



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 | SS | 29.01.2026 |
| Format | 0.21 x 0.29 | | | | |
| Fläche | 0.19 m2 | | | | |
| 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: S. 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 | 7 |
| 3.6.1 | Anhaltesichtweiten | 7 |
| 3.6.2 | Knotensichtweiten | 7 |
| 3.7 | Geschwindigkeitsmessungen | 7 |
| 4 | Sicherheitsdefizite / Handlungsbedarf | 8 |
| 5 | Variantenstudium | 9 |
| 6 | Projektbescrieb | 9 |
| 6.1 | Gehbereich- und Fahrbahnbreite (Normalprofil) | 9 |
| 6.2 | Einführung Tempo-30-Zone | 10 |
| 6.2.1 | Abklärung Gutachterpflicht | 10 |
| 6.2.2 | Grundlagen / Analyse | 11 |
| 6.2.3 | Ziele von Tempo 30 | 12 |
| 6.2.4 | Massnahmen (Handlungsbedarf) | 13 |

| | | |
|---------------|--|-----------|
| 6.2.5 | Massnahmenkatalog | 14 |
| 6.3 | Vortrittsregelung | 15 |
| 6.4 | Gestaltungselemente | 16 |
| 6.4.1 | Seitliche Einengung | 16 |
| 6.4.2 | Seitenwechsel Gehweg / Vertikalversatz | 16 |
| 6.5 | Linienführung | 17 |
| 6.6 | Einmündung Unterdorfstrasse | 17 |
| 6.7 | Sichtweiten | 17 |
| 6.8 | Strassenentwässerung | 17 |
| 6.9 | Parkplätze | 17 |
| 7 | Kosten | 18 |
| 8 | Fazit | 18 |
| 9 | Unterschriften | 18 |
| Anhang | | 19 |

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).

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 | 29.01.2026 |
| 2211.010 – 03.04-1 | Situation Abschnitt 1, 1:200 | 29.01.2026 |
| 2211.010 – 03.04-2 | Situation Abschnitt 2, 1:200 | 29.01.2026 |
| 2211.010 – 03.04-3 | Situation Abschnitt 3, 1:200 | 29.01.2026 |
| 2211.010 – 03.04-4 | Situation Abschnitt 4, 1:200 | 29.01.2026 |
| 2211.010 – 03.06 | Normalprofil, 1:50 | 29.01.2026 |
| 2211.010 – 03.09-1 | Werkleitungsplan Abschnitt 1, 1:200 | 29.01.2026 |
| 2211.010 – 03.09-2 | Werkleitungsplan Abschnitt 2, 1:200 | 29.01.2026 |
| 2211.010 – 03.09-3 | Werkleitungsplan Abschnitt 3, 1:200 | 29.01.2026 |
| 2211.010 – 03.09-4 | Werkleitungsplan Abschnitt 4, 1:200 | 29.01.2026 |
| 2211.010 – 03.10 | Signalisations- und Markierungsplan, 1:500 | 29.01.2026 |

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: 29.01.2026) befindet sich der Projektperimeter im Gewässerschutzbereich Au. Oberirdische Gewässer sind keine vorhanden.

2.6 Altlasten

Gemäss Kataster der belasteten Standorte des Kantons (Stand: 29.01.2026) 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 etwa 250 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 Trottorbreite 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 Gehbereich. 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 Trottoirüberfahrten): Hochfeldstrasse, Trattstrasse, Birkenweg, Enzianweg, Krokusweg

Knoten ohne Rechtsvortritt (mit Trottoirüberfahrten): 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 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 Kantonspolizei hat sich in den letzten 3 Jahren ein Unfall im Planungsgebiet ereignet. Dabei handelt es sich um ein Einbiegeunfall, bei dem eine Person leicht verletzt wurde. Die Hauptursache war unerlaubtes Befahren eines Trottoirs/Fussweges. Die Verzweigung an dem sich der Unfall ereignete, wurde im Zuge des vorliegenden Projekts überprüft und Massnahmen ergriffen.



Abbildung 5: Verkehrsunfälle, Kapo SG (06.02.2026)

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 gemäss VSS 40 273 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 6: 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. Im Durchschnitt der drei Messungen liegt der V_{85} bei bei 44 km/h.

Die Auswertungen der Geschwindigkeitsmessungen sind im Anhang zum Bericht aufgeführt.

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 Gehbereich mit einem Anschlag darf in Längsrichtung grundsätzlich nicht befahren werden. Für den Begegnungsfall LW/PW ist eine Fahrbahnbreite von mindestens 5.05m notwendig.
- Das bestehende Trottoir entspricht nicht der Norm. Das Trottoir ist zu schmal (minimal erforderliche Breite ist 2.0m) und es ist aufgrund des durchgehend abgesenkten Randabschlusses unzureichend gesichert.
- 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 7: 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 Gehbereich- 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 Gehbereichsbreite 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 Kehrriichtabfuhr 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 Gehbereichsbreite 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 Gehbereich wird eine gepflasterte Rigole (3-reihig) erstellt. Zum Schutz der Fussgänger werden wo möglich, in einem Abstand von maximal 10 m am Gehbereichsrand Poller gesetzt. Durch die Entfernung des Doppelbundes ist es im Kreuzungsfall erlaubt, den Gehbereich zu befahren, um ausweichen zu können. Die Poller verhindern, dass der Gehbereich auf ganzer Länge befahren wird.

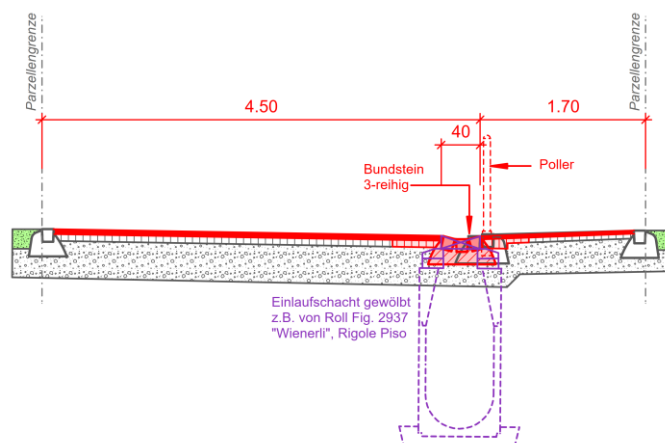


Abbildung 8: Ausschnitt Normalprofil

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

6.2 Einführung Tempo-30-Zone

An der Auenstrasse (inkl. Hofwaldstrasse) gilt heute Tempo 50. Mit dem vorliegenden Projekt 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.

Die Tempo-30-Zone betritt die gesamte Auenstrasse (Gemeindestrasse 2. Klasse, Nr. 120) sowie die Hofwaldstrasse (Gemeindestrasse 2. Klasse, Nr. 121) und aufgrund der Standorte der Tempo 30 Eingangstafeln Abschnitte der Hochfeldstrasse (Gemeindestrasse 2. Klasse, Nr. 114) sowie die Neudorfstrasse (Gemeindestrasse 2. Klasse, Nr. 119).

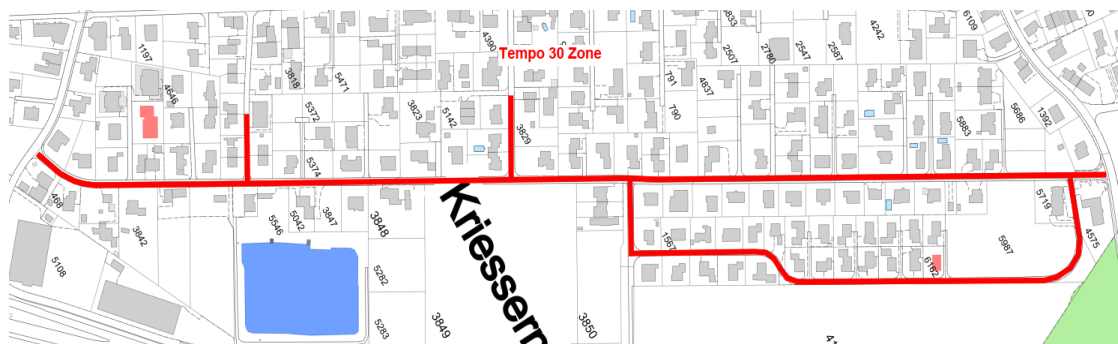


Abbildung 9: Projektperimeter Tempo 30 Zone

Das Planungsgebiet liegt grösstenteils in der BauG Wohnzone. Nach der Einmündung Alte Rheinstrasse grenzt die Auenstrasse südostseitig an eine BauG Wohn Gewerbe Zone. Auf Höhe Einmündung Neudorfstrasse grenzt die Auenstrasse südostseitig an eine BauG Intensivverholungszone Tourismus und Freizeit.

Es wird erwartet, dass die V_{85} 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.

6.2.1 Abklärung Gutachterpflicht

Geändertes Recht

Am 1. Januar 2023 sind Änderungen der Signalisationsverordnung (abgekürzt: SSV) bezüglich Tempo-30-Zonen und der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen in Kraft getreten. Die Strassen werden künftig, wie im folgenden Kapitel erläutert, nach „verkehrsorientierten Strassen“ und „nicht verkehrsorientierten Strassen“ unterschieden (Art. 1, Abs. 9 Signalisation SSV). Auf „nicht verkehrsorientierten Strassen“ entfällt die Gutachtenpflicht. Stattdessen wird ein technischer Bericht benötigt. In Kapitel 6.8.4 wird aufgeführt, inwiefern gemäss den neuen Rechtsgrundlagen Massnahmen umzusetzen sind.

Praxis im Kanton St.Gallen

Wie nachstehend dargestellt, ist das Strassennetz in die Kategorien «verkehrsorientiert» und «nicht verkehrsorientiert» einzuteilen. Von dieser Einteilung kann in Einzelfällen und in Absprache mit der Kantonspolizei abgewichen werden.

| Art | Charakteristik | Strassenklassen |
|--------------------------|---|--|
| verkehrsorientiert | <ul style="list-style-type: none"> - Örtliche/überörtliche Funktion - Verbindender Charakter - Jeglichem Verkehr offen | <ul style="list-style-type: none"> - Kantonsstrasse - Gemeindestrasse 1.Klasse |
| nicht verkehrsorientiert | <ul style="list-style-type: none"> - örtliche Funktion - erschliessender Charakter - kann beschränkt werden | <ul style="list-style-type: none"> - Gemeindestrasse 2.+3. Klasse |

Abbildung 10: Übersicht der Strassencharakteristik nach Strassentyp gemäss Kapo vom 13.12.2022

Strasseneinteilung nach SVV

Alle Strassen im Planungsgebiet können als «nicht verkehrsorientiert» gemäss Einteilung der eingestuft werden. Bei allen Strassen handelt es sich um Gemeindestrassen 2. oder 3. Klasse, die lediglich der Erschliessung dienen und eine örtliche Funktion haben.

Fazit

Aufgrund der Einstufung jeglicher Strassen im Planungsgebiet als „nicht verkehrsorientiert“ entfällt die Gutachtenpflicht. Für den technischen Bericht sind folgende Inhalte erforderlich:

- Umschreibung der Ziele, die mit der Anordnung der Zone erreicht werden sollen;
- Angaben über das bestehende Fahrverhalten (SSV, Art. 101 Abs. 3);
- Beschreibung der Defizite (SVG Art. 3 Abs. 4);
- Beschreibung der Massnahmen (inkl. baulich, falls vorhanden).

6.2.2 Grundlagen / Analyse

Wie bereits im Kapitel 3.7 beschrieben, liegt der durchschnittliche V_{85} gemäss der durchgeführten Geschwindigkeitmessungen bei 44 km/h.

Die Auswertung der drei durchgeführten Geschwindigkeitskontrollen von 2018 und 2022 lässt eine Abschätzung des DTV von etwa 250 Fahrzeugen zu. Der Anteil Schwerverkehr ist unbekannt, wird jedoch als gering eingeschätzt.

Im Bereich des Projektperimeters ereignete sich in den letzten 3 Jahren ein Verkehrsunfall. Genauere Angaben zum Unfall sind im Kapitel 3.5 beschrieben.

Die vorhandenen Sicherheitsdefizite wurden ebenfalls bereits in Kapitel 4 beschrieben:

- Der Begegnungsfall LW/PW ist auch bei stark reduzierter Geschwindigkeit nicht eingehalten. Beim Kreuzen von LW und PW muss ein Fahrzeug auf den abgesenkten Gehbereich ausweichen.
- Der Gehbereich ist auf der ganzen Länge der Auenstrasse abgesenkt (Anschlag ca. 2.5cm) und somit nicht gesichert.
- Die Knotensichtweiten bei Einmündungen wie auch bei privaten Vorplätzen sind teilweise nicht eingehalten.
- Unklare Vortrittverhältnisse.

6.2.3 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.

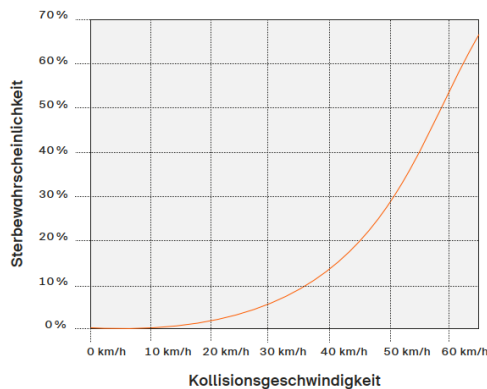


Abbildung 11: Sterbewahrscheinlichkeit für Fussgänger/innen bei einer Frontalkollision mit einem PW; Quelle:BFU, 2023

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.

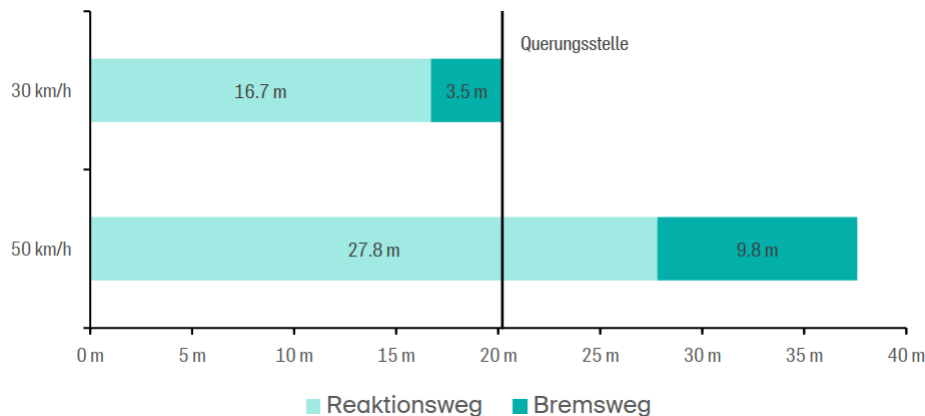


Abbildung 12: Anhalteweg bei 30 km/h und 50 km/h bei trockener Fahrbahn; Quelle: BFU, 2023

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 13: 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.

6.2.4 Massnahmen (Handlungsbedarf)

Handlungsbedarf

Um das geänderte Temporegime in den Planungsgebieten zu verdeutlichen, sind Massnahmen notwendig. Gleichzeitig sollen Mängel so weit möglich behoben werden. Der grösste Teil der Massnahmen sind solche, aus dem Bereich Signalisation und Markierung. Alle geplanten Massnahmen sind auf den Situationsplänen und auf dem Signalisations- und Markierungsplan dargestellt.

Für die Einrichtung einer Tempo-30-Zone ist gemäss Empfehlung der Kantonspolizei in jedem Fall der Einsatz von baulichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen zu prüfen. Zwingend umzusetzen sind sie dort, wo die Geschwindigkeit V_{85} grösser als 40 km/h ist.

Grundausstattung Tempo-30 Zone

Zur Grundausstattung einer Tempo-30-Zone gehören gemäss Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen folgende Elemente:

- Torwirkung bei Zoneingang inkl. Zonensignalisation;
- Knoten mit Rechtsvortritt;
- Keine Fussgängerstreifen;
- Bei Bedarf: Markierungen «Zone-30» (bei Eingang), «30» (innerhalb der Zone) und «Rechtsvortritt» bei Knoten.

Zusätzliche Massnahmen Tempo-30-Zone

Zur Senkung bzw. Sicherung des Geschwindigkeitsregimes und Erhöhung der Verkehrssicherheit sind gegebenenfalls zusätzliche Massnahmen wie Gestaltungs- und Verkehrsberuhigungselemente anzuordnen. Dies können folgende Massnahmen sein:

- Horizontale Versätze (Poller, Parkplatz, Baum, etc.);
- Vertikale Versätze;
- Farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche;
- Strassenraumgestaltung (Verschmälerung der Fahrbahn).

6.2.5 Massnahmenkatalog

Alle durchgeführten Verkehrsmessungen im Betrachtungsgebiet der geplanten Tempo-30-Zone weisen einen Geschwindigkeitswert (V_{85}) von über 40 km/h auf. Aufgrund der vorherrschenden Fahrgeschwindigkeit ist dementsprechend ein Bedarf an Zusatzmassnahmen vorhanden.

Zoneneingänge (Grundausstattung)

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 (Grundausstattung)

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 (Grundausstattung)

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 (Zusätzliche Massnahmen)

Als zusätzliche Verkehrsberuhigung dienen die in Kapitel 6.4.1 beschriebenen seitlichen Eingengungen.

6.3 Vortrittsregelung

«Rechtsvortritt»

Folgende Einmündungen von klassierten Strassen werden als Rechtsvortritte ausgebildet:

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

Gut erkennbare, im Rechtsvortritt betriebene Knoten wirken geschwindigkeitssenkend. Fahrzeuglenkende müssen aus jeder Annäherungsrichtung immer damit rechnen, einem von rechts kommenden Verkehrsteilnehmer den Vortritt gewähren zu müssen. Dieses Regime ist für Tempo-30-Zonen (siehe Kapitel 6.8) sehr geeignet und wirkt daher auch als typisches Erkennungsmerkmal.

„Kein Vortritt“

Bei den Einmündungen Pappelweg, Neudorfstrasse und Trattstrasse wird der Vortritt entzogen.

Der Grund, weshalb die drei Einmündungen Pappelweg, Neudorfstrasse und Trattstrasse nicht als Rechtsvortritt ausgebildet werden, liegt in den unzureichenden Sichtweiten, die für einen sicheren Rechtsvortritt erforderlich wären.

Um die gesetzlich geforderten Sichtweiten bei einem Rechtsvortritt einzuhalten, wären umfangreiche bauliche Massnahmen notwendig. Diese Eingriffe wären nicht verhältnismässig, insbesondere im Hinblick auf den baulichen Aufwand, die Kosten sowie die bestehende, bewilligte Situation. Die Kosten für die baulich notwendigen Massnahmen liegen pro Einmündung zwischen 27'000.- und 32'500.-. Die Abhandlungen der drei Einmündungen befinden sich im Anhang zum Bericht.

Nach Abwägung der Verhältnismässigkeit für jede der drei Einmündungen, unter Berücksichtigung der bestehenden bewilligten Situation sowie der zu erwartenden Kosten, wurde entschieden, den Vortritt zu entziehen. Die Einmündungen werden daher als «kein Vortritt» ausgebildet sowie entsprechend signalisiert und markiert, um eine klare und sichere Verkehrsführung zu gewährleisten.

„Gehbereich“

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

6.4 Gestaltungselemente

6.4.1 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.

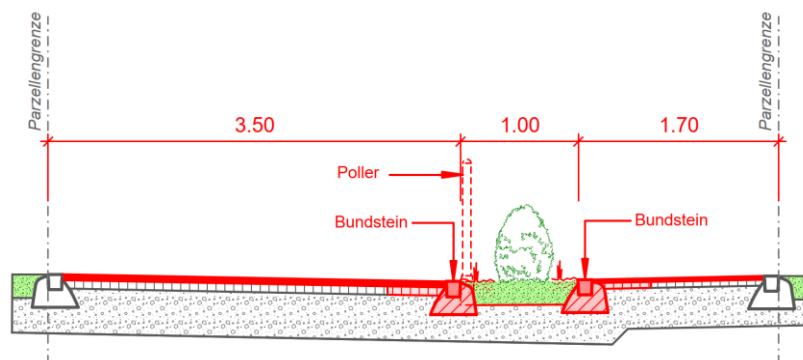


Abbildung 14: Ansicht seitliche Einengung

6.4.2 Seitenwechsel Gehweg / Vertikalversatz

Heute wechselt das Trottoir entlang der Auenstrasse auf Höhe der Auenstrasse 38 von der Westseite auf die Ostseite der Strasse. Das Projekt sieht vor, den Seitenwechsel des künftigen Gehbereichs, welcher mit Poller baulich geschützt wird, auf Höhe Auenstrasse 36, nach der Einmündung Hochfeldstrasse zu verschieben. Der westseitige Gehbereich wird bis zur Einmündung Hochfeldstrasse verlängert.

Als Verkehrsberuhigungsmassnahme und zum Schutz der Fussgänger ist im Bereich des Gehbereichswechsel 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 sie 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.

6.5 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.

6.6 Einmündung Unterdorfstrasse

Die Einmündung Unterdorfstrasse ist heute mit einer Trottoirüberfahrt, einer STOP-Markierung und einem Spiegel ausgestattet. Die Trottoirüberfahrt bei der Einmündung Unterdorfstrasse wird mit dem vorliegenden Projekt aufgehoben. Die STOP-Markierung wird neu direkt am Fahrbahnrand markiert. Der vorhandene Spiegel bleibt aufgrund der eingeschränkten Sicht erhalten. Der Gehweg 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.

6.7 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.

6.8 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 Fazit

Mit der Umsetzung der baulichen Massnahmen sowie der Einführung der Tempo-30-Zone können die angestrebten Ziele erreicht werden. Dazu zählen insbesondere die Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, die Aufwertung des Strassenraums sowie der Erhalt der bestehenden Funktion der Straße.

9 Unterschriften

| | Ort: | Datum: | Unterschrift: |
|--|------------|------------|---|
| Der Projektverfasser: | | | |
| RKL AG Kriessernstrasse 40 9450 Altstätten | Altstätten | 29.01.2026 |  S. Schöb |

Anhang

- Verkehrsmessungen
- Abhandlungen Einmündungen Pappelweg, Neudorfstrasse, Trattstrasse

Autor

| | |
|-----------------|----------------------------|
| Institution | Werkhof |
| Abteilung | Werkhof |
| Straße | Staatsstrasse 181 |
| PLZ | 9463 |
| Stadt | Oberriet |
| Land | Schweiz |
| Ansprechpartner | Thomas Büchel |
| Telefon | +41717636393 |
| E-Mail | thomas.buechel@oberriet.ch |

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 30.04.2018 10:00:58

Messstelle

| | |
|---------------------|-------------|
| Name | Auenstrasse |
| Rtg. kommend (Name) | Norden |
| Rtg. gehend (Name) | Süden |
| Vmax StVO | 50 |
| Kommentar | 2. Messung |
| Gerätetyp | DSD |

Zeitbereich

| | |
|-------------------|----------------------------|
| Startdatum | 23.04.2018 05:00 |
| Enddatum | 30.04.2018 05:59 |
| Tage | Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So |
| Zeitintervall | 60 Minuten |
| Zeitfenster / Tag | 00:00 - 23:59 |

Geschwindigkeitsklassen

[V in km/h]

| Zeit | Σ | 10 | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | >110 |
|-------------|------|----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|-----|-----|------|
| 00:00-06:00 | 184 | 0 | 29 | 49 | 55 | 49 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 06:00-11:00 | 617 | 2 | 93 | 210 | 203 | 96 | 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11:00-14:00 | 514 | 2 | 106 | 208 | 138 | 56 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14:00-23:59 | 831 | 1 | 121 | 255 | 296 | 142 | 14 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 00:00-24:00 | 2146 | 5 | 349 | 722 | 692 | 343 | 33 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Geschwindigkeitskennzahlen

[V in km/h]

DSD SAFETY Erfolg

| Vmin | Vavg | Vmax | V15 | V50 | V85 | Vexc % |
|------|------|------|-----|-----|-----|------------|
| 7 | 31 | 67 | 20 | 30 | 42 | 1.6 |

| Vin | Vout | Vred | Vred % |
|-----------|------|------|--------|
| 31 | - | - | - |

Beschreibungen

Vmin: Minimale Geschwindigkeit

Vavg: Durchschnittliche Geschwindigkeit

Vmax: Maximale Geschwindigkeit

V15: Grenzggeschwindigkeit für die ersten 15% der Fahrzeuge

V50: Grenzggeschwindigkeit für die ersten 50% der Fahrzeuge

V85: Grenzggeschwindigkeit für die ersten 85% der Fahrzeuge

Vexc %: Geschwindigkeitsüberschreitung in %

Vin: Durchschnittliche Eintrittsgeschwindigkeit

Vout: Durchschnittliche Austrittsgeschwindigkeit

Vred: Durchschnittliche Reduktion der Geschwindigkeit zwischen Eintritt und Austritt

Autor

| | |
|-----------------|----------------------------|
| Institution | Werkhof |
| Abteilung | Werkhof |
| Straße | Staatsstrasse 181 |
| PLZ | 9463 |
| Stadt | Oberriet |
| Land | Schweiz |
| Ansprechpartner | Thomas Büchel |
| Telefon | +41717636393 |
| E-Mail | thomas.buechel@oberriet.ch |

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 30.04.2018 10:00:58

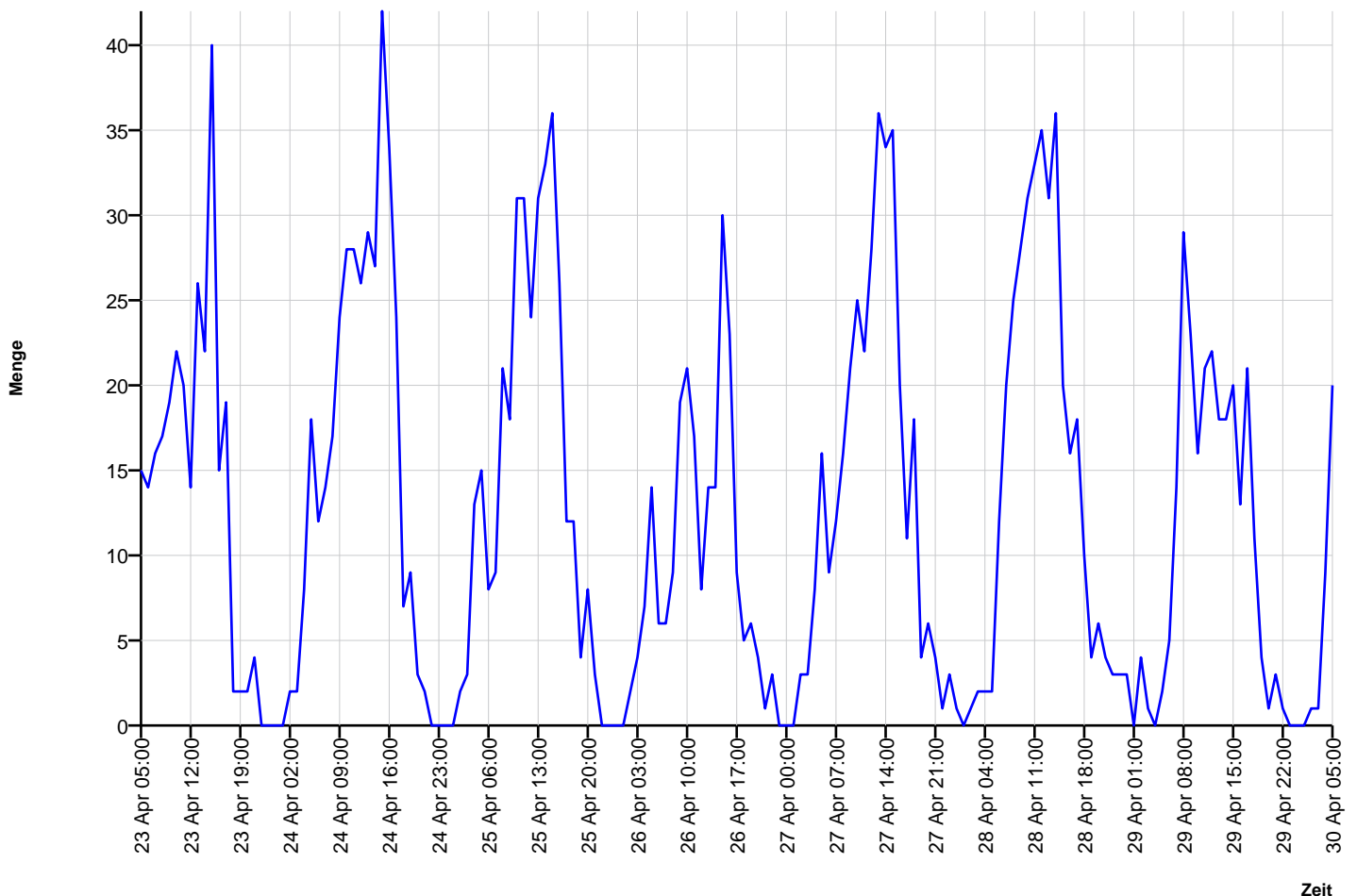
Messstelle

| | |
|---------------------|-------------|
| Name | Auenstrasse |
| Rtg. kommend (Name) | Norden |
| Rtg. gehend (Name) | Süden |
| Vmax StVO | 50 |
| Kommentar | 2. Messung |
| Gerätetyp | DSD |

Zeitbereich

| | |
|-------------------|----------------------------|
| Startdatum | 23.04.2018 05:00 |
| Enddatum | 30.04.2018 05:59 |
| Tage | Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So |
| Zeitintervall | 60 Minuten |
| Zeitfenster / Tag | 00:00 - 23:59 |

Verkehrsmengen Ganglinie




Autor

| | |
|-----------------|----------------------------|
| Institution | Werkhof |
| Abteilung | Werkhof |
| Straße | Staatsstrasse 181 |
| PLZ | 9463 |
| Stadt | Oberriet |
| Land | Schweiz |
| Ansprechpartner | Thomas Büchel |
| Telefon | +41717636393 |
| E-Mail | thomas.buechel@oberriet.ch |

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 30.04.2018 10:00:58

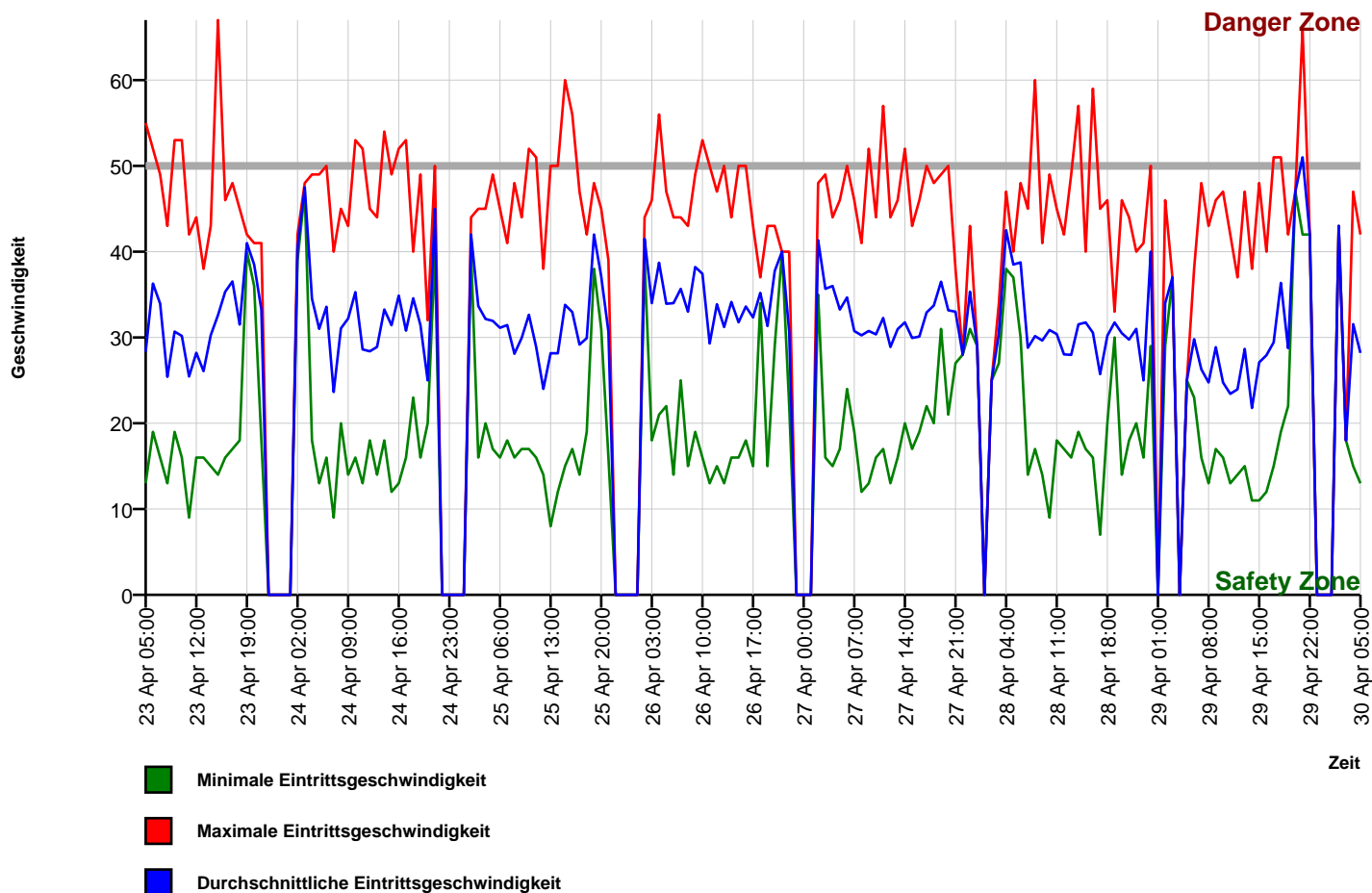
Messstelle

| | |
|---------------------|---|
| Name | Auenstrasse |
| Rtg. kommend (Name) | Norden |
| Rtg. gehend (Name) | Süden |
| Vmax StVO |  |
| Kommentar | 2. Messung |
| Gerätetyp | DSD |

Zeitbereich

| | |
|-------------------|----------------------------|
| Startdatum | 23.04.2018 05:00 |
| Enddatum | 30.04.2018 05:59 |
| Tag | Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So |
| Zeitintervall | 60 Minuten |
| Zeitfenster / Tag | 00:00 - 23:59 |

Geschwindigkeits-Diagramm



Autor

| | |
|-----------------|----------------------------|
| Institution | Werkhof |
| Abteilung | Werkhof |
| Straße | Staatsstrasse 181 |
| PLZ | 9463 |
| Stadt | Oberriet |
| Land | Schweiz |
| Ansprechpartner | Thomas Büchel |
| Telefon | +41717636393 |
| E-Mail | thomas.buechel@oberriet.ch |

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 30.04.2018 10:00:59

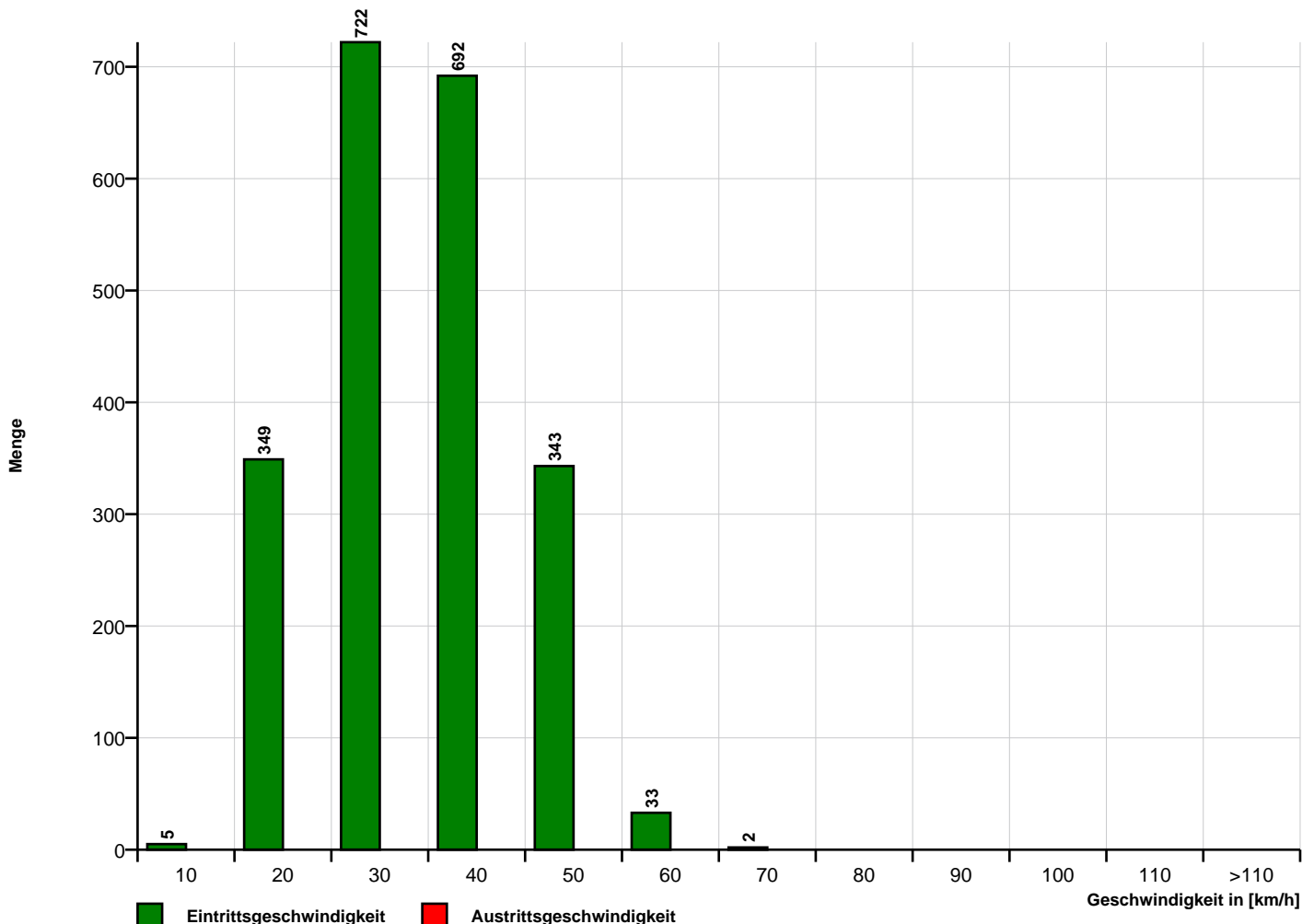
Messstelle

| | |
|---------------------|-------------|
| Name | Auenstrasse |
| Rtg. kommend (Name) | Norden |
| Rtg. gehend (Name) | Süden |
| Vmax StVO | 50 |
| Kommentar | 2. Messung |
| Gerätetyp | DSD |

Zeitbereich

| | |
|-------------------|----------------------------|
| Startdatum | 23.04.2018 05:00 |
| Enddatum | 30.04.2018 05:59 |
| Tage | Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So |
| Zeitintervall | 60 Minuten |
| Zeitfenster / Tag | 00:00 - 23:59 |

Geschwindigkeits-Histogramm



Autor

| | |
|-----------------|----------------------------|
| Institution | Werkhof |
| Abteilung | Werkhof |
| Straße | Staatsstrasse 181 |
| PLZ | 9463 |
| Stadt | Oberriet |
| Land | Schweiz |
| Ansprechpartner | Thomas Büchel |
| Telefon | +41717636393 |
| E-Mail | thomas.buechel@oberriet.ch |

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 23.04.2018 08:06:34

Messstelle

| | |
|---------------------|-------------|
| Name | Auenstrasse |
| Rtg. kommend (Name) | Süden |
| Rtg. gehend (Name) | Norden |
| Vmax StVO | 50 |
| Kommentar | 2. Messung |
| Gerätetyp | DSD |

Zeitbereich

| | |
|-------------------|----------------------------|
| Startdatum | 17.04.2018 06:00 |
| Enddatum | 23.04.2018 05:59 |
| Tage | Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So |
| Zeitintervall | 60 Minuten |
| Zeitfenster / Tag | 00:00 - 23:59 |

Geschwindigkeitsklassen

[V in km/h]

| Zeit | Σ | 10 | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | >110 |
|-------------|------|----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|-----|-----|------|
| 00:00-06:00 | 156 | 0 | 14 | 20 | 41 | 54 | 26 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 06:00-11:00 | 533 | 1 | 89 | 154 | 138 | 129 | 20 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11:00-14:00 | 323 | 1 | 63 | 95 | 83 | 70 | 10 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14:00-23:59 | 607 | 0 | 86 | 198 | 172 | 129 | 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 00:00-24:00 | 1619 | 2 | 252 | 467 | 434 | 382 | 78 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Geschwindigkeitskennzahlen

[V in km/h]

DSD SAFETY Erfolg

| Vmin | Vavg | Vmax | V15 | V50 | V85 | Vexc % |
|------|------|------|-----|-----|-----|------------|
| 10 | 33 | 63 | 20 | 33 | 45 | 5.1 |

| Vin | Vout | Vred | Vred % |
|-----------|------|------|--------|
| 33 | - | - | - |

Beschreibungen

Vmin: Minimale Geschwindigkeit

Vavg: Durchschnittliche Geschwindigkeit

Vmax: Maximale Geschwindigkeit

V15: Grenzggeschwindigkeit für die ersten 15% der Fahrzeuge

V50: Grenzggeschwindigkeit für die ersten 50% der Fahrzeuge

V85: Grenzggeschwindigkeit für die ersten 85% der Fahrzeuge

Vexc %: Geschwindigkeitsüberschreitung in %

Vin: Durchschnittliche Eintrittsgeschwindigkeit

Vout: Durchschnittliche Austrittsgeschwindigkeit

Vred: Durchschnittliche Reduktion der Geschwindigkeit zwischen Eintritt und Austritt

Autor

| | |
|-----------------|----------------------------|
| Institution | Werkhof |
| Abteilung | Werkhof |
| Straße | Staatsstrasse 181 |
| PLZ | 9463 |
| Stadt | Oberriet |
| Land | Schweiz |
| Ansprechpartner | Thomas Büchel |
| Telefon | +41717636393 |
| E-Mail | thomas.buechel@oberriet.ch |

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 23.04.2018 08:06:34

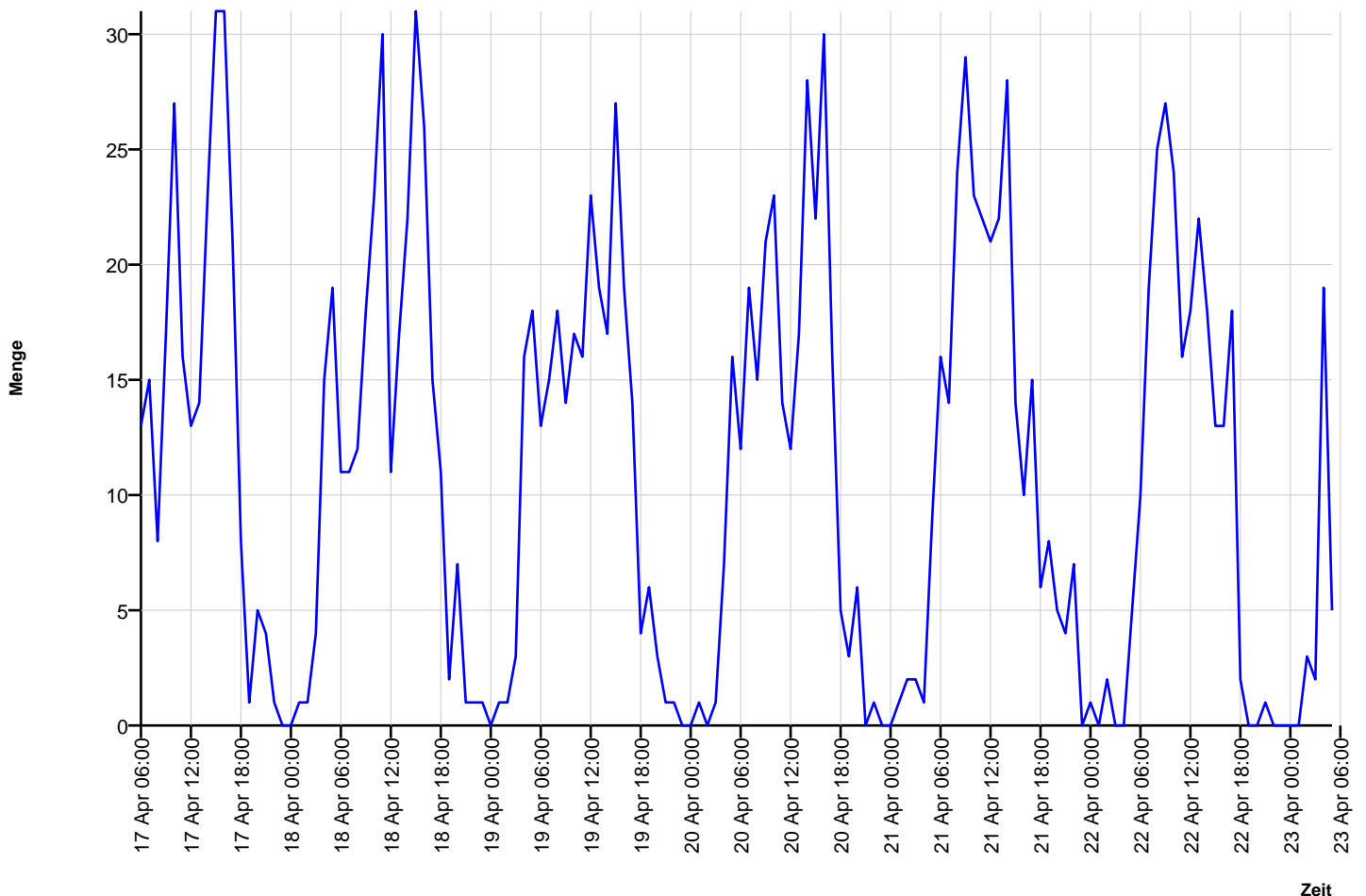
Messstelle

| | |
|---------------------|-------------|
| Name | Auenstrasse |
| Rtg. kommend (Name) | Süden |
| Rtg. gehend (Name) | Norden |
| Vmax StVO | 50 |
| Kommentar | 2. Messung |
| Gerätetyp | DSD |

Zeitbereich

| | |
|-------------------|----------------------------|
| Startdatum | 17.04.2018 06:00 |
| Enddatum | 23.04.2018 05:59 |
| Tage | Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So |
| Zeitintervall | 60 Minuten |
| Zeitfenster / Tag | 00:00 - 23:59 |

Verkehrsmengen Ganglinie




Autor

| | |
|-----------------|----------------------------|
| Institution | Werkhof |
| Abteilung | Werkhof |
| Straße | Staatsstrasse 181 |
| PLZ | 9463 |
| Stadt | Oberriet |
| Land | Schweiz |
| Ansprechpartner | Thomas Büchel |
| Telefon | +41717636393 |
| E-Mail | thomas.buechel@oberriet.ch |

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 23.04.2018 08:06:34

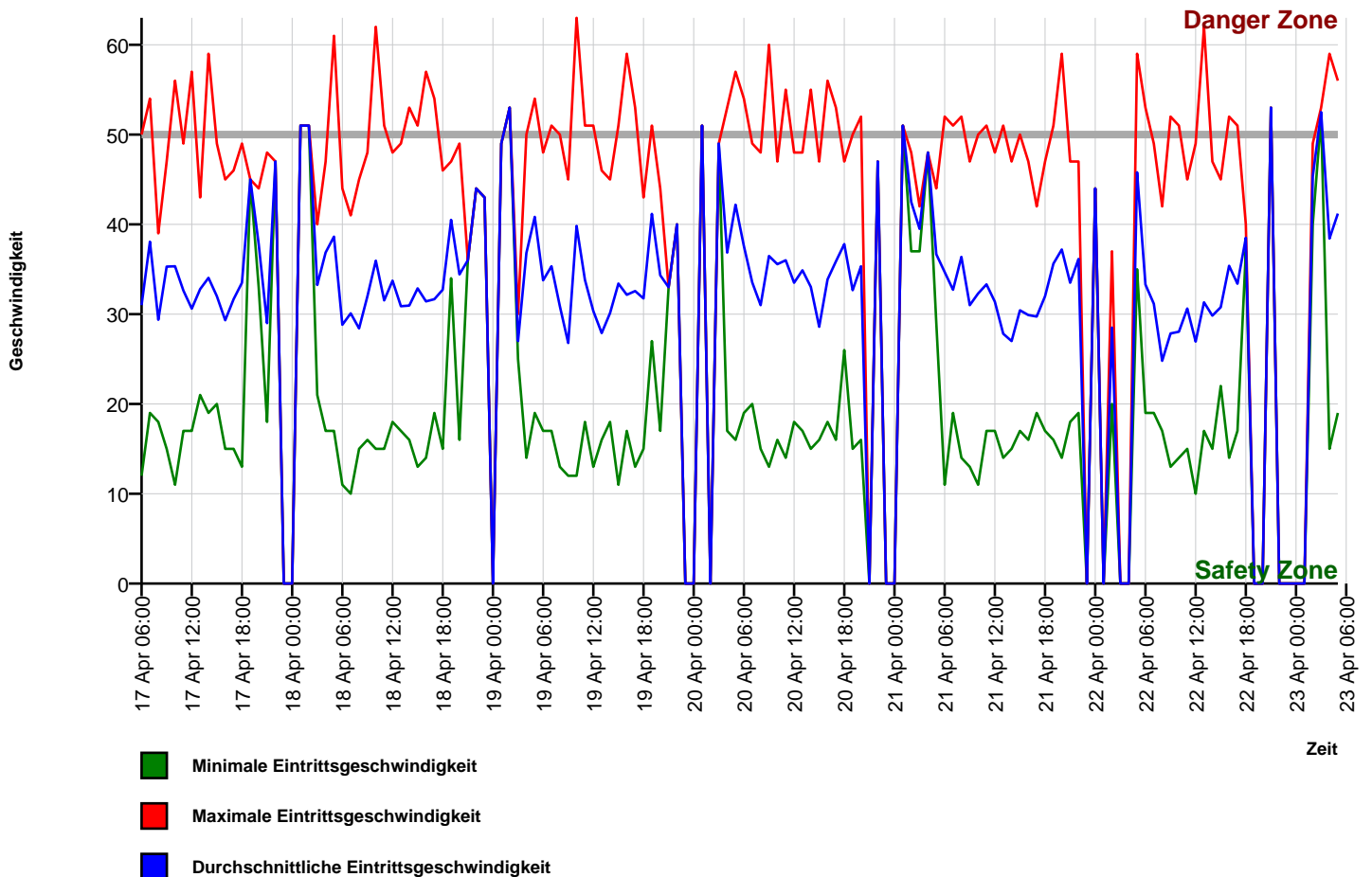
Messstelle

| | |
|---------------------|---|
| Name | Auenstrasse |
| Rtg. kommend (Name) | Süden |
| Rtg. gehend (Name) | Norden |
| Vmax StVO |  |
| Kommentar | 2. Messung |
| Gerätetyp | DSD |

Zeitbereich

| | |
|-------------------|----------------------------|
| Startdatum | 17.04.2018 06:00 |
| Enddatum | 23.04.2018 05:59 |
| Tage | Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So |
| Zeitintervall | 60 Minuten |
| Zeitfenster / Tag | 00:00 - 23:59 |

Geschwindigkeits-Diagramm



Autor

| | |
|-----------------|----------------------------|
| Institution | Werkhof |
| Abteilung | Werkhof |
| Straße | Staatsstrasse 181 |
| PLZ | 9463 |
| Stadt | Oberriet |
| Land | Schweiz |
| Ansprechpartner | Thomas Büchel |
| Telefon | +41717636393 |
| E-Mail | thomas.buechel@oberriet.ch |

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 23.04.2018 08:06:34

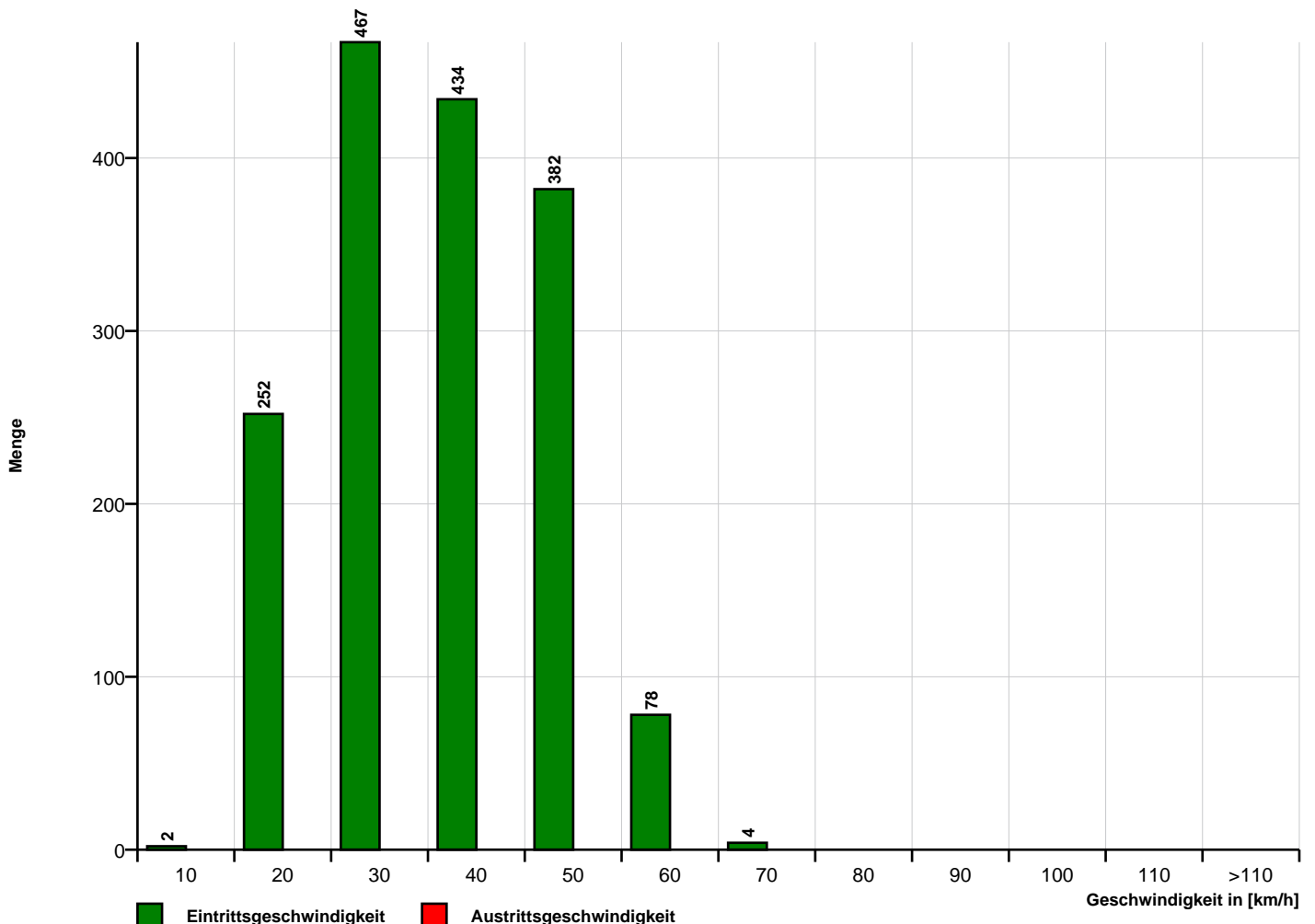
Messstelle

| | |
|---------------------|-------------|
| Name | Auenstrasse |
| Rtg. kommend (Name) | Süden |
| Rtg. gehend (Name) | Norden |
| Vmax StVO | 50 |
| Kommentar | 2. Messung |
| Gerätetyp | DSD |

Zeitbereich

| | |
|-------------------|----------------------------|
| Startdatum | 17.04.2018 06:00 |
| Enddatum | 23.04.2018 05:59 |
| Tage | Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So |
| Zeitintervall | 60 Minuten |
| Zeitfenster / Tag | 00:00 - 23:59 |

Geschwindigkeits-Histogramm



Autor

| | |
|-----------------|----------------------------|
| Institution | Werkhof |
| Abteilung | Werkhof |
| Straße | Staatsstrasse 181 |
| PLZ | 9463 |
| Stadt | Oberriet |
| Land | Schweiz |
| Ansprechpartner | Thomas Büchel |
| Telefon | +41717636393 |
| E-Mail | thomas.buechel@oberriet.ch |

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 17.03.2022 11:52:10

Messstelle

| | |
|---------------------|-------------|
| Name | Auenstrasse |
| Rtg. kommend (Name) | Nord |
| Rtg. gehend (Name) | Süd |
| Vmax StVO | 50 |
| Kommentar | 1. Messung |
| Gerätetyp | DSD |

Zeitbereich

| | |
|-------------------|----------------------------|
| Startdatum | 07.03.2022 09:00 |
| Enddatum | 16.03.2022 12:59 |
| Tage | Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So |
| Zeitintervall | 60 Minuten |
| Zeitfenster / Tag | 00:00 - 23:59 |

Geschwindigkeitsklassen [V in km/h]

| Zeit | Σ | 10 | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | >110 |
|-------------|------|----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|-----|-----|------|
| 00:00-06:00 | 194 | 0 | 12 | 39 | 49 | 67 | 25 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 06:00-11:00 | 487 | 1 | 39 | 97 | 193 | 128 | 28 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11:00-14:00 | 530 | 1 | 50 | 154 | 151 | 148 | 20 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14:00-23:59 | 651 | 2 | 59 | 161 | 223 | 185 | 20 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 00:00-24:00 | 1862 | 4 | 160 | 451 | 616 | 528 | 93 | 9 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Geschwindigkeitskennzahlen [V in km/h]

DSD SAFETY Erfolg

| Vmin | Vavg | Vmax | V15 | V50 | V85 | Vexc % |
|------|------|------|-----|-----|-----|------------|
| 9 | 35 | 72 | 23 | 36 | 46 | 5.5 |

| Vin | Vout | Vred | Vred % |
|-----------|------|------|--------|
| 35 | - | - | - |

Beschreibungen

Vmin: Minimale Geschwindigkeit
 Vavg: Durchschnittliche Geschwindigkeit
 Vmax: Maximale Geschwindigkeit
 V15: Grenzggeschwindigkeit für die ersten 15% der Fahrzeuge
 V50: Grenzggeschwindigkeit für die ersten 50% der Fahrzeuge

V85: Grenzggeschwindigkeit für die ersten 85% der Fahrzeuge
 Vexc %: Geschwindigkeitsüberschreitung in %
 Vin: Durchschnittliche Eintrittsggeschwindigkeit
 Vout: Durchschnittliche Austrittsggeschwindigkeit
 Vred: Durchschnittliche Reduktion der Geschwindigkeit zwischen Eintritt und Austritt

Autor

| | |
|-----------------|----------------------------|
| Institution | Werkhof |
| Abteilung | Werkhof |
| Straße | Staatsstrasse 181 |
| PLZ | 9463 |
| Stadt | Oberriet |
| Land | Schweiz |
| Ansprechpartner | Thomas Büchel |
| Telefon | +41717636393 |
| E-Mail | thomas.buechel@oberriet.ch |

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 17.03.2022 11:52:10

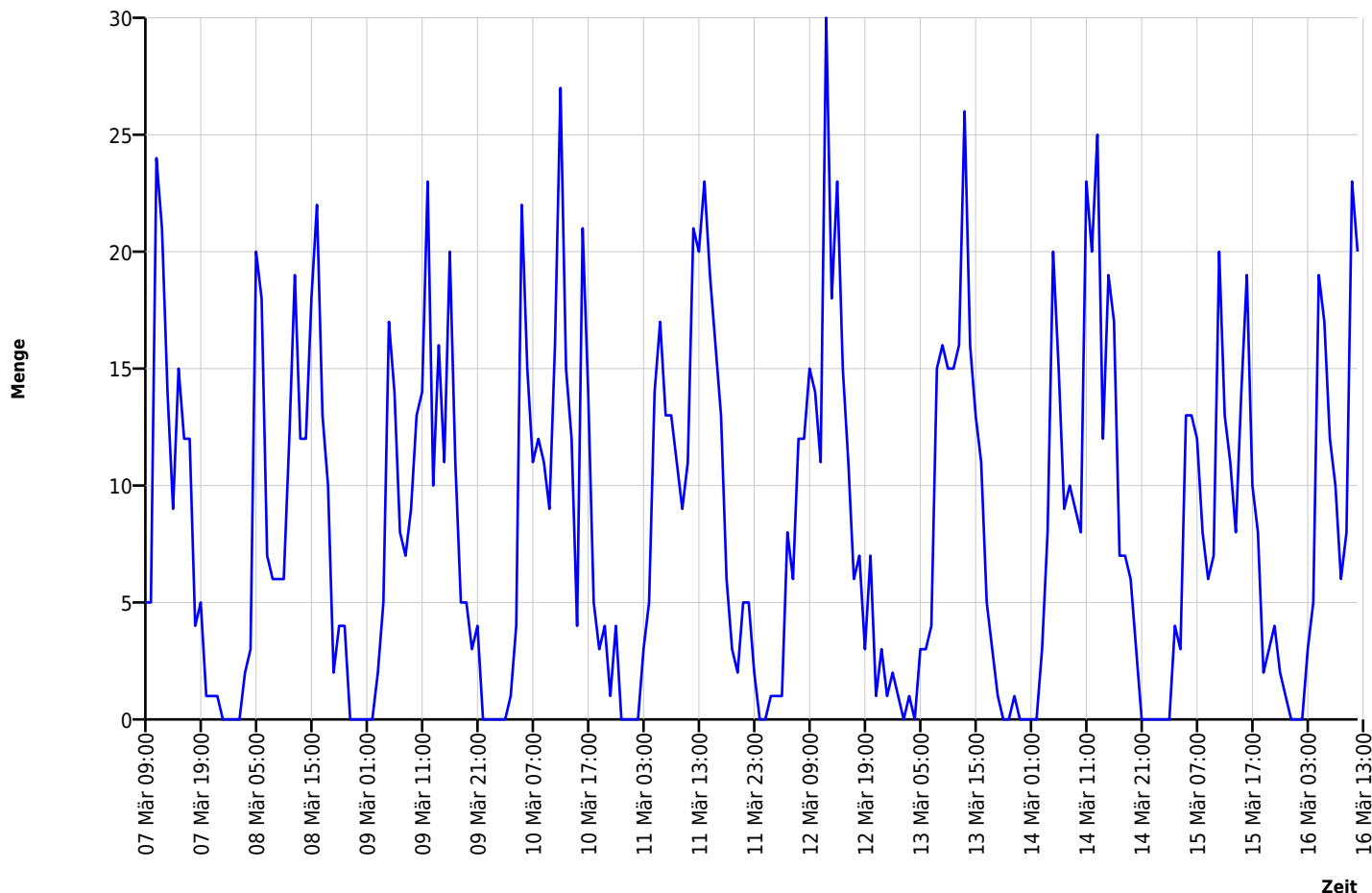
Messtelle

| | |
|---------------------|-------------|
| Name | Auenstrasse |
| Rtg. kommend (Name) | Nord |
| Rtg. gehend (Name) | Süd |
| Vmax StVO | 50 |
| Kommentar | 1. Messung |
| Gerätetyp | DSD |

Zeitbereich

| | |
|-------------------|----------------------------|
| Startdatum | 07.03.2022 09:00 |
| Enddatum | 16.03.2022 12:59 |
| Tage | Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So |
| Zeitintervall | 60 Minuten |
| Zeitfenster / Tag | 00:00 - 23:59 |

Verkehrsmengen Ganglinie




Autor

| | |
|-----------------|----------------------------|
| Institution | Werkhof |
| Abteilung | Werkhof |
| Straße | Staatsstrasse 181 |
| PLZ | 9463 |
| Stadt | Oberriet |
| Land | Schweiz |
| Ansprechpartner | Thomas Büchel |
| Telefon | +41717636393 |
| E-Mail | thomas.buechel@oberriet.ch |

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 17.03.2022 11:52:10

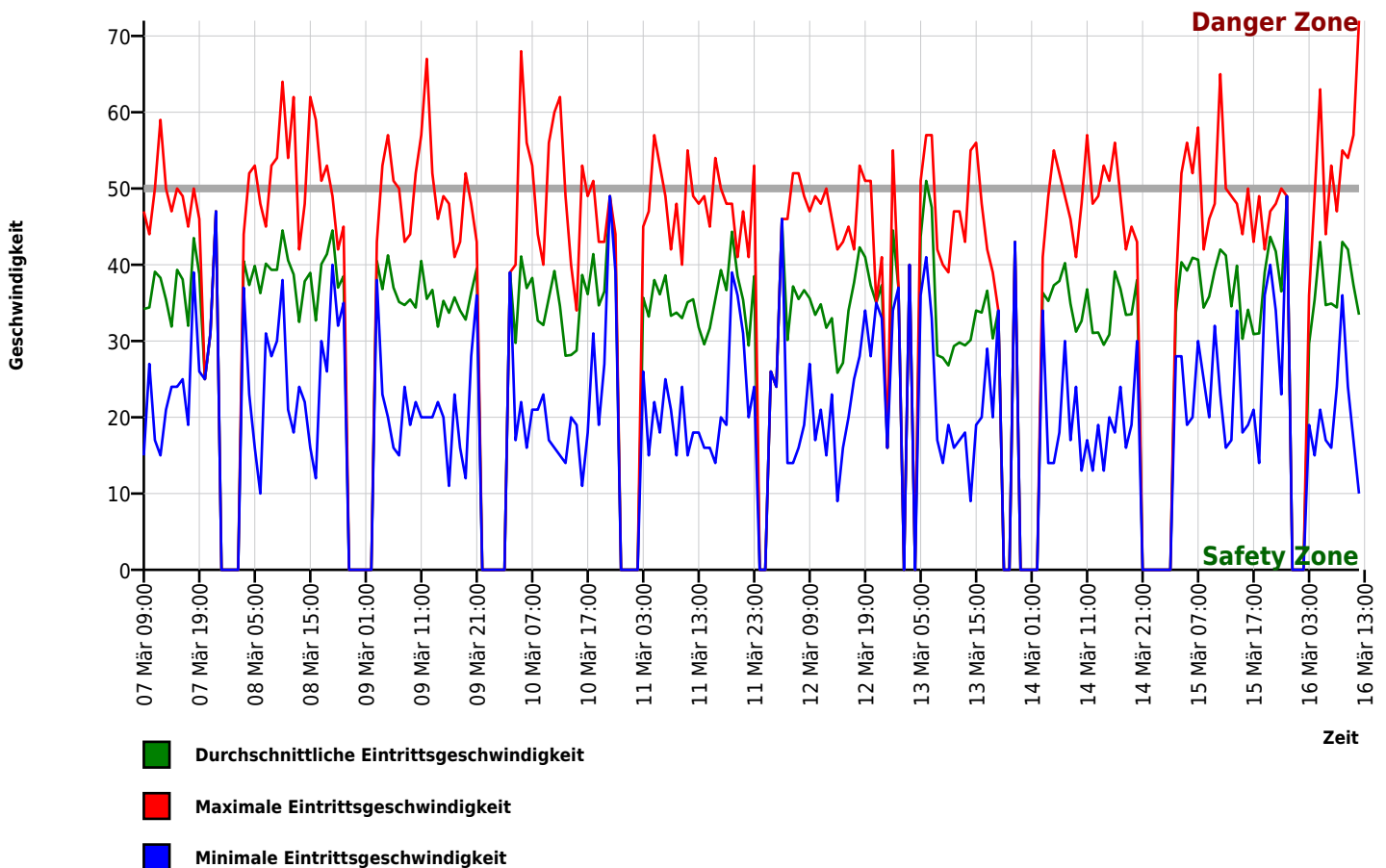
Messtelle

| | |
|---------------------|---|
| Name | Auenstrasse |
| Rtg. kommend (Name) | Nord |
| Rtg. gehend (Name) | Süd |
| Vmax StVO |  |
| Kommentar | 1. Messung |
| Gerätetyp | DSD |

Zeitbereich

| | |
|-------------------|----------------------------|
| Startdatum | 07.03.2022 09:00 |
| Enddatum | 16.03.2022 12:59 |
| Tage | Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So |
| Zeitintervall | 60 Minuten |
| Zeitfenster / Tag | 00:00 - 23:59 |

Geschwindigkeits-Diagramm



Autor

| | |
|-----------------|----------------------------|
| Institution | Werkhof |
| Abteilung | Werkhof |
| Straße | Staatsstrasse 181 |
| PLZ | 9463 |
| Stadt | Oberriet |
| Land | Schweiz |
| Ansprechpartner | Thomas Büchel |
| Telefon | +41717636393 |
| E-Mail | thomas.buechel@oberriet.ch |

Erstellt mit **DataCollect Webreporter** Version 1.0 am 17.03.2022 11:52:10

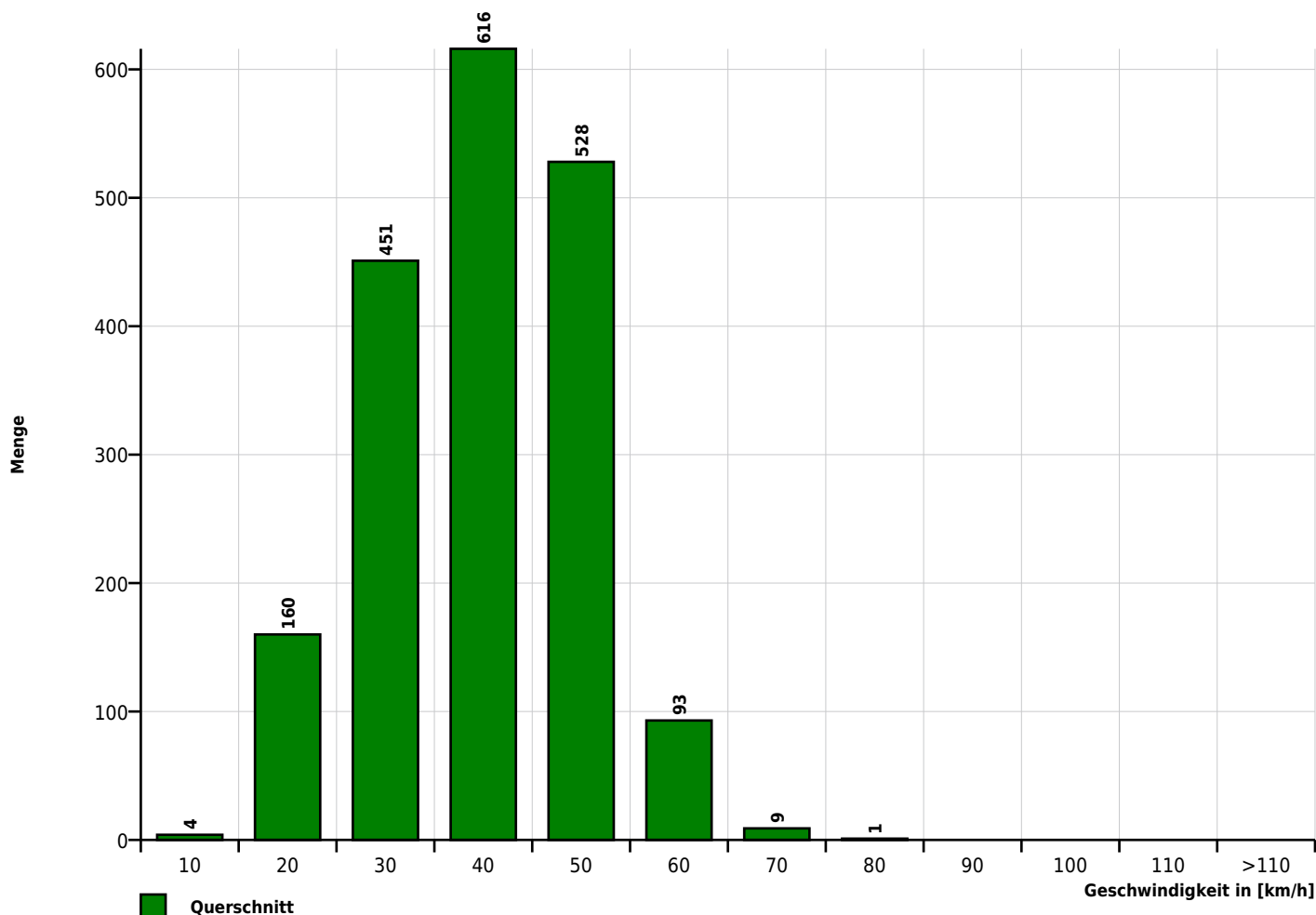
Messtelle

| | |
|---------------------|-------------|
| Name | Auenstrasse |
| Rtg. kommend (Name) | Nord |
| Rtg. gehend (Name) | Süd |
| Vmax StVO | 50 |
| Kommentar | 1. Messung |
| Gerätetyp | DSD |

Zeitbereich

| | |
|-------------------|----------------------------|
| Startdatum | 07.03.2022 09:00 |
| Enddatum | 16.03.2022 12:59 |
| Tage | Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So |
| Zeitintervall | 60 Minuten |
| Zeitfenster / Tag | 00:00 - 23:59 |

Geschwindigkeits-Histogramm

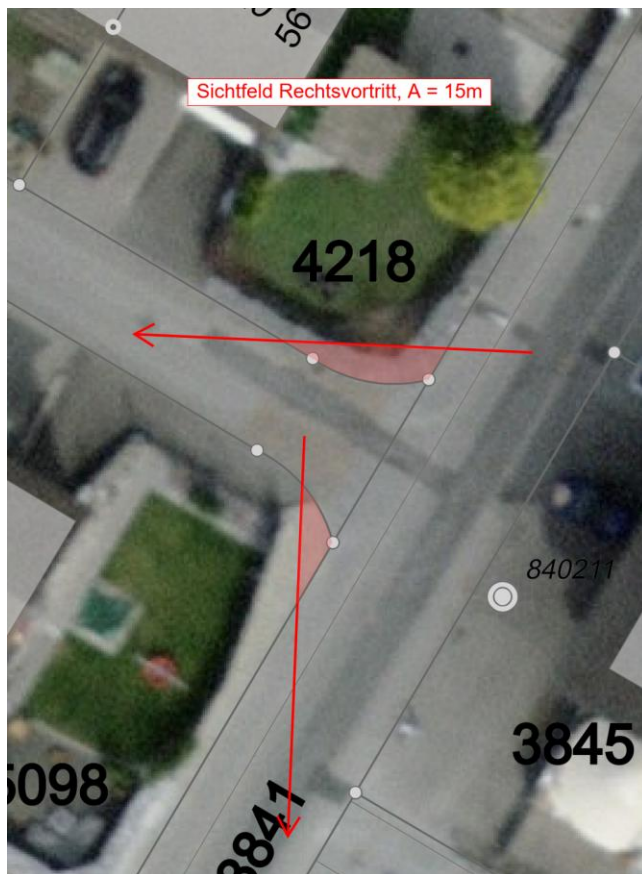


Aufwertung Auenstrasse

Einlenker Neudorfstrasse

Abwägung Verhältnismässigkeit

Rechtsvortritt



Erforderliche Massnahmen

Anpassungen Richtung Oberriet:

- Keine baulichen Massnahmen notwendig

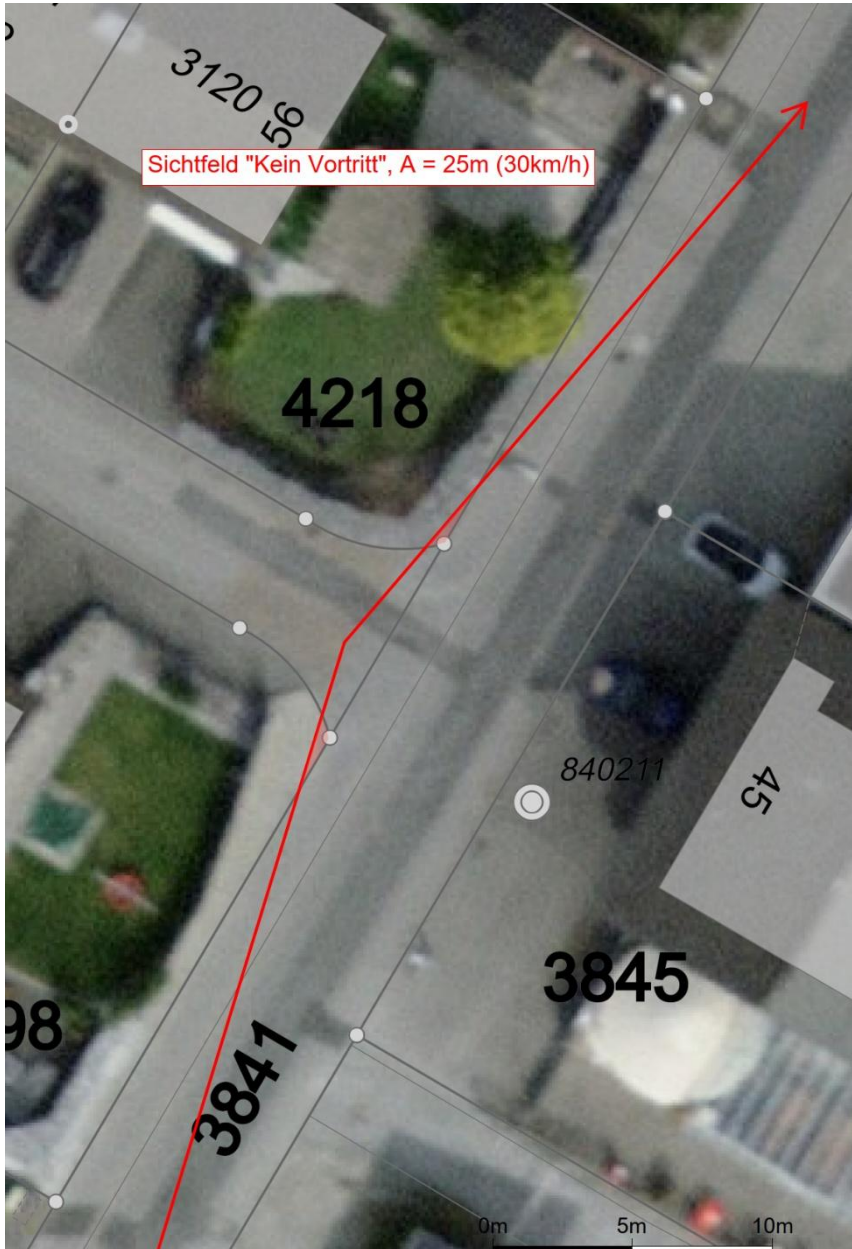
Anpassungen Richtung Altstätten:

- Mauer mit Steinkörben demontieren und neu versetzen
- Baum roden und ersetzen
- Anpassungen und Instandstellungsarbeiten Umgebung
- Kosten ca. 27'000.-

Einlenker Neudorfstrasse

Abwägung Verhältnismässigkeit

Kein Vortritt



Erforderliche Massnahmen

Anpassungen Richtung Oberriet:

- Keine baulichen Massnahmen notwendig

Anpassungen Richtung Altstätten:

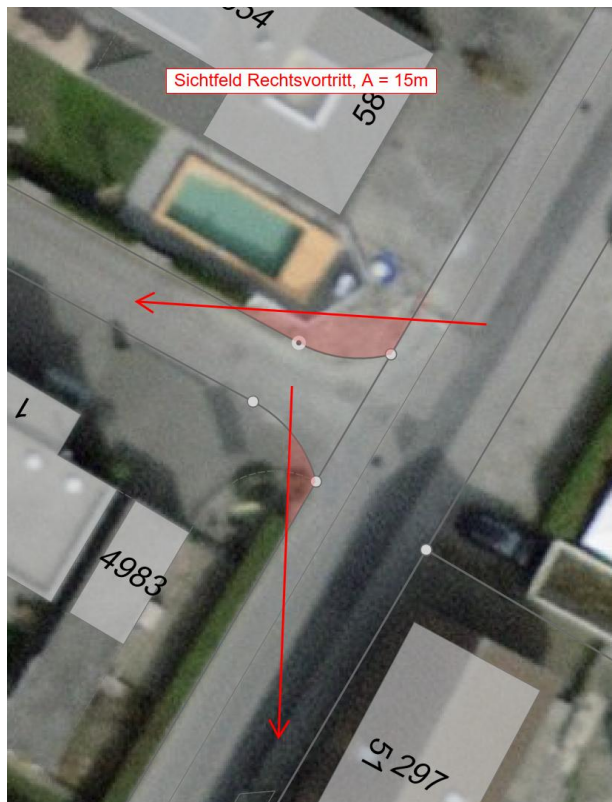
- Keine baulichen Massnahmen notwendig

Aufwertung Auenstrasse

Einlenker Pappelweg

Abwägung Verhältnismässigkeit

Rechtsvortritt



Erforderliche Massnahmen

Anpassungen Richtung Oberriet:

- Hecke in der Länge um ca. 1m kürzen

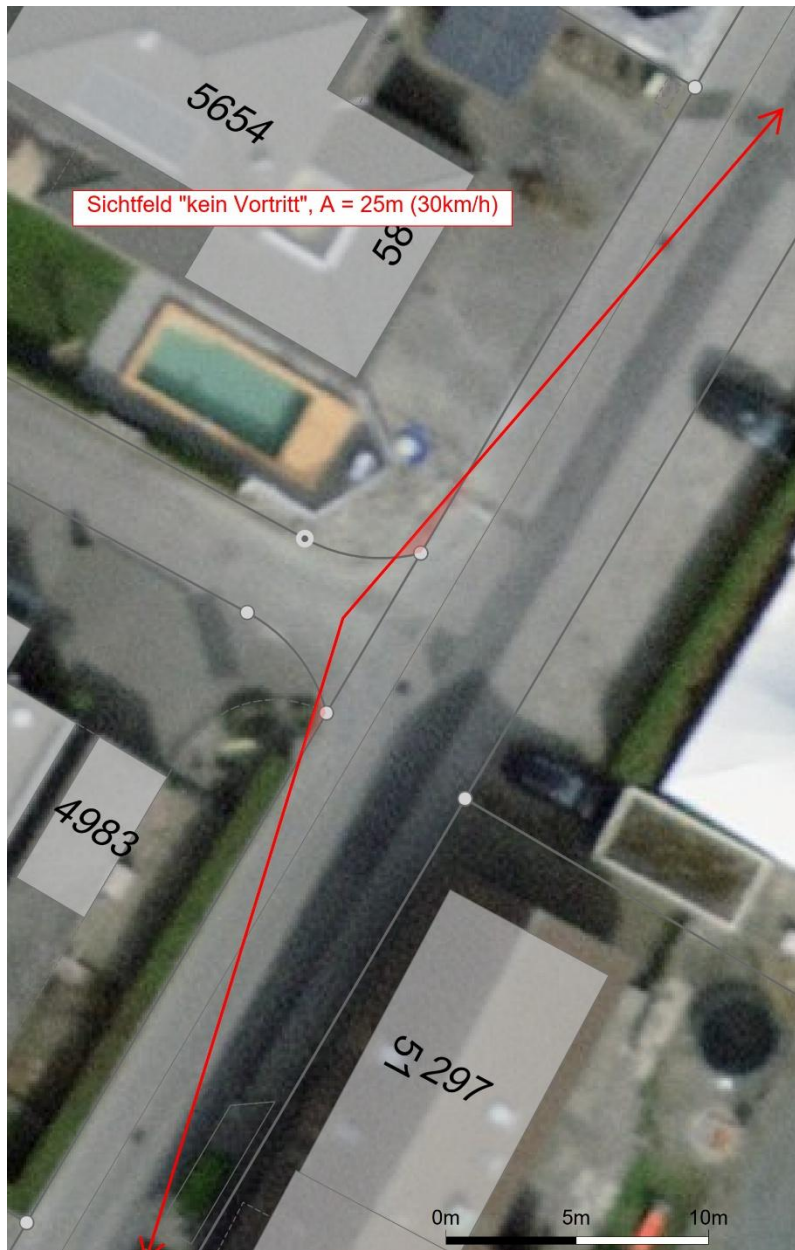
Anpassungen Richtung Altstätten:

- Mauer mit Betonsockel abbrechen und neu setzen
- Anpassungs- und Instandstellungsarbeiten Umgebung
- Kosten ca. 32'500.-

Einlenker Pappelweg

Abwägung Verhältnismässigkeit

Kein Vortritt



Erforderliche Massnahmen

Anpassungen Richtung Oberriet:

- Keine baulichen Massnahmen notwendig

Anpassungen Richtung Altstätten:

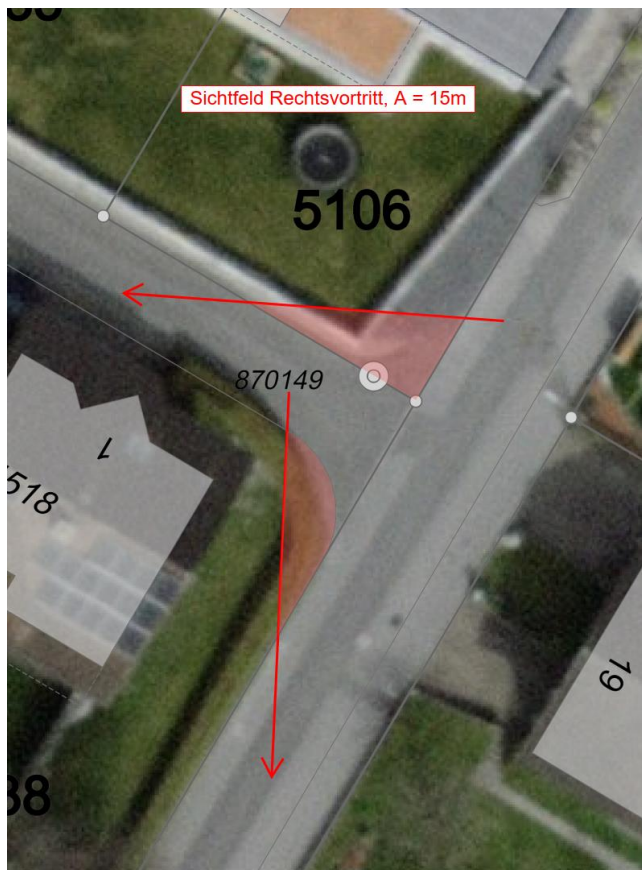
- Keine baulichen Massnahmen notwendig

Aufwertung Auenstrasse

Einlenker Trattstrasse

Abwägung Verhältnismässigkeit

Rechtsvortritt



Erforderliche Massnahmen

Anpassungen Richtung Oberriet:

- Hecke roden neu pflanzen

Anpassungen Richtung Altstätten:

- Zaun mit Blocksteinmauer demontieren und neu setzen
- Anpassungs- und Instandstellungsarbeiten Umgebung
- Kosten ca. 32'000.-

Einlenker Trattstrasse

Abwägung Verhältnismässigkeit

Kein Vortritt



Erforderliche Massnahmen

Anpassungen Richtung Oberriet:

- Hecke roden und versetzen

Anpassungen Richtung Altstätten:

Keine baulichen Massnahmen notwendig