



AUFWERTUNG
AUENSTRASSE

TECHNISCHER BERICHT

Vom Gemeinderat erlassen am:

Der Gemeindepräsident:

Der Gemeinderatsschreiber

.....

.....

Öffentlich aufgelegt vom:

bis:

Projekt Nr.	2211.010	Entwurf	Gezeichnet	Geprüft	Datum
Plan Nr.	03.02	SS	AGu	DS	02.07.2025
Format	0.21 x 0.29				
Fläche	0.19 m ²				
Vorstudie	Änderungen:				
Vorprojekt					
Bauprojekt					
Bewilligungsverfahren/Auflageprojekt					
Ausschreibung					
Ausführungsprojekt					
Dok. Des ausgeführten Werkes					

Niederlassung:

Kriessernstrasse 40, 9450 Altstätten

Tel. +41 451 78 00

altstaetten@rklag.ch

Projektleiter: Severin Schöb



Inhalt

1	Auftrag	1
1.1	Auftraggeber	1
1.2	Veranlassung des Projektes	1
1.3	Projektierungsumfang / Zielsetzung	1
1.4	Projektperimeter	1
1.5	Pläne zum Auflageprojekt	2
2	Grundlagen und Randbedingungen	3
2.1	Normen, Richtlinien, Weisungen, Merkblätter	3
2.2	Mitgeltende Unterlagen	3
2.3	Geologie, Geotechnik	3
2.4	Hydrogeologie	3
2.5	Grundwasser	3
2.6	Altlasten	3
3	Analyse Bestand	4
3.1	Strassenbild	4
3.1.1	Geometrien	5
3.1.2	Strassenzustand	5
3.1.3	Vortrittsregime	5
3.1.4	Entwässerung	5
3.2	Agglomerationsprogramm	6
3.3	Langsamverkehr	6
3.3.1	Radfahrer	6
3.3.2	Fussgänger	6
3.3.3	Skating	6
3.4	Öffentlicher Verkehr	6
3.5	Unfallgeschehen	6
3.6	Sichtweiten mit heutigem Temporegime	6
3.6.1	Anhaltesichtweiten	6
3.6.2	Knotensichtweiten	6
3.7	Geschwindigkeitsmessungen	7
4	Sicherheitsdefizite / Handlungsbedarf	8
5	Variantenstudium	9
6	Projektbescrieb	9
6.1	Trottoir- und Fahrbahnbreite (Normalprofil)	9
6.2	Vortrittsregelung	10
6.3	Gestaltungselemente	10
6.3.1	Seitliche Einengung	10
6.3.2	Seitenwechsel Gehweg / Vertikalversatz	10

6.4	Einführung Tempo-30-Zone	11
6.4.1	Generelle Ziele von Tempo 30	11
6.4.2	Massnahmenkatalog Tempo-30-Zone	13
6.5	Sichtweiten	13
6.6	Linienführung	13
6.7	Einmündung Unterdorfstrasse	13
6.8	Strassenentwässerung	14
6.9	Parkplätze	14
7	Kosten	14
8	Unterschriften	14

1 Auftrag

1.1 Auftraggeber

Die RKL AG hat von der Politischen Gemeinde Oberriet den Auftrag erhalten, die Aufwertung der Auenstrasse in Kriessern zu projektieren (Norm SIA 103, Phase 3 Projektierung) (Arbeitsvergabe vom 21.03.2022).

1.2 Veranlassung des Projektes

In den letzten Jahren wurden durch den Bau von neuen Werkleitungen sowie Änderungen bei Einmündungen seitliche Einengungen zurückgebaut, oder verändert. Ebenfalls wurden ehemalige vorhandene vertikal Versätze (Schwellen) infolge Schäden und Geräusch-Emission zurückgebaut. Die Strasse soll wieder ein einheitliches Erscheinungsbild bekommen und die Sicherheit und den Komfort des Fuss- und Veloverkehrs aufwerten.

1.3 Projektierungsumfang / Zielsetzung

Die Politische Gemeinde Oberriet beabsichtigt die Oberfläche der Auenstrasse zu sanieren, resp. eine Aufwertung und Gestaltung auszuführen. Damit die Strasse wieder ein einheitliches Erscheinungsbild bekommt, sollen die massgeblichen Gestaltungsgrundsätze herausgearbeitet und Gestaltungselemente definiert werden. Die Funktion der Strasse darf dabei nicht eingeschränkt werden. Mit baulichen Massnahmen und der Einführung einer Tempo-30-Zone soll die Sicherheit und der Komfort des Fuss- und Veloverkehrs aufgewertet werden. Für die Sanierung ist kein Landerwerb geplant. Die Sanierung erfolgt innerhalb der Parzellengrenzen.

1.4 Projektperimeter

Das vorgesehene Bauvorhaben betrifft die Auenstrasse und die Hofwaldstrasse. Die Auenstrasse führt im Süden in die Alte Rheinstrasse und im Norden in die Unterdorfstrasse.



Abbildung 1: Ausschnitt Amtliche Vermessung inkl. Projektperimeter (rote Linie)

1.5 Pläne zum Auflageprojekt

Folgende Pläne sind Bestandteil des Bau- und Auflageprojektes:

2211.010 – 03.04	Situation Gesamtplan, 1:200	02.07.2025
2211.010 – 03.04-1	Situation Abschnitt 1, 1:200	02.07.2025
2211.010 – 03.04-2	Situation Abschnitt 2, 1:200	02.07.2025
2211.010 – 03.04-3	Situation Abschnitt 3, 1:200	02.07.2025
2211.010 – 03.04-4	Situation Abschnitt 4, 1:200	02.07.2025
2211.010 – 03.06	Normalprofil, 1:50	02.07.2025
2211.010 – 03.09-1	Werkleitungsplan Abschnitt 1, 1:200	02.07.2025
2211.010 – 03.09-2	Werkleitungsplan Abschnitt 2, 1:200	02.07.2025
2211.010 – 03.09-3	Werkleitungsplan Abschnitt 3, 1:200	02.07.2025
2211.010 – 03.09-4	Werkleitungsplan Abschnitt 4, 1:200	02.07.2025
2211.010 – 03.10	Signalisations- und Markierungsplan, 1:500	02.07.2025

2 Grundlagen und Randbedingungen

2.1 Normen, Richtlinien, Weisungen, Merkblätter

Nachfolgende Normen, Richtlinien Weisungen oder Merkblätter sind für die Projektierung massgebend:

- [1] VSS, diverse Normen
- [2] SIA, Kanalisationen, SIA 190, 2000
- [3] Wegleitung Gewässerschutz bei der Entwässerung von Verkehrswegen, 2002
- [4] Regenwasserentsorgung, Richtlinie zur Versickerung, Retention und Ableitung von Niederschlagswasser in Siedlungsgebieten, VSA, November 2002

2.2 Mitgeltende Unterlagen

Folgende mitgeltende Unterlagen wurden für die Projektierung herangezogen:

- [5] Dokumentation TV-Kanaluntersuchung
- [6] Grundbuchplan, 2025
- [7] Leitungskataster Abwasser/Wasser/Gas/EW/Kabel, 2025
- [8] Diverse Umweltkarten www.geoportal.ch

2.3 Geologie, Geotechnik

Innerhalb des Projektperimeters liegen keine aktuellen geologischen oder geotechnischen Aufschlüsse vor.

2.4 Hydrogeologie

Innerhalb des Projektperimeters liegen keine hydrogeologischen Aufschlüsse vor.

2.5 Grundwasser

Gemäss Gewässerschutzkarte des Kantons (Stand: 02.07.2025) befindet sich der Projektperimeter im Gewässerschutzbereich Au. Oberirdische Gewässer sind keine vorhanden.

2.6 Altlasten

Gemäss Kataster der belasteten Standorte des Kantons (Stand: 02.07.2025) befinden sich keine bekannten Altlasten im Projektperimeter.

3 Analyse Bestand

3.1 Strassenbild

Die Auenstrasse ist als Gemeindestrasse 2.Klasse klassiert und unter der Nummer S2.120 im Strassenverzeichnis der Gemeinde Oberriet aufgeführt. Sie verbindet die Alte Rheinstrasse mit der Unterdorfstrasse. Die Auenstrasse ist etwa 950m lang und erschliesst das Naherholungsgebiet Sonnensee. Ebenfalls sind folgende klassierte Strassen an die Auenstrasse angeschlossen: Krokusweg, Enzianweg, Birkenweg, Trattstrasse, Hofwaldstrasse, Hochfeldstrasse, Im äussern Feld, Dahlienweg, Neudorfstrasse, Pappelweg, Nelkenweg.

Die Auenstrasse kann gemäss SN 640 040 dem Strassentyp Sammelstrasse zugeordnet werden. Sammelstrassen sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und führen ihn zu Strassen des nächsthöheren oder gleichen Typs. Je nach verkehrs- oder siedlungsorientierten Strassen wird unterschieden zwischen Hauptsammelstrasse und Quartiersammelstrasse. Die Auenstrasse ist eine siedlungsorientierte Strasse und kann dem Typ «Quartiersammelstrasse» zugeordnet werden. Der Grundbegegnungsfall einer Quartiersammelstrasse wird bei einem Personenwagen/Lastwagen bei reduzierter Geschwindigkeit angenommen.

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) ist unbekannt. Die Auswertung der drei durchgeführten Geschwindigkeitskontrollen von 2018 und 2022 lässt eine Abschätzung des DTV von ca. 220 Fahrzeugen zu. Der Anteil Schwerverkehr ist unbekannt.

Zur Verkehrsberuhigung für die lange gerade Strecke sind heute über die ganze Länge verteilt 8 seitliche Einengungen vorhanden. In den letzten Jahren wurden durch den Bau von neuen Werkleitungen sowie Änderungen bei Einmündungen einige seitliche Einengungen zurückgebaut, oder verändert. Ehemalige vertikal Versätze (Schwellen) wurden infolge Schäden und Geräusch-Emissionen zurückgebaut. Die restlichen heute vorhandenen seitlichen Einengungen sind unterschiedlich ausgebaut. Der Abstand untereinander beträgt zwischen 10 und 185m.



Abbildung 2: Lage der best. seitlichen Einengungen (Alte Rheinstrasse – Auenstrasse 36)



Abbildung 3: Lage der best. seitlichen Einengungen (Auenstrasse 36 - Unterdorfstrasse)



Abbildung 4: Fotos von bestehenden seitlichen Einengungen

3.1.1 Geometrien

Die Fahrbahnbreite liegt heute zwischen 4.40m – 4.50m.

Im Bereich der vorhandenen seitlichen Einengungen beträgt die Fahrbahnbreite 2.65m – 3.20m.

Die Trottoirbreite misst 1.65m – 1.75m.

Das Längsgefälle der Auenstrasse beträgt ca. 0.5% - 1.0%.

Die Auenstrasse hat auf der ganzen Länge ein einseitiges Quergefälle von ca. 3%.

3.1.2 Strassenzustand

Die Fugen der Randabschlüsse sind mehrheitlich ausgewaschen. Der Wasserstein vom Fahrbahn-Trottoirabschluss ist mit einem Porphyrstein ausgebildet. In der Fahrbahn und im Trottoir sind im Laufe der Zeit einige Risse entstanden. Insbesondere entlang der Abschlüsse zwischen Fahrbahn und Trottoir. Durch diverse Werkleitungssanierungen sind viele Belagsflicke vorhanden. Es wird angenommen, dass im Untergrund kiesiges Material vorhanden ist. Die Belagsstärke wird auf Angabe von der Gemeinde auf 12cm geschätzt. Der Belag soll gemäss Auskunft der Gemeinde kein PAK (polyzyklischer aromatischer Kohlenwasserstoff) enthalten.

3.1.3 Vortrittsregime

Die Auenstrasse hat heute Einmündungen bei denen Rechtsvortritt und Einmündungen, bei denen kein Vortritt gilt.

Knoten mit Rechtsvortritt (ohne Trottoir Überfahrten): Hochfeldstrasse, Trattstrasse, Birkenweg, Enzianweg, Krokusweg

Knoten ohne Rechtsvortritt (mit Trottoir Überfahrten): Nelkenweg, Neudorfstrasse, Dahlienweg, Im äussern Feld, Hofwaldstrasse, Pappelweg

Die Rechtsvortritte sind teilweise schwer erkennbar, insbesondere dort wie die ein Bundstein durchgezogen, keine Markierung vorhanden und die Sichtweite nicht eingehalten ist.

3.1.4 Entwässerung

Das Oberflächenwasser der Auenstrasse wird mittels Einlaufschächten gefasst und mehrheitlich mit der Mischwasserleitung abgeleitet. Abschnittsweise wird das Oberflächenwasser separat über die Regenwasserleitung in den Vorfluter geleitet. Das Quergefälle der Auenstrasse ist einseitig jeweils in Richtung des Trottoirs.

3.2 Agglomerationsprogramm

Im Agglomerationsprogramm sind keine Massnahmen an der Auenstrasse eingetragen. Der Projektentwurf wird mit dem Massnahmenmanagement Agglomerationsprogramm vom Verein Agglomeration Rheintal abgesprochen. Dadurch, dass die Aufwertung Auenstrasse eine kleine kommunale Massnahme ist, ist dieses Projekt nicht beitragsfähig.

3.3 Langsamverkehr

3.3.1 Radfahrer

Auf der Auenstrasse ist ein Radweg von regionaler Bedeutung enthalten. Radfahrer werden im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

3.3.2 Fussgänger

Die Fussgänger werden heute auf der ganzen Länge der Auenstrasse mit einem einseitigen Trottoir geführt. Das bestehende Trottoirbreite misst ca. 1.65m – 1.75m. Der Randabschluss Fahrbahn/Trottoir ist auf der ganzen Länge mit einem mit einem abgesenkten Doppelbund (Anschlag 2.5cm) ausgebaut.

Ab der Alten Rheinstrasse bis zur Auenstrasse 40 liegt das Trottoir westseitig der Fahrbahn. Ab der Auenstrasse 40 bis zur Unterdorfstrasse liegt das Trottoir ostseitig der Fahrbahn. Die Auenstrasse erschliesst viele Einfamilienhäuser und wird als Schulweg benutzt. Entlang der Auenstrasse führen keine Wanderrouten.

3.3.3 Skating

Über die Auenstrasse führen die beiden Skatingrouten Nr. 41 – Marathon Skate und Nr. 1 – Rhein Skate.

3.4 Öffentlicher Verkehr

Durch die Auenstrassen führen keine ÖV-Linien.

3.5 Unfallgeschehen

Gemäss Unfallkarte des Geoportals wurden in den vergangenen 3 Jahren keine Unfälle polizeilich registriert.

3.6 Sichtweiten mit heutigem Temporegime

3.6.1 Anhaltesichtweiten

Die erforderliche Anhaltesichtweite ist abhängig von der Projektierungsgeschwindigkeit und dem Längsgefälle. Das Längsgefälle der Auenstrasse beträgt ca. 0.5%, es gilt die Höchstgeschwindigkeit 50km/h. Gemäss SN 640 090b beträgt die Anhaltesichtweite bei 50km/h für Motorfahrzeuge mind. 50m. Für siedlungsorientierte Strassen, auf welchen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung angeordnet sind, kann mit erhöhter Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenker gerechnet werden, so dass eine kürzere Reaktionszeit gerechtfertigt ist. Auf solchen Strassen können die Richtwerte für Anhaltesichtweiten reduziert werden. In diesem Fall beträgt die Anhaltesichtweite mind. 35m. Durch die geringen Radien in der Auenstrasse ist die Anhaltesichtweite auf ganzer Strecke gegeben.

3.6.2 Knotensichtweiten

Die erforderliche Knotensichtweite der vortrittsberechtigten Motorfahrzeuge bei einer Zufahrtsgeschwindigkeit von 50km/h beträgt im Minimum 50m. Die Sichtweiten bei Knoten mit angrenzendem Gehweg beträgt bei einer Längsneigung $\leq 3\%$ rund 15m.

Bei Knoten mit Rechtsvortritt beträgt die Knotensichtweite min. 15m und die Beobachtungsdistanz 5m.

Aufgrund von vorhandenen Bepflanzungen und Mauern werden heute nicht alle erforderlichen Sichtweiten eingehalten.

3.7 Geschwindigkeitsmessungen

Zwischen 2018 und 2022 sind auf der Auenstrasse drei Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt worden.



Abbildung 5: Standort Geschwindigkeitsmessungen

Messung 17.04.2018 - 23.04.2018:

Während dieser Geschwindigkeitsmessung beträgt das V_{85} 45km/h; das V_{50} beträgt 33km/h. Die Durchschnittliche Geschwindigkeit beträgt 33km/h. 5.1% aller Fahrzeuge haben die signalisierte Höchstgeschwindigkeit überschritten.

Messung 23.04.2018 – 30.04.2018:

Während dieser Geschwindigkeitsmessung beträgt das V_{85} 42km/h; das V_{50} beträgt 30km/h. Die Durchschnittliche Geschwindigkeit beträgt 31km/h. 1.6% aller Fahrzeuge haben die signalisierte Höchstgeschwindigkeit überschritten.

Messung 07.03.2022 – 16.03.2022:

Während dieser Geschwindigkeitsmessung beträgt das V_{85} 46km/h; das V_{50} beträgt 36km/h. Die Durchschnittliche Geschwindigkeit beträgt 35km/h. 5.5% aller Fahrzeuge haben die signalisierte Höchstgeschwindigkeit überschritten.

Fazit:

Die signalisierte Geschwindigkeit vom 50km/h wird von mehr als 85% der Verkehrsteilnehmer eingehalten.

4 Sicherheitsdefizite / Handlungsbedarf

- Der Begegnungsfall LW/PW ist heute auch bei stark reduzierter Geschwindigkeit nicht eingehalten. Beim Kreuzen von LW und PW muss ein Fahrzeug auf das abgesenkte Trottoir ausweichen. Das Trottoir ist auf der ganzen Länge der Auenstrasse abgesenkt (Anschlag ca. 2.5cm). Ein Trottoir mit einem Anschlag darf in Längsrichtung grundsätzlich nicht befahren werden. Für den Begegnungsfall LW/PW ist eine Fahrbahnbreite von mindestens 5.05m notwendig.
- Die Sichtzonen bei den Knoten werden teilweise nicht eingehalten.
- Das Vortrittsregime ist teilweise nicht klar geregelt. Die vorhandenen Rechtsvortritte beim Krokusweg, Enzianweg, Birkenweg, Trattstrasse sind durch den durchgezogenen Bundstein nicht klar definiert und erkennbar. Die Rechtsvortritte sind nicht gesetzeskonform ausgebildet. Das Vortrittsregime sollte neu definiert und entsprechend ausgebaut und signalisiert werden.



Abbildung 6: Bsp. Einmündung Trattstrasse: Vortrittsregelung nicht klar (es gilt Rechtsvortritt), Sichtzone nicht eingehalten

5 Variantenstudium

Der Gemeinde wurden verschiedene Varianten vorgelegt. Nach internen Besprechungen und Besprechungen mit der Kantonspolizei St.Gallen wurde entschieden, dass eine dieser Varianten umgesetzt werden soll. Nachfolgend wird diese Variante als Projekt vorgestellt.

6 Projektbeschreibung

6.1 Trottoir- und Fahrbahnbreite (Normalprofil)

Als Grundbegegnungsfall für eine Quartiersammelstrasse gilt grundsätzlich PW/LW bei reduzierter Geschwindigkeit. Nach Best Practice TBA SG ist die minimale Fahrbahnbreite für diesen Begegnungsfall 5.05m (Q5) (heutige Fahrbahnbreite 4.50m). Ein Trottoir mit einem Anschlag zur Fahrbahn (wie bestehend), muss gemäss Norm eine minimale Breite 2.0m aufweisen (heutige Trottoirbreite 1.65 – 1.75m). Ebenfalls darf ein Trottoir mit einem Anschlag zur Fahrbahn von Motorfahrzeugen in Längsrichtung nicht befahren werden. Dies gilt auch beim Kreuzen von Motorfahrzeugen.

Der Anteil der Lastwagenfahrzeuge an der Auenstrasse wird als sehr gering eingeschätzt. Die Auenstrasse erschliesst kein Industriegebiet. Es kann davon ausgegangen werden, dass die wöchentliche Kehrriechtabfuhr das grösste regelmässige Fahrzeug auf der Auenstrasse ist.

Die ausparzellierte Strasse hat eine Gesamtbreite vom 6.20m. Bei einer Fahrbahnbreite von 5.05m, bei der das Kreuzen des Begegnungsfalls PW/LW innerhalb der Fahrbahn möglich ist, ist eine geforderte Trottoirbreite von 2.0m durch die begrenzte Strassenraumbreite nicht möglich.

Aus diesem Grund wurde eine Lösung gesucht, bei der die Fussgänger weiterhin geschützt sind und der Begegnungsfall PW/LW möglich ist. Die Fussgängersicherheit entlang der Auenstrasse ist wichtig, da die Auenstrasse viele Einfamilienhäuser erschliesst und als Schulweg benutzt wird. Im Geoportal ist entlang der Auenstrasse als Langsamverkehrsrouten ein Fuss- und Radweg eingetragen.

Die Fahrbahnbreite wird bei 4.50m belassen. 4.50m erfüllen den Begegnungsfall PW/PW (Q3 nach Best Practice TBA SG). Die Gehwegbreite wird ebenfalls mit 1.70m beibehalten. Der bestehende abgesenkte Doppelbund mit einem Anschlag von 2.5cm wird auf ganzer Länge abgebrochen. Der gesamte Strassenquerschnitt wird zu einer Belagsfläche. Zwischen der Fahrbahn und dem Gehweg wird eine gepflasterte Rigole (3-reihig) erstellt. Zum Schutz der Fussgänger werden wo möglich, in einem Abstand von maximal 10 m am Gehwegrand Poller gesetzt. Durch die Entfernung des Doppelbundes ist es im Kreuzungsfall erlaubt, den Gehweg zu befahren, um ausweichen zu können. Die Poller verhindern, dass der Gehweg auf ganzer Länge befahren wird.

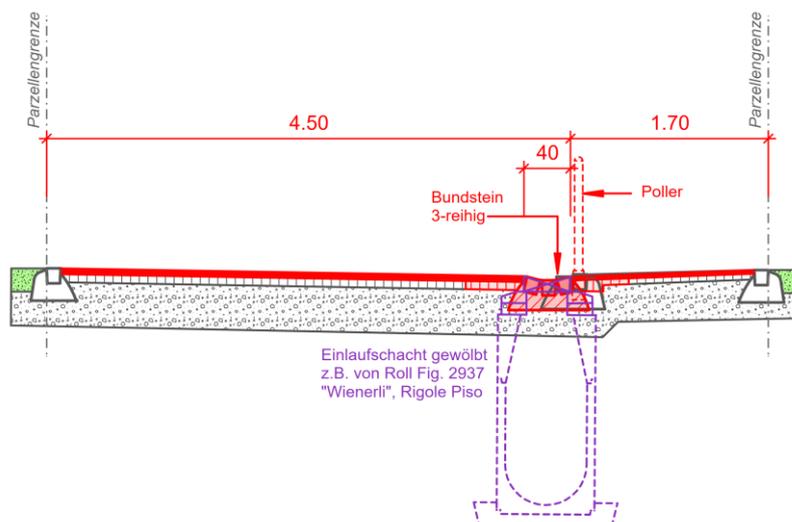


Abbildung 7: Ausschnitt Normalprofil

Der Deckbelag wird auf ganzer Länge der Auenstrasse (Fahrbahn und Gehweg) ersetzt. Es wird ein AC 8 N, B70/100 mit 30mm Stärke empfohlen. Zwischen Fahrbahn und Gehweg, wo der Belag angeschnitten werden muss, wird die Tragschicht wieder ergänzt.

6.2 Vortrittsregelung

Folgende Einmündungen von klassierten Strassen werden als Rechtsvortritte ausgebildet:

- Nelkenweg
- Dahlienweg
- Im äusseren Feld
- Hochfeldstrasse
- Hofwaldstrasse
- Birkenweg
- Lilienweg
- Enzianweg
- Krokusweg

Bei den Einmündungen Pappelweg, Neudorfstrasse und Trattstrasse wird der Vortritt entzogen. Diese drei Einmündungen werden als «kein Vortritt» ausgebildet, signalisiert und markiert.

Der Gehweg wird im Bereich der Einmündungen mittels Bundstein unterbrochen. Die bestehenden Trottoirüberfahrten bei den Einmündungen (Nelkenweg, Pappelweg, Neudorfstrasse, Dahlienweg, Im äusseren Feld, Hofwaldstrasse) werden aufgehoben.

6.3 Gestaltungselemente

6.3.1 Seitliche Einengung

Zur Verkehrsberuhigung dienen seitliche Einengungen. Die seitlichen Einengungen werden wo möglich im gleichen Abstand und auf beide Fahrbahnränder gleichmässig verteilt. Die Standorte der seitlichen Einengungen sind in den Situationsplänen ersichtlich.

Die Durchfahrtsbreite der seitlichen Einengungen beträgt 3.50m. Bei einer Durchfahrtsbreite von 3.50m können gemäss Norm FR und PW kreuzen oder der PW kann den FR überholen. Der minimale Abstand einer seitlichen Einengung zu einer Einmündung beträgt 10m. Die seitlichen Einengungen werden mit einem Bundstein, bündig zur Fahrbahn eingefasst. Die Einengung kann begrünt oder mit Steinen etc. ausgestattet werden. Damit die Rabatte der Einengungen nicht überfahren wird, werden an den äusseren Ecken der Einengung jeweils ein Poller gesetzt. Die Höhe der Bepflanzung darf aufgrund der Sichtzone maximal 60cm hoch sein. Bei einer Rabattenbreite von einem Meter werden Bäume nicht empfohlen.

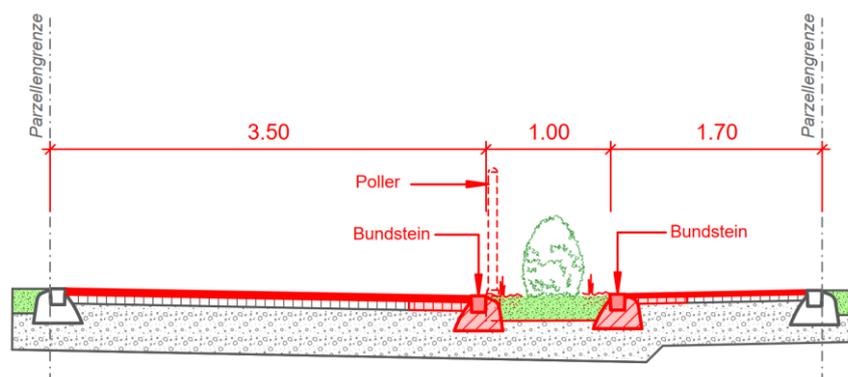


Abbildung 8: Ansicht seitliche Einengung

6.3.2 Seitenwechsel Gehweg / Vertikalversatz

Heute wechselt auf Höhe der Auenstrasse 38, der Gehweg entlang der Auenstrasse von der Westseite auf die Ostseite der Strasse. Das Projekt sieht vor, den Seitenwechsel des Gehwegs

auf Höhe Auenstrasse 36, nach der Einmündung Hochfeldstrasse zu verschieben. Der westseitige Gehweg wird bis zur Einmündung Hochfeldstrasse verlängert.

Als Verkehrsberuhigungsmassnahme und zum Schutz der Fussgänger ist im Bereich des Gehwegwechsels ein Vertikalversatz vorgesehen. Es wird beidseitig eine Belagsrampe (L = ca. 1m) erstellt und zur besseren Wahrnehmung mit einem Schachtbrettmuster markiert. Damit der Fussgänger die Fahrbahn geschützt queren kann, ist eine beidseitige Einengung (wie siehe heute schon vorhanden ist) notwendig. Die Breite der Rampe beträgt ca. 3.12m. Breite Fahrzeuge (z.B. Landwirtschaftliche Fahrzeuge) haben die Möglichkeit die Einengung leicht diagonal zu befahren.

6.4 Einführung Tempo-30-Zone

An der Auenstrasse (inkl. Hofwaldstrasse) soll eine Tempo-30-Zone eingeführt werden. Die Gemeinde Oberriet möchte mit der Tempo-30-Zone vor allem die Verkehrssicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmer erhöhen. Zudem wird durch die Reduktion der Geschwindigkeit die Schulwegsicherheit und die Wohn- und Aufenthaltsqualität im Gebiet erhöht.

Potenzielle Konflikte zwischen Motorfahrzeugverkehr und Fuss-/Radverkehr werden entschärft, potenzielle Unfallfolgen würden gemindert.

Die gegenseitige Rücksichtnahme kann bei geringerer Geschwindigkeit verbessert werden, wovon vor allem Kinder und Senioren profitieren, da diese reduzierte kognitive Fähigkeiten besitzen.

Es wird erwartet, dass die V85 bei einer Zonensignalisation mit Tempo 30 auf Werte um 30 km/h sinken werden.

Mit der Einführung vom Tempo 30 können Sicherheitsdefizite betreffend Sichtzonen in gewissen Knoten und Einmündungen auch ohne bauliche Massnahmen eliminiert oder zumindest verbessert werden.

6.4.1 Generelle Ziele von Tempo 30

Höhere Verkehrssicherheit

Die Fahrgeschwindigkeit ist ein entscheidender Faktor für die Unfallwahrscheinlichkeit und, im Falle eines Unfalls, für die Unfallschwere. Von schweren Unfallfolgen sind innerorts bei Kollisionen mit Motorfahrzeugen insbesondere zu Fuss Gehende und Radfahrende betroffen. Die Überlebenschancen bei einer Kollision bei 30 km/h für Fussgängerinnen und Fussgänger sind rund 6-mal höher als bei einer Kollision mit 50 km/h. Von einer höheren Verkehrssicherheit profitieren die schwachen Verkehrsteilnehmenden besonders. Dazu gehören vor allem die Kinder und die älteren Menschen.

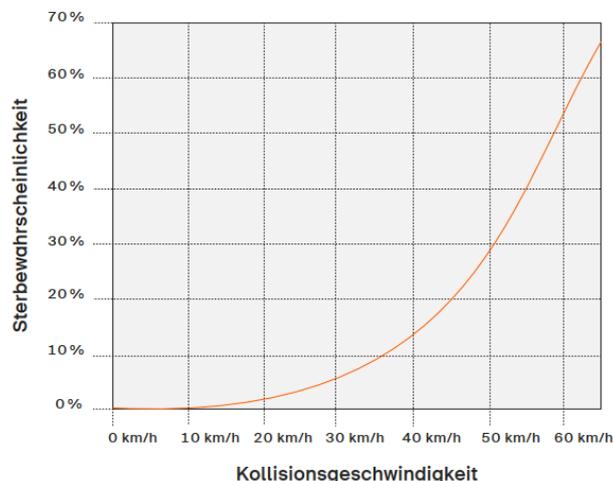


Abbildung 9: Sterbewahrscheinlichkeit für Fussgänger/innen bei einer Frontalkollision mit einem PW; Quelle:BFU, 2023

Mehr Rücksicht und bessere Verträglichkeit

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit basiert darauf, dass der Anhalteweg eines Motorfahrzeugs bei Tempo 30 nur noch knapp halb so lang ist wie bei Tempo 50. Aber dadurch ergeben sich auch, wenn es nicht zu Unfällen kommt, bessere Verkehrsbedingungen für alle: Autofahrende können schneller und einfacher reagieren; für Fussgänger wird das Queren der Strasse einfacher. Bei niedrigem Tempo der Fahrzeuge sind die Voraussetzungen für eine Kommunikation unter den Verkehrsteilnehmenden viel besser. Das macht es einfacher, aufeinander Rücksicht zu nehmen. Mehr Rücksichtnahme führt zu höherer Verträglichkeit.

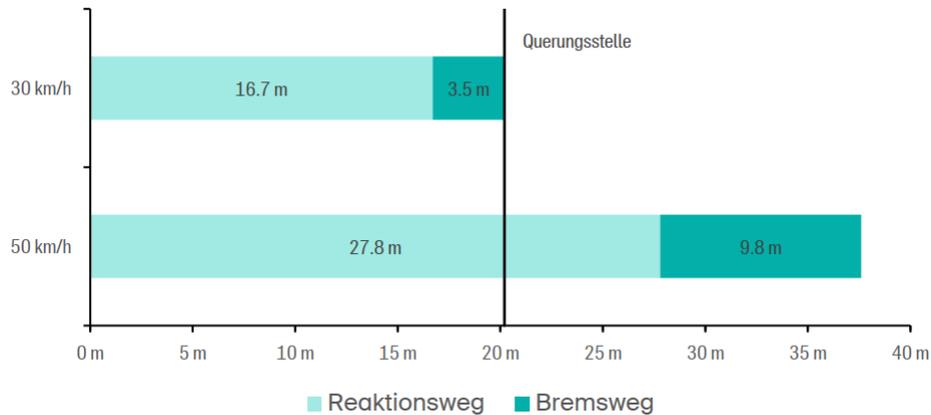


Abbildung 10: Anhalteweg bei 30 km/h und 50 km/h bei trockener Fahrbahn; Quelle: BFU, 2023

Verbesserte Wahrnehmung des Strassenraums

Die Aufnahmefähigkeit von Fahrzeuglenkenden ist auf wenige Punkte beschränkt. Bei höherer Geschwindigkeit liegen diese Punkte weiter voraus als bei niedrigem Tempo. Ereignisse im nahen Sichtfeld werden bei niedrigem Tempo schneller erkannt. Bei niedrigem Tempo der Motorfahrzeuge kann der Strassenraum vielfältiger genutzt werden als nur zum Fahren, ohne dass es zu Konflikten kommt. Der Nutzungsspielraum einer Strasse wird grösser.



Abbildung 11: Unterschiede der Sichtfelder bei Tempo 30 und Tempo 50; Quelle: VCS 2010

Weniger Umweltbelastungen

Bei reduzierten Geschwindigkeiten sinken auch die Luft- und Lärmbelastungen. Sinkt z.B. die Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h, beträgt die Lärmreduktion mindestens 3 Dezibel, was ungefähr gleichbedeutend wäre mit einer Halbierung der Verkehrsmenge. Bei geringeren Geschwindigkeiten sinkt der Energie-/Treibstoffverbrauch der Fahrzeuge und in der Folge sind auch die Luftbelastungen geringer.

6.4.2 Massnahmenkatalog Tempo-30-Zone

Zoneneingänge

Die Übergänge von Tempo 50 zu Tempo 30 sind wichtige Punkte, die bei der Ausgestaltung besonderer Aufmerksamkeit bedürfen. Damit Motorfahrzeuge unmissverständlich die Änderung des Geschwindigkeitsregimes erkennen können, muss der Übergang auffällig ausgestaltet sein.

Insgesamt werden 4 Zoneneingänge erstellt. Die genauen Standorte sind in den Situationsplänen ersichtlich.

An den Zoneneingängen wird mit der Zonensignalisation (SSV Art. 29 und Zeichen 2.59.1) auf das veränderte Geschwindigkeitsregime aufmerksam gemacht. Zusätzlich wird überall die Fahrbahnmarkierung „ZONE 30“ angebracht. Alle Zoneneingänge erhalten eine zusätzliche seitliche Markierung beidseits mit kurzen Farbbändern längs in 40 cm Breite (SN 640 214, FGSO). Als Farbton wird ein Gelbton vorgeschlagen (RAL 1034). Farbbänder werden von der bfu als einfache Verkehrsberuhigungsmassnahmen empfohlen.

Rechtsvortrittsregelung

Zur Verdeutlichung des Rechtsvortrittes, wird an Verzweigungen mit Rechtsvortritt die Bodenmarkierung „Rechtsvortritt“ gemäss VSS Norm SN 40 851 angebracht. Dies unterstützt die Erkennbarkeit der Knotensituation.

Verdeutlichung des Zonencharakters

Innerhalb der Tempo-30-Zone wird in regelmässigen Abständen mit der Bodenmarkierung „30“ gemäss VSS Norm SN 40 841 auf das geltende Temporegime aufmerksam gemacht. Insbesondere nach grösseren Kreuzungen oder wenn der Strassenraum übersichtlicher wird, wird diese Massnahme eingesetzt.

Verkehrsberuhigungsmassnahme

Als zusätzliche Verkehrsberuhigung dienen die in Kapitel 6.3.1 beschriebenen seitlichen Eingengungen. Für die Einrichtung einer Tempo 30-Zone ist gemäss Empfehlung der Kantonspolizei vom 1. Januar 2023 in jedem Fall der Einsatz von baulichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen zu prüfen. Zwingend umzusetzen sind sie dort, wo die Geschwindigkeit V85 zum Zeitpunkt der Planung grösser als 40 km/h ist. An der Auenstrasse beträgt der V85 aktuell rund 44 km/h (siehe Kap. 3.7).

6.5 Sichtweiten

Mit der Einführung Tempo-30-Zone reduzieren sich die erforderlichen Sichtweiten gegenüber heute. Die erforderliche Knotensichtweite bei Tempo 30 beträgt 25 m. Bei Knoten mit Rechtsvortritt beträgt die Knotensichtweite min. 15 m und die Beobachtungsdistanz 5 m. Die erforderlichen Sichtweiten sind in den Situationsplänen dargestellt.

6.6 Linienführung

Die horizontale Linienführung wird beibehalten. Die Strasse bleibt durchwegs im Grundstück der Politischen Gemeinde Oberriet. Die vertikale Linienführung wird bestimmt durch die bestehende Höhenlage der Auenstrasse und den angrenzenden Vorplätzen.

6.7 Einmündung Unterdorfstrasse

Die bestehende Trottoirüberfahrt bei der Einmündung Unterdorfstrasse wird aufgehoben. Die STOP-Markierung wird neu direkt am Fahrbahnrand markiert. Der Geh- und Radweg wird im Einlenkerbereich in die Auenstrasse hinein auf 2,50 m verbreitert. Die Zu- und Wegfahrt des Grundstücks Nr. 4575 erfolgt neu über die Hofwaldstrasse.

6.8 Strassenentwässerung

Das Oberflächenwasser der Auenstrasse wird wie bestehend mittels Einlaufschächten gefasst und mehrheitlich mit der Mischwasserleitung abgeleitet. Abschnittsweise wird das Oberflächenwasser separat über die Regenwasserleitung in den Vorfluter geleitet. Der Längs- und Quergefälle der Auenstrasse wird nicht verändert. Das Wasser fliesst durch die Neugestaltung anstatt entlang dem Doppelbund neu in der gepflasterten, 3-reihigen Rigole. Teilweise müssen Einlaufschächte abgebrochen werden, sowie einige Einlaufschächte komplett neu gebaut werden. Sämtliche Einlaufschächte, welche bestehen bleiben erhalten einen neuen Einlaufrost. Für Einlaufschächte in einer Rigole kann z.B. der Strassenrost «WIENERLI» Rigole PISO (Von Roll, Figur 2937) eingesetzt werden. Dieser Rost Typ ist gewölbt und kann dadurch das Wasser von den Rigolen optimal fassen.

6.9 Parkplätze

Bei einer Fahrbahnbreite von 4.50m sind in der Fahrbahn keine Parkplätze möglich. Bei einem stehenden Auto muss eine Durchfahrtsbreite von 3.00m gewährleistet sein.

7 Kosten

Die Kosten können aus dem separaten Kostenvoranschlag entnommen werden.

8 Unterschriften

	Ort:	Datum:	Unterschrift:
Der Projektverfasser: RKL AG Kriessernstrasse 40 9450 Altstätten	Altstätten	02.07.2025	 Severin Schöb