wegqualität
10		Sonstige	Wegqualität
11		Wassermanagement	Wegqualität
12		Tempokontrolle	Sicherheit / Koexistenz
13		Wassermanagement	Wegqualität
14		Wassermanagement	Wegqualität
15		Wassermanagement	Wegqualität
16		Wassermanagement	Wegqualität
17		Wassermanagement	Wegqualität
18		Wassermanagement	Wegqualität
19		Wassermanagement	Wegqualität
20		Wassermanagement	Wegqualität
21		Wassermanagement	Wegqualität
22		Wassermanagement	Wegqualität
23		Wassermanagement	Wegqualität
24		Zusatzkurven	Sicherheit / Koexistenz
25		Wassermanagement	Wegqualität
26		Wassermanagement	Wegqualität
27		Wassermanagement	Wegqualität
28		Brückengeländer	Sicherheit / Koexistenz
29		Zusatzkurven	Wegqualität
30		Tempokontrolle	Sicherheit / Koexistenz
31		Entflechtung	Sicherheit / Koexistenz
32		Wassermanagement	Wegqualität
33		Wassermanagement	Wegqualität
34		Zusatzkurven	Wegqualität
35		Wassermanagement	Wegqualität
36		Wassermanagement	Wegqualität
37		Sonstige	Wegqualität
38		Wassermanagement	Wegqualität
39		Wassermanagement	Wegqualität
40		Zaundurchgang	Sicherheit / Koexistenz
41		Sonstige	Sicherheit / Koexistenz
42		Wassermanagement	
43		Sonstige	Sicherheit / Koexistenz
44		Wassermanagement	Wegqualität
45		Wassermanagement	Wegqualität
46		Wassermanagement	Wegqualität
47		Wassermanagement	Wegqualität
48		Zusatzkurven	Sicherheit / Koexistenz
49		Wassermanagement	Wegqualität
50		Wassermanagement	Wegqualität

51	Wassermanagement	Wegqualität
52	Wassermanagement	Wegqualität
53	Wassermanagement	Wegqualität
54	Wassermanagement	Wegqualität
55	Brücke / Geländer	Sicherheit / Koexistenz
56	Wassermanagement	Wegqualität
57	Wassermanagement	Wegqualität
58	Zusatzkurven	Wegqualität
59	Wassermanagement	Wegqualität
60	Brückengeländer	Sicherheit / Koexistenz
61	Wassermanagement	Wegqualität
62	Wassermanagement	Wegqualität
63	Wassermanagement	Wegqualität
64	Entflechtung	Sicherheit / Koexistenz
65	Sonstige	Wegqualität
66	Wassermanagement	Wegqualität
67	Sonstige	Wegqualität
68	Wassermanagement	Wegqualität
69	Wassermanagement	Wegqualität
70	Wassermanagement	Wegqualität
71	Wassermanagement	Wegqualität
72	Wassermanagement	Wegqualität
73	Wassermanagement	Wegqualität
74	Wassermanagement	Wegqualität
75	Wassermanagement	Wegqualität
76	Wassermanagement	Wegqualität
77	Wassermanagement	Wegqualität
78	Wassermanagement	Wegqualität
79	Wassermanagement	Wegqualität
80	Wassermanagement	Wegqualität
81	Wassermanagement	Wegqualität
82	Zusatzkurven	Sicherheit / Koexistenz
83	(Zusatzkurven um Weide zu umgehen)	Wegqualität
84	Tempokontrolle	Allg. Verkehrssicherheit