

Mobilität
gestalten

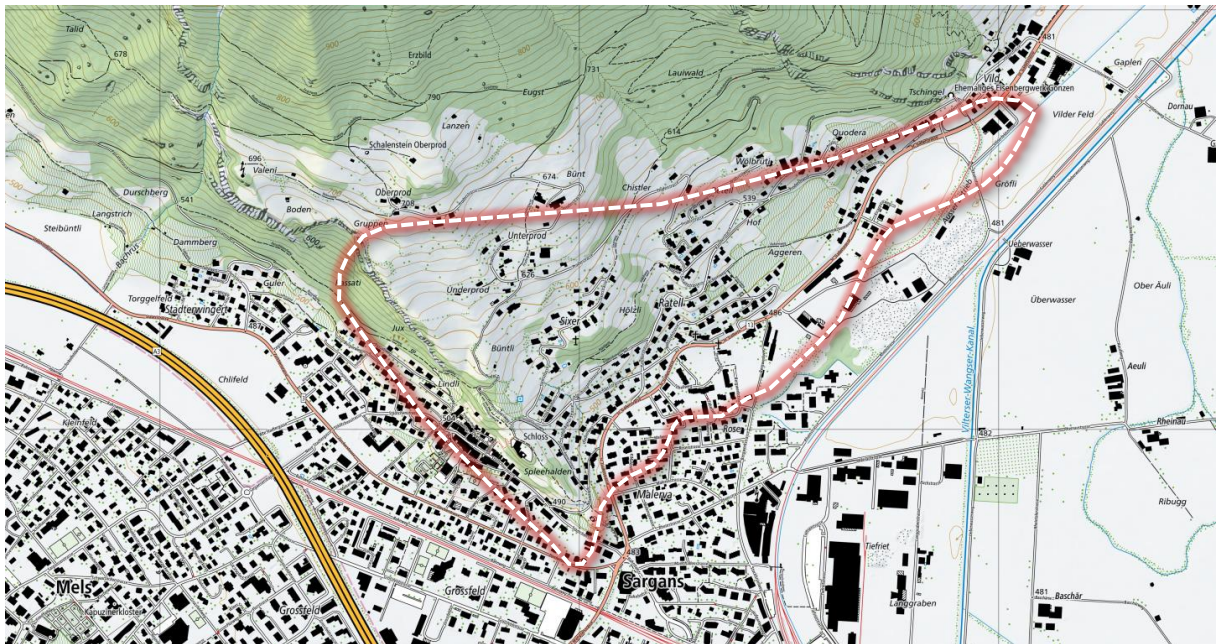


verkehrs**ingenieure**

Gemeinde Sargans

Tempo-30-Zone Prod-Schloss-Vild

Technischer Bericht



Eschen, 01.03.2024

Projekt

Tempo-30-Zone Prod-Schloss-Vild
Technischer Bericht
Projekt-Nr.: 5448

Auftraggeber

Gemeinde Sargans
Städtchenstrasse 43
7320 Sargans

Auftragnehmer

verkehrsingenieure Engstler Gächter Lampert
Schmiedgasse 3
FL-9492 Eschen
+423 373 60 22
office@verkehrsingenieure.com
www.verkehrsingenieure.com

Handelsregister Vaduz // FL-0002.040.329-7
UID CHE-212.330.824
MwSt.-Nr. 54 844

Bearbeitung

Ing. Manfred Bischof
DI Veronika Graier
Dominik John

Abbildungen, Tabellen und Fotos ohne Quellenangabe von verkehrsingenieure Engstler Gächter Lampert.
Der Bericht darf nur vollständig an Dritte weitergegeben werden.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	4
1. Ausgangslage.....	6
2. Gesetzliche Grundlagen.....	7
3. Ziele	10
4. Situationsanalyse	11
4.1 Gebietsbeschreibung	11
4.2 Verkehre	12
4.2.1 Öffentlicher Verkehr	12
4.2.2 Veloverkehr	12
4.2.3 Fussverkehr.....	13
4.3 Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeiten	14
4.4 Gefahrensituation	17
5. Unfallgeschehen.....	28
6. Auflistung der Strassen in der geplanten Tempo-30-Zone.....	29
7. Massnahmen	30
7.1 Geplante Massnahmen	31
8. Fazit.....	33
Beilagen.....	34

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Zonenplan Gemeinde Sargans.....	6
Abb. 2: Strassenklassierung.....	11
Abb. 3: Velo- und Mountainbikewege (Quelle: geoportal.ch).....	12
Abb. 4: Wanderwege (Quelle: geoportal.ch).....	13
Abb. 5: Geschwindigkeitsauswertungen	14
Abb. 6: Geschwindigkeitsverteilung Ratellerstrasse.....	15
Abb. 7: Verteilung Fahrzeugarten Ratellerstrasse	15
Abb. 8: Übersicht potenzielle Gefahrenstellen Gebiet Prod-Schloss-Vild (westlicher Abschnitt).....	18
Abb. 9: Übersicht potenzielle Gefahrenstellen Gebiet Prod-Schloss-Vild (östlicher Abschnitt).....	18
Abb. 10: Gefahrenstelle Nr.1, Schlossstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht ...	19
Abb. 11: Gefahrenstelle Nr.2, Schlossstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht ...	19
Abb. 12: Gefahrenstelle Nr.3, Schlossstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht ...	19
Abb. 13: Gefahrenstelle Nr.4, Einmündung Schlossweiherstrasse - Schlossstrasse	19
Abb. 14: Gefahrenstelle Nr.5, Schlossweiherstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht	19
Abb. 15: Gefahrenstelle Nr.6, Schlossweiherstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht	19
Abb. 16: Gefahrenstelle Nr.7, Ratellerstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht ...	20
Abb. 17: Gefahrenstelle Nr.8, Schlossstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht ...	20
Abb. 18: Gefahrenstelle Nr.9, Schlossstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht ...	20
Abb. 19: Gefahrenstelle Nr.10, Schlossstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht ..	20
Abb. 20: Gefahrenstelle Nr.11, Schlossstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht ..	20
Abb. 21: Gefahrenstelle Nr.12, Schlossstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht ..	20
Abb. 22: Gefahrenstelle Nr.13, Schlossstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht ..	21
Abb. 23: Gefahrenstelle Nr.14, Ratellerstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht ..	21
Abb. 24: Gefahrenstelle Nr.15, Ratellerstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht ..	21
Abb. 25: Gefahrenstelle Nr.16, Ratellerstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht ..	21
Abb. 26: Gefahrenstelle Nr.17, Ratellerstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht ..	21
Abb. 27: Gefahrenstellen Nr.18 & Nr.19, Ratellerstrasse, private Zu- und Wegfahrten mit eingeschränkter Sicht.....	21
Abb. 28: Gefahrenstelle Nr.20, Rebbüelstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht ..	22
Abb. 29: Gefahrenstelle Nr.21, Rebbüelstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht ..	22
Abb. 30: Gefahrenstelle Nr.22, Einmündung Rebbüelstrasse - Schlossstrasse	22

Abb. 31: Gefahrenstelle Nr.23, Schlossstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht ..22	22
Abb. 32: Gefahrenstelle Nr.24, Schlossstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht ..22	22
Abb. 33: Gefahrenstelle Nr.25, Schlossstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht ..22	22
Abb. 34: Gefahrenstelle Nr.26, Rebbüelstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht 23	23
Abb. 35: Gefahrenstelle Nr.27, Rebbüelstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht 23	23
Abb. 36: Gefahrenstelle Nr.28, Rebbüelstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht 23	23
Abb. 37: Gefahrenstelle Nr.29, Rebbüelstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht 23	23
Abb. 38: Gefahrenstelle Nr.30, Rebbüelstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht 23	23
Abb. 39: Gefahrenstelle Nr.31, Rebbüelstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht 23	23
Abb. 40: Gefahrenstelle Nr.32, Proderstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht ..24	24
Abb. 41: Gefahrenstelle Nr.33, Proderstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht ..24	24
Abb. 42: Gefahrenstelle Nr.34, Vild, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht.....24	24
Abb. 43: Gefahrenstelle Nr.35, Vild, private Zu- und Wegfahrt.....24	24
Abb. 44: Gefahrenstelle Nr.36, Vild, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht.....24	24
Abb. 45: Gefahrenstelle Nr.37, Vild, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht.....24	24
Abb. 46: Gefahrenstelle Nr.38, Proderstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht ..25	25
Abb. 47: Gefahrenstelle Nr.39, Proderstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht ..25	25
Abb. 48: Gefahrenstelle Nr.40, Proderstrasse, unübersichtliche Kurvensituation25	25
Abb. 49: Gefahrenstelle Nr.41, Proderstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht ..25	25
Abb. 50: Gefahrenstelle Nr.42, Proderstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht ..25	25
Abb. 51: Gefahrenstelle Nr.43, Proderstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht ..25	25
Abb. 52: Gefahrenstelle Nr.44, Proderstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht ..26	26
Abb. 53: Gefahrenstelle Nr.45, Proderstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht ...26	26
Abb. 54: Gefahrenstelle Nr.46, Proderstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht ..26	26
Abb. 55: Gefahrenstelle Nr.47, Proderstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht ..26	26
Abb. 56: Gefahrenstelle Nr.48, Proderstrasse, unübersichtliche Kurvensituation26	26
Abb. 57: Gefahrenstelle Nr.49, Proderstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht ..26	26
Abb. 58: Gefahrenstelle Nr.50, Quoderaweg, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht27	27
Abb. 59: Gefahrenstelle Nr.51, Quoderaweg, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht27	27
Abb. 60: Gefahrenstelle Nr.52, Quoderaweg, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht27	27
Abb. 61: Unfallanalyse (Quelle: geoportal.ch).....28	28
Abb. 62: Beispielbild für Massnahmen30	30
Abb. 63: Übersicht Massnahmen31	31
Abb. 64: Massnahmen am Knoten Schlossstrasse / Ratellerstrasse.....32	32

1. Ausgangslage

Das Gebiet Prod-Schloss-Vild zeichnet sich durch seine Hanglage aus und umfasst ein geschlossenes Gebiet. Die Strassen sind zum Teil recht steil und es gibt nur wenige Gehsteige. Auf den Strassen ist auch Landwirtschaftsverkehr (Teile des Quartiers sind als Landwirtschaftszone festgelegt) zu bewältigen. Über die Schlossstrasse gelangen die Besucher mit dem Auto zum Schloss Sargans. Des Weiteren sind auf Teilbereichen der Proderstrasse Wanderer unterwegs. Im Bereich Vild befindet sich das Eisenbergwerk Gonzen, das auch über das Gemeindestrassennetz angebunden ist.

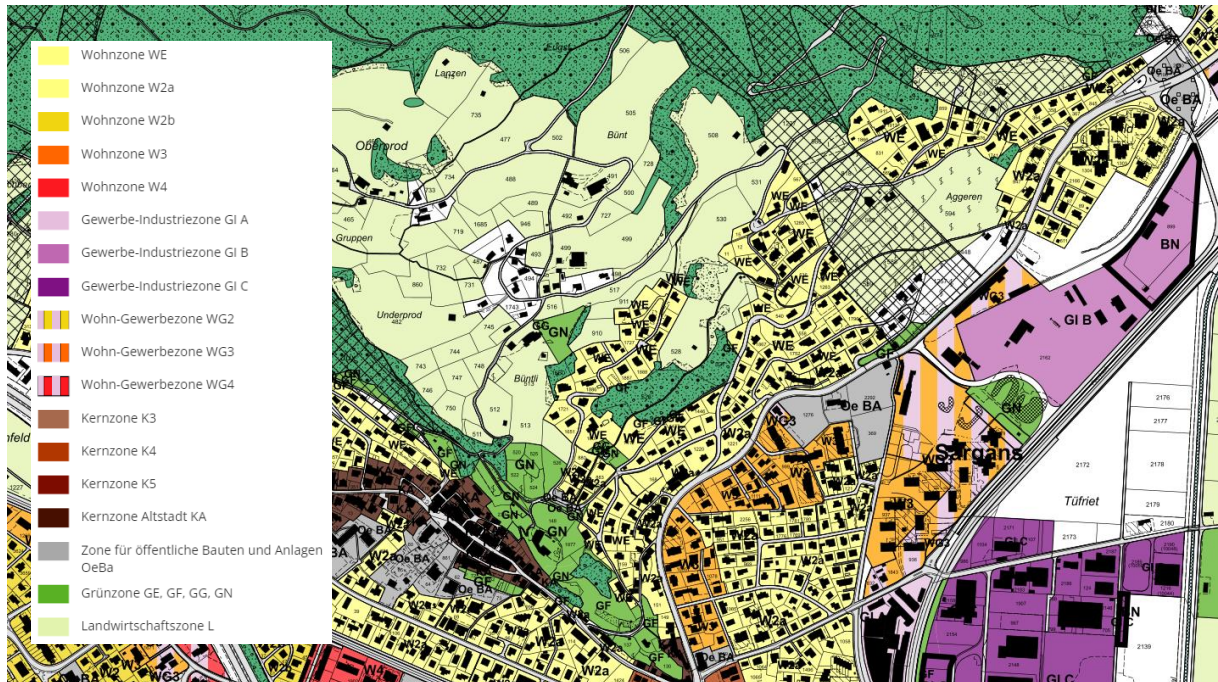


Abb. 1: Zonenplan Gemeinde Sargans (Quelle: geoportal.ch)

Das Quartier Prod-Schloss-Vild zeichnet sich durch eine hohe Wohnqualität aus. Durch die Einführung von Tempo 30 soll erreicht werden, dass diese durch die Stärkung der Siedlungsfunktion des Strassennetzes noch weiter erhöht wird. Des Weiteren setzt sich Sargans das Ziel, seinen Besuchern einen angenehmen Aufenthalt zu ermöglichen. BesucherInnen sind im Bereich des Schlosses, beim Eisenbergwerk Gonzen sowie als Wanderer entlang des oberen Abschnitts der Proderstrasse unterwegs. Durch ein niedriges Geschwindigkeitsregime im Quartier Prod-Schloss-Vild wird der Verkehrsraum für alle Verkehrsteilnehmer sicherer.

2. Gesetzliche Grundlagen

Strassenverkehrsgesetz (SVG)

Im Artikel 32 Absatz 3 des schweizerischen Strassenverkehrsgesetzes (SVG) wird die Herabsetzung der durch den Bundesrat festgesetzten Höchstgeschwindigkeit behandelt:

Die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit kann für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde nur auf Grund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen.

Signalisationsverordnung (SSV)

Im Artikel 108 Absatz 2 der schweizerischen Signalisationsverordnung (SSV) werden die möglichen Begründungen für eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten aufgeführt:

Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können herabgesetzt werden, wenn:

- a. eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;*
- b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;*
- c. auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;*
- d. dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.*

Weiter heisst es im Artikel 108 Absatz 4:

Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt, ob die Massnahme nötig (Abs. 2), zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann.

Nach Artikel 108 Absatz 4^{bis} richtet sich die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen in Abweichung der Absätze 1, 2 und 4 nur nach Artikel 3 Absatz 4 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG). Dieser besagt folgendes:

Andere Beschränkungen oder Anordnungen können erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern. Aus solchen Gründen können insbesondere in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt und das Parkieren besonders geregelt werden. Die Gemeinden sind zur Beschwerde berechtigt, wenn Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gebiet angeordnet werden.

Gemäss Artikel 108 Absatz 6 regelt das UVEK die Einzelheiten für die Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten. Es legt für Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen bezüglich Ausgestaltung, Signalisation und Markierung die Anforderungen fest.

Im Artikel 2a Absatz 5 und 6 wird die Signalisation auf «verkehrsorientierten und nicht verkehrsorientierten Strassen» behandelt:

⁵ Die Signale «Tempo-30-Zone» (2.59.1), «Begegnungszone» (2.59.5) und «Fussgängerzone» (2.59.3) sind nur auf nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen zulässig.

⁶ Wird auf einem Abschnitt einer verkehrsorientierten Strasse aufgrund der Voraussetzungen nach Artikel 108 Absätze 1, 2 und 4 die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, so kann dieser Abschnitt in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden.

Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen

Die Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28.9.2001 (Stand 1.1.2023) regelt die Einzelheiten bei der Anordnung von Tempo-30-Zonen (Art. 22a SSV) und Begegnungszonen (Art. 22b SSV). Nach Artikel 2 ist insbesondere bei allen Massnahmen, die zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeiten erforderlich sind, darauf zu achten, dass die Strassen von allen dort zugelassenen Fahrzeugarten befahren werden können.

In Artikel 4 und 5 sind die verkehrsrechtlichen Massnahmen und die Gestaltung des Strassenraums geregelt:

Art. 4 Verkehrsrechtliche Massnahmen

¹ Eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung durch Signale ist nur zulässig, wenn:

- a) Die Verkehrssicherheit es erfordert; oder
- b) Die Strasse, welcher der Vortritt eingeräumt werden soll, Teil eines festgelegten Wegnetzes für den Fahrradverkehr ist.

² Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig. In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.

Art. 5 Gestaltung des Strassenraumes

¹ Die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Zone müssen deutlich erkennbar sein. Die Ein- und Ausfahrten der Zone sind durch eine kontrastreiche Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht.

² Der Zonencharakter kann mit besonderen Markierungen gemäss den einschlägigen technischen Normen verdeutlicht werden.

³ Zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit sind nötigenfalls weitere Massnahmen zu ergreifen, wie das Anbringen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselementen.

Mit 1.1.2023 wurde die Verordnung dahingehend geändert, dass Artikel 3 und Artikel 6 aufgehoben wurden. Dadurch entfällt für Tempo-30-Zonen auf «nicht verkehrsorientierten Strassen» die Pflicht zu einem Gutachten. Stattdessen wird für die Schaffung einer Tempo-30-Zone auf «nicht verkehrsorientierten Strassen» von der Kantonspolizei ein verkehrstechnischer Bericht gefordert. Einzelne Abschnitte «verkehrsorientierter Strassen», die signaltechnisch in angrenzende Tempo-30-Zonen einbezogen werden sollen, müssen weiterhin nach den bisherigen Regeln angeordnet werden und bedürfen dementsprechend ein Verkehrsgutachten.

3. Ziele

Sargans sieht sich als attraktiven Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum. Bestehende Qualitäten sollen auch weiterhin erhalten, neue geschaffen werden. Die Einführung von Tempo-30-Zonen leisten hier einen wesentlichen Beitrag.

Die Reduktion der Geschwindigkeit von Tempo 50 auf Tempo 30 bringt für die Fussgänger einen grossen Sicherheitsgewinn. Durch die geringere Geschwindigkeit hat der Autofahrer mehr Zeit, das Umfeld zu beobachten und kann auf Gefahren frühzeitiger reagieren. Daher beeinflusst die Geschwindigkeitsreduktion sowohl die Unfallhäufigkeit wie auch die Unfallschwere. Durch die Reduktion der Geschwindigkeit sinkt die Wahrscheinlichkeit, als Fussgänger bei einer Kollision mit einem Personenwagen getötet zu werden. Das Sterberisiko für FussgängerInnen ist bei einer Kollision mit einem 50 km/h schnellen Fahrzeug um das Sechsfache höher als bei 30 km/h. Ein weiterer Vorteil ist auch die Erhöhung der Anhaltebereitschaft bei Fussgängern. Durch die Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30km/h verringert sich auch der Anhalteweg (Reaktionsweg + Bremsweg). Dadurch wird auch die Aufprallgeschwindigkeit reduziert, bzw. die Wahrscheinlichkeit, dass es zu einer Kollision kommt, verringert (gem. bfu 2022).

Die Gemeinde Sargans möchte mit der Tempo-30-Zone vor allem die Verkehrssicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmer erhöhen. Die gegenseitige Rücksichtnahme kann bei geringerer Geschwindigkeit verbessert werden, wovon vor allem Kinder und Senioren profitieren, da diese reduzierte kognitive Fähigkeiten besitzen. Bei Tempo 30 sinkt die Anzahl der Unfälle sowie die schwere der Unfälle.

Zudem wird durch die Reduktion der Geschwindigkeit die Wohn- und Aufenthaltsqualität im Gebiet erhöht. Die niedrigere Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs verringert den Verkehrslärm und die Schadstoffe.

4. Situationsanalyse

4.1 Gebietsbeschreibung

Der Gemeindestrassenplan legt den Umfang des Strassen- und Wegenetzes der Gemeinde fest. Strassen dienen dabei dem allgemeinen Verkehr, Wege liegen abseits von öffentlichen Strassen und dienen nicht dem Motorfahrzeugverkehr.

In folgender Abbildung ist die Strassenklassierung der Quartiere Prod-Schloss-Vild dargestellt:

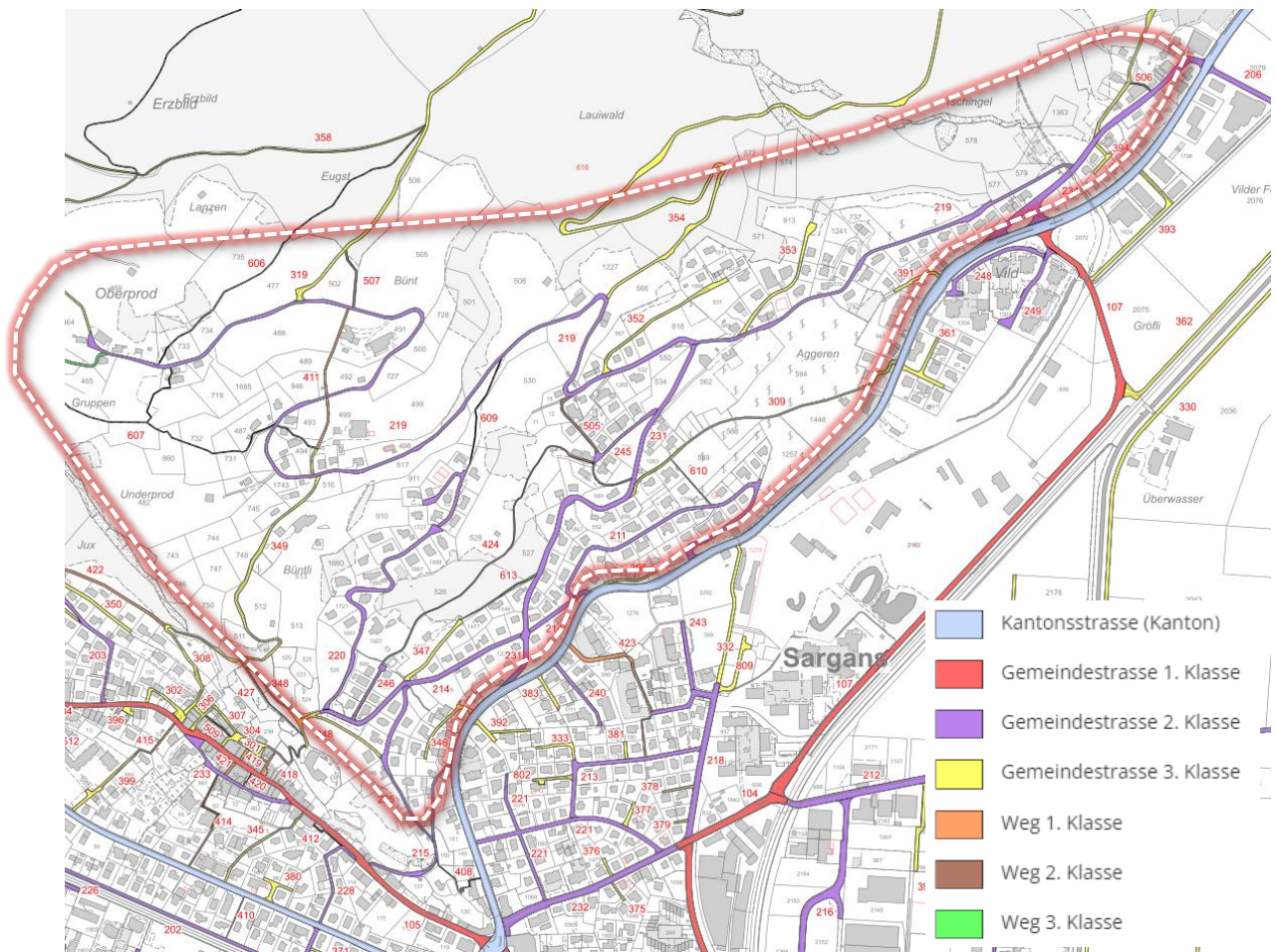


Abb. 2: Strassenklassierung (Quelle: geoportal.ch)

Der Klassierungsplan der Gemeinde Sargans verdeutlicht, dass es sich bei allen in der vorgesehenen Tempo-30-Zone befindlichen Strassen um nicht verkehrsorientierte Sammel- und Erschliessungsstrassen handelt. Es sind ausschliesslich Gemeindestrassen 2. Klasse und 3. Klasse.

Besondere Beachtung ist dem Rechtsvortritt zu schenken. Die Rechtsvortrittsregelung ist generell in die Planung aufzunehmen und die klassierten Strassen (keine privaten Zufahrten) haben sich diesem Regime anzupassen.

4.2 Verkehre

4.2.1 Öffentlicher Verkehr

Keine der sechs in Sargans verkehrenden Buslinien fährt durch das Gebiet der geplanten Tempo-30-Zone Prod-Schloss-Vild. Angrenzend an das Gebiet befinden sich die von der Buslinie 400 bedienten Bushaltestellen Rose, Gutshof und Vild.

4.2.2 Veloverkehr

Durch das Gebiet der geplanten Tempo-30-Zone Prod-Schloss-Vild führt ein regionaler Mountainbike-Weg, welcher aus Richtung Vild durch den Gonzenwald bis nach Trübbach führt. Durch das Quartier Vild führt ausserdem ein regionaler Veloweg.

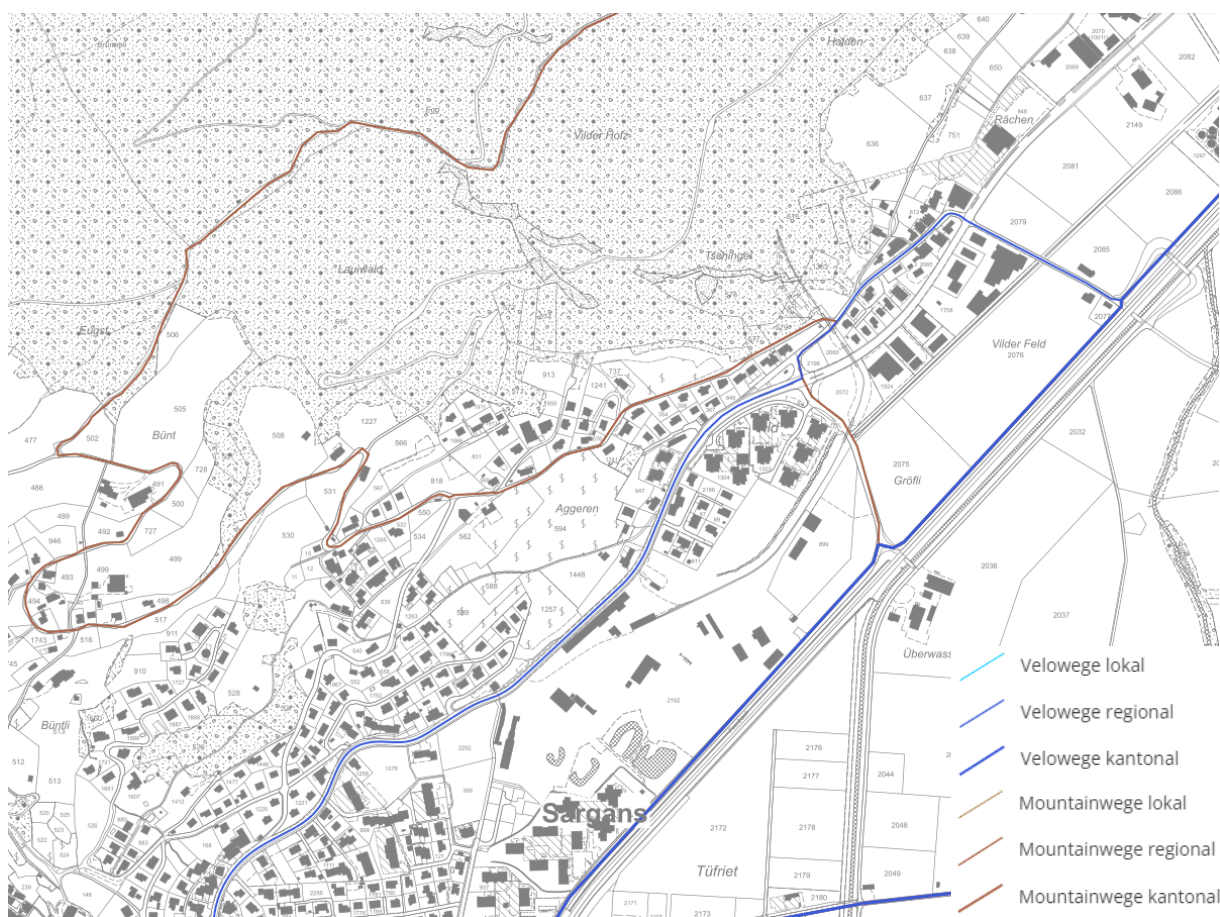


Abb. 3: Velo- und Mountainbikewege (Quelle: geoportal.ch)

4.2.3 Fussverkehr

Durch das Gebiet der geplanten Tempo-30-Zone Schloss-Prod-Vild verlaufen mehrere Wanderrouen. Diese verlaufen teilweise entlang der Strasse.

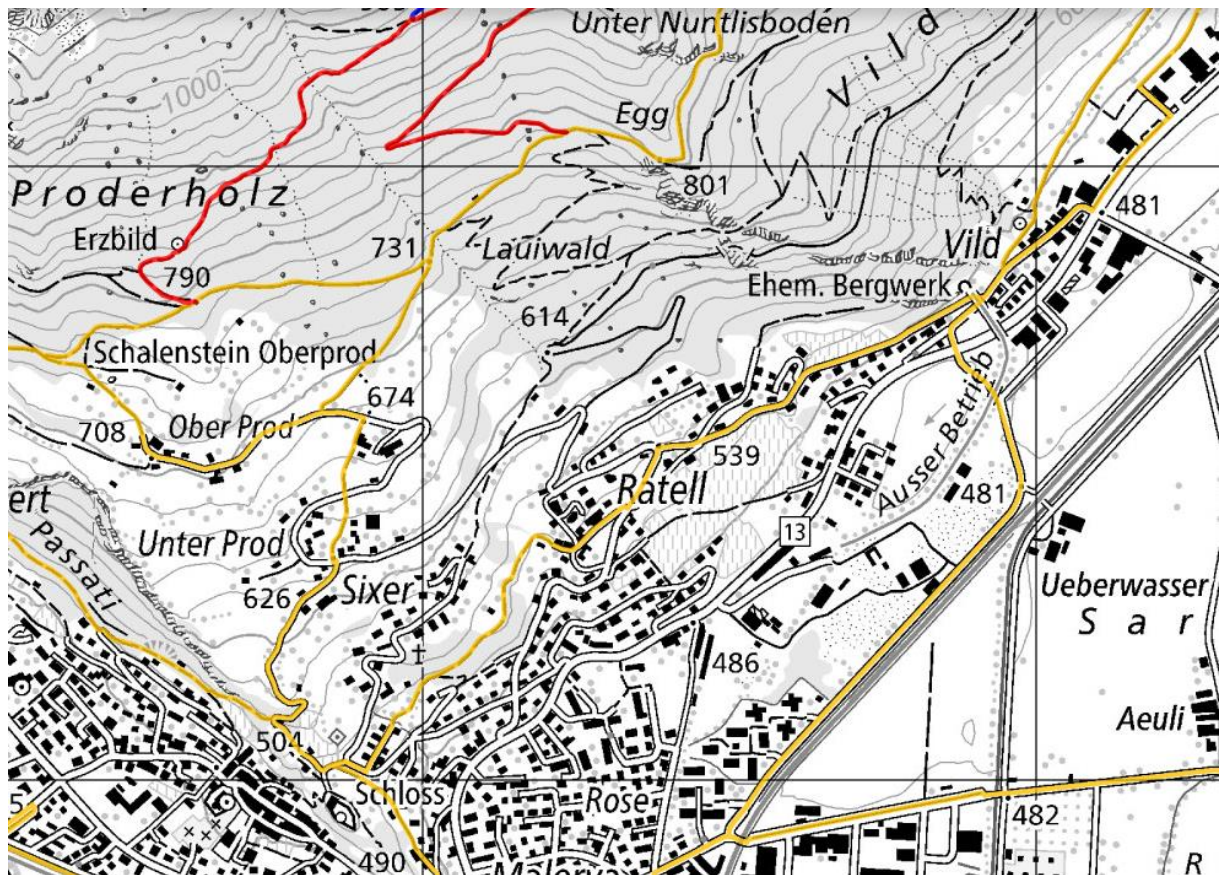


Abb. 4: Wanderwege (Quelle: geoportal.ch)

4.3 Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeiten

Im Quartier Prod-Schloss-Vild wurden Verkehrserhebungen entlang der Ratellerstrasse und entlang der Schlossstrasse durchgeführt. Die Geschwindigkeiten wurden dort gemessen, wo aufgrund des Querschnittes der Strasse sowie der örtlichen Gegebenheit genaue Kenntnisse über die gefahrenen Geschwindigkeiten als notwendig erachtet wurden.

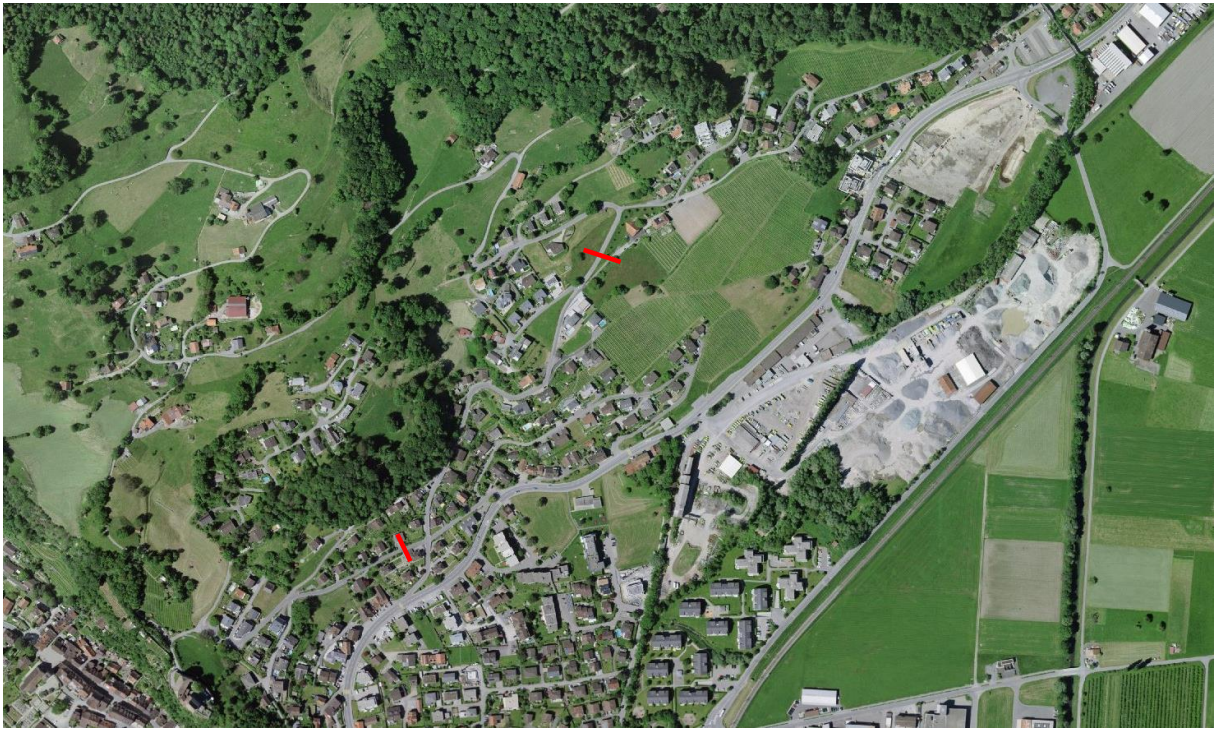


Abb. 5: Geschwindigkeitsauswertungen

Auf den folgenden Seiten sind die Geschwindigkeitsverteilungen und die Anzahl Fahrzeuge, aufgeteilt nach Fahrzeugarten für die Ratellerstrasse und die Schlossstrasse dargestellt.

Ratellerstrasse

Erhebungszeitraum: 10.02.2023 – 16.02.2023

DTV: 340 Fz

V_d : 37 km/h

V_{85} : 45 km/h

V_{50} : 37 km/h

V_{max} : 65 km/h

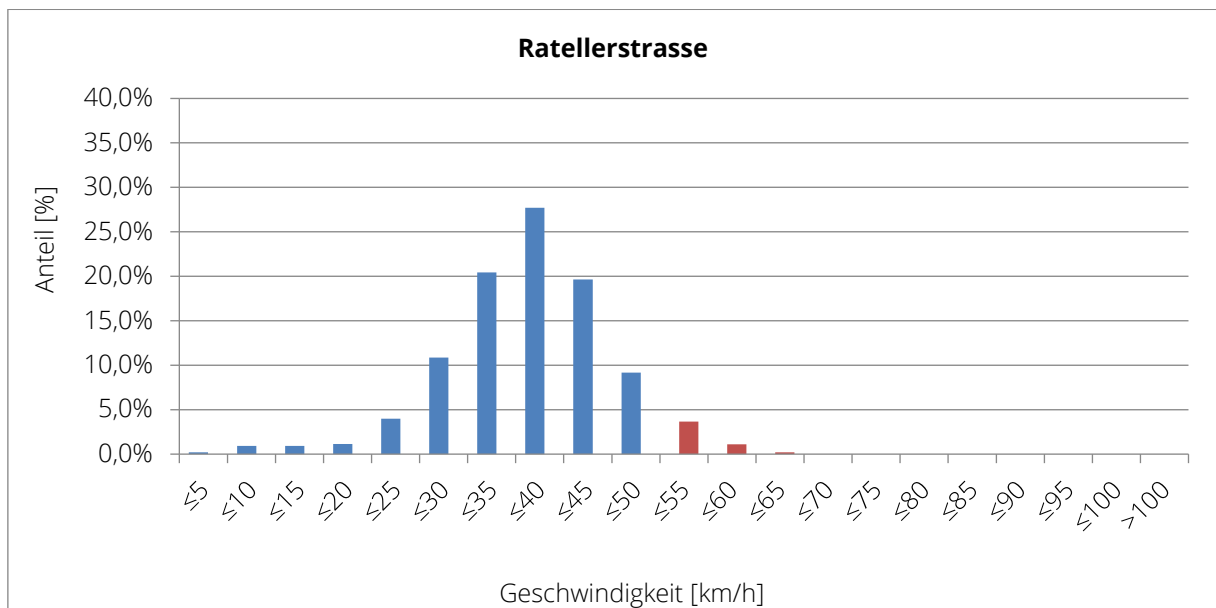


Abb. 6: Geschwindigkeitsverteilung Ratellerstrasse

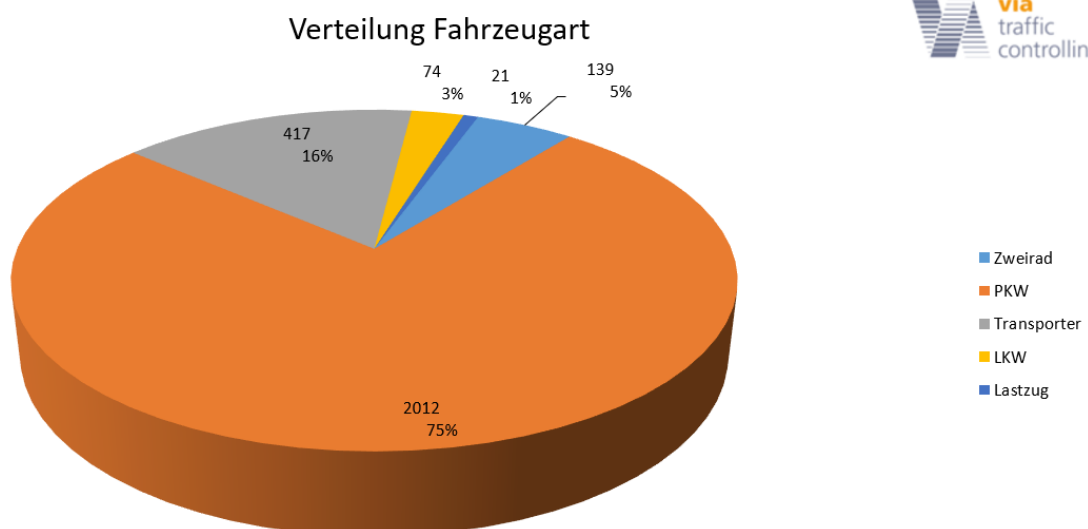


Abb. 7: Verteilung Fahrzeugarten Ratellerstrasse

Schlossstrasse

Erhebungszeitraum: 01.09.2023 – 08.09.2023

DTV: 395 Fz

V_d : 32 km/h

V_{85} : 40 km/h

V_{max} : 87 km/h

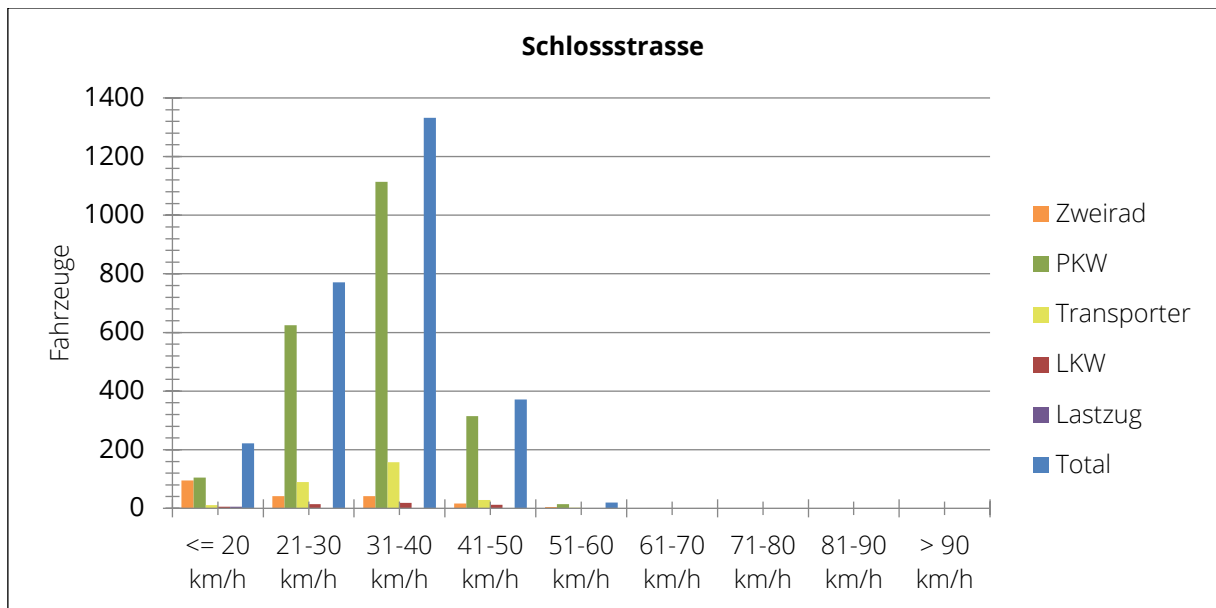


Abb. 8: Geschwindigkeitsverteilung Schlossstrasse

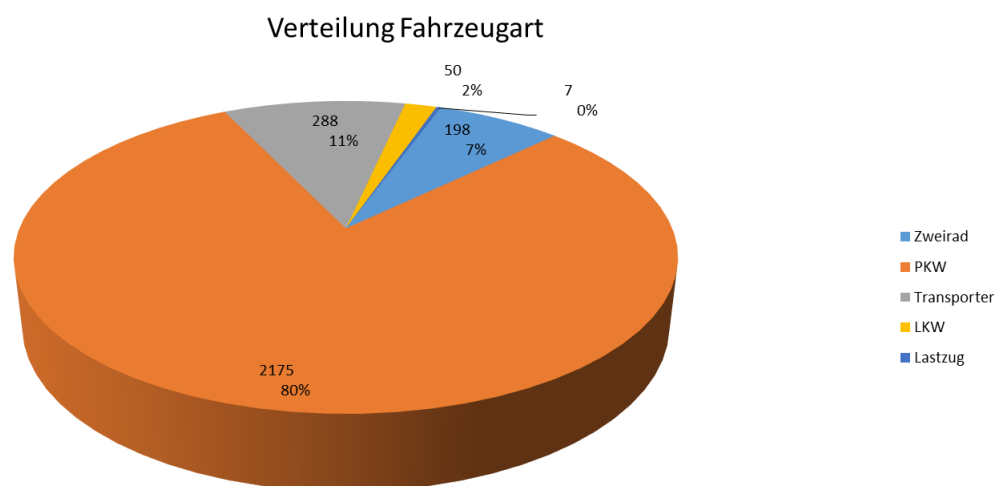


Abb. 9: Verteilung Fahrzeugarten Schlossstrasse

4.4 Gefahrensituation

Im Quartier Prod-Schloss-Vild gibt es verschiedene Stellen, die potenzielle Gefahrenstellen für die Bewohner der Liegenschaften, insbesondere Kinder, darstellen. Grundstückeinfahrten wie Mauern und Hecken versperren den Fahrzeuglenkern häufig die Sicht auf die hervortretenden Fussgänger. Sofern es verhältnismässig ist, sollten die Bäume, Zäune, Hecken etc. entfernt oder verschoben werden, um die erforderlichen Sichtweiten zu gewährleisten.

Insbesondere sind folgende Gefahrenstellen zu benennen:

- Proderstrasse: Die Strasse führt mit engem Querschnitt den Nordhang der Gemeinde Sargans hinauf. An manchen Knotenpunkten sind die Sichtverhältnisse suboptimal. Entlang der Proderstrasse werden FussgängerInnen und motorisierter Verkehr niveaugleich geführt. Im oberen Teil verläuft ein Wanderweg entlang der Strasse. Gerade im Kurvenbereich sind FussgängerInnen für den Fahrzeugverkehr nicht immer gut sichtbar.
- Knoten Schlossstrasse / Ratellerstrasse: Die Kreuzung zeichnet sich durch schräg gerichtete Zulaufstrecken aus. Insbesondere hangaufwärts fahrende LenkerInnen in der Schlossstrasse fahren sehr nah an die Kreuzung heran, wodurch sich Konflikte mit zu Fussgehenden ergeben können. Für den motorisierten Verkehr funktioniert der Knoten aufgrund der Verdeutlichung der Vorrangverhältnisse durch Bodenmarkierungen.

Ausreichende Sichtverhältnisse an Kreuzungen und Zufahrten sind wesentliche Grundlage für eine sichere Abwicklung des Verkehrs. Beeinträchtigungen sind jedoch immer wieder festzustellen. Unten aufgeführt sind zusammenfassend die Bedingungen für die Sicherstellung aus der Schweizer Norm für den Strassenbau ersichtlich:

SN 40 273a

- Erforderliche Beobachtungsdistanz innerorts beträgt 3.00 m (ab dem Fahrbahnrand)
- Erforderliche Knotensichtweite bei 50 km/h beträgt 50 m
- Erforderliche Knotensichtweite bei 30 km/h beträgt 20 m
- Erforderliche Sichtweite auf Fussgänger beträgt 15 m (wenn Längsneigung < 3 %)
- Höhenbereich zwischen 0.60 und 3.00 m über der Fahrbahn ist freizuhalten

SN 40 050

- Bei Grundstücken ist das Ein- und Ausfahren in Vorwärtsrichtung anzustreben; ist dies nicht möglich, so ist die Beobachtungsdistanz gemäss SN 40 273 zu vergrössern.

Die nachstehenden Pläne zeigen die potenziellen Gefahrenstellen (Örtlichkeiten mit offensichtlichen, infrastrukturellen Defiziten) für das Gebiet Prod-Schloss-Vild.

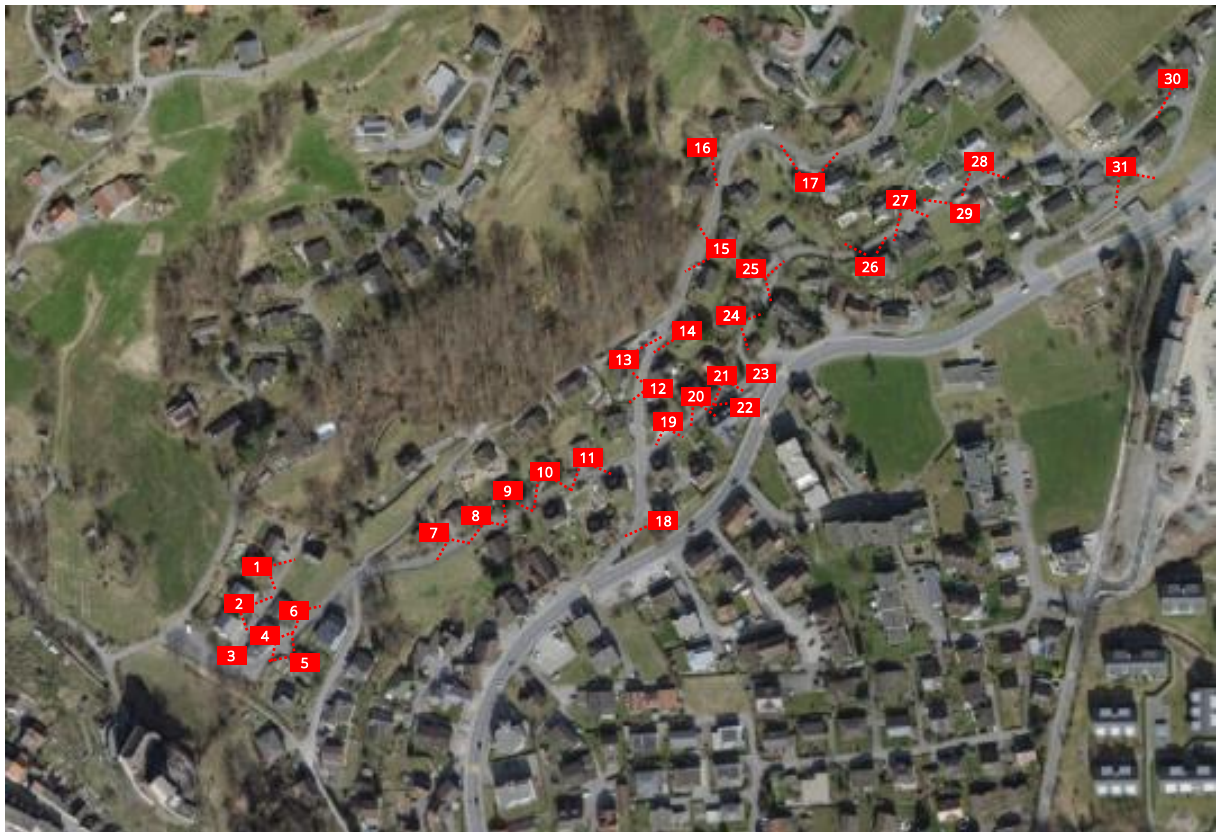


Abb. 10: Übersicht potenzielle Gefahrenstellen Gebiet Prod-Schloss-Vild (westlicher Abschnitt)

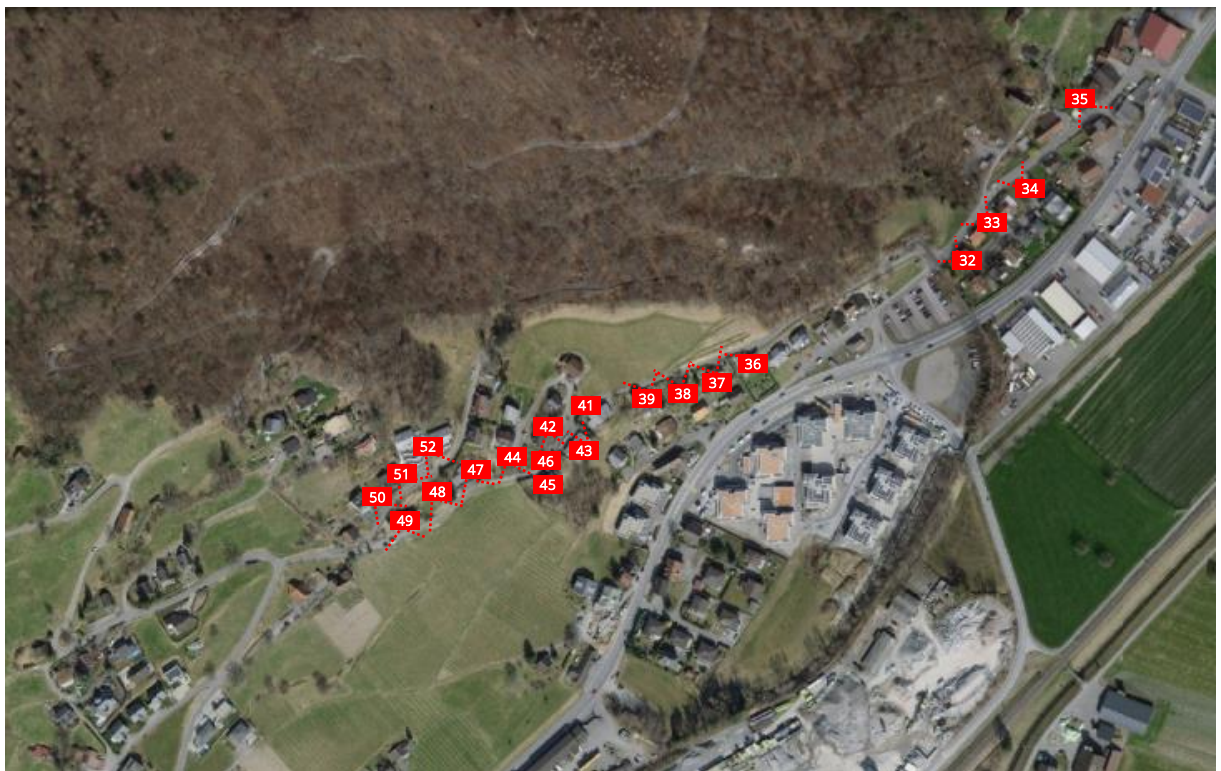


Abb. 11: Übersicht potenzielle Gefahrenstellen Gebiet Prod-Schloss-Vild (östlicher Abschnitt)



Abb. 10: Gefahrenstelle Nr.1, Schlossweiherstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 11: Gefahrenstelle Nr.2, Schlossweiherstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 12: Gefahrenstelle Nr.3, Einmündung Schlossweiherstrasse - Schlossstrasse



Abb. 13: Gefahrenstelle Nr.4, Schlossstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht

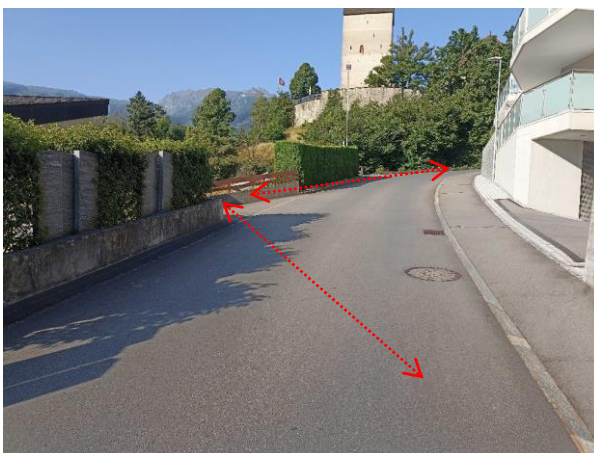


Abb. 14: Gefahrenstelle Nr.5, Schlossstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 15: Gefahrenstelle Nr.6, Schlossstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 16: Gefahrenstelle Nr.7, Schlossstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 17: Gefahrenstelle Nr.8, Schlossstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 18: Gefahrenstelle Nr.9, Schlossstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 19: Gefahrenstelle Nr.10, Schlossstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 20: Gefahrenstelle Nr.11, Schlossstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 21: Gefahrenstelle Nr.12, Ratellerstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht

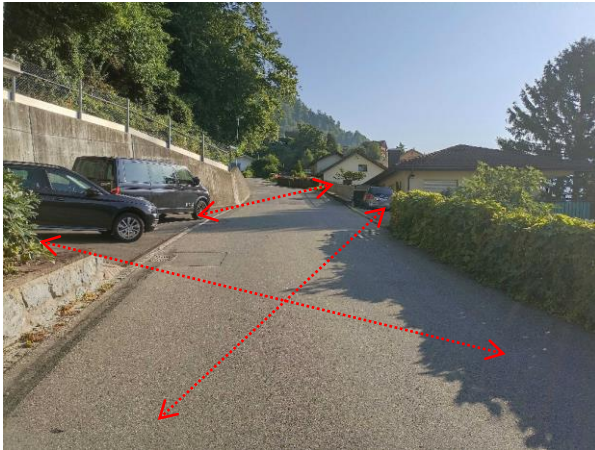


Abb. 22: Gefahrenstellen Nr.13 & Nr.14, Ratellerstrasse, private Zu- und Wegfahrten mit eingeschränkter Sicht



Abb. 23: Gefahrenstelle Nr.15, Ratellerstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 24: Gefahrenstelle Nr.16, Ratellerstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 25: Gefahrenstelle Nr.17, Ratellerstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 26: Gefahrenstelle Nr.18, Ratellerstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 27: Gefahrenstelle Nr.19, Schlossstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 28: Gefahrenstelle Nr.20, Schlossstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 29: Gefahrenstelle Nr.21, Schlossstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 30: Gefahrenstelle Nr.22, Schlossstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 31: Gefahrenstelle Nr.23, Einmündung Rebbüelstrasse - Schlossstrasse



Abb. 32: Gefahrenstelle Nr.24, Rebbüelstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 33: Gefahrenstelle Nr.25, Rebbüelstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 34: Gefahrenstelle Nr.26, Rebbüelstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 35: Gefahrenstelle Nr.27, Rebbüelstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 36: Gefahrenstelle Nr.28, Rebbüelstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 37: Gefahrenstelle Nr.29, Rebbüelstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 38: Gefahrenstelle Nr.30, Rebbüelstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 39: Gefahrenstelle Nr.31, Rebbüelstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 40: Gefahrenstelle Nr.32, Vild, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht

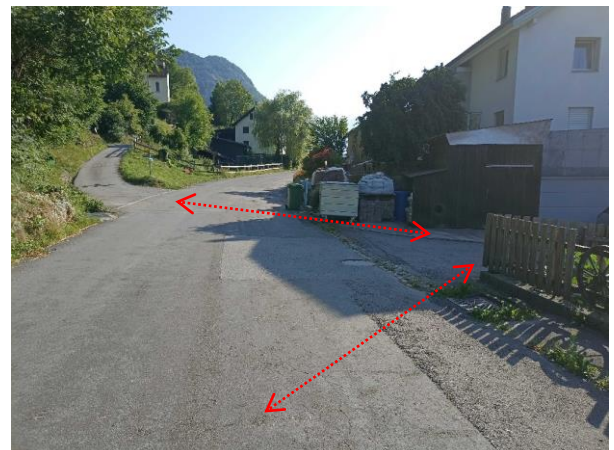


Abb. 41: Gefahrenstelle Nr.33, Vild, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 42: Gefahrenstelle Nr.34, Vild, private Zu- und Wegfahrt



Abb. 43: Gefahrenstelle Nr.35, Vild, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 44: Gefahrenstelle Nr.36, Proderstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 45: Gefahrenstelle Nr.37, Proderstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 46: Gefahrenstelle Nr.38, Proderstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 47: Gefahrenstelle Nr.39, Proderstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 48: Gefahrenstelle Nr.40, Proderstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 49: Gefahrenstelle Nr.41, Proderstrasse, unübersichtliche Kurvensituation



Abb. 50: Gefahrenstelle Nr.42, Proderstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 51: Gefahrenstelle Nr.43, Proderstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 52: Gefahrenstelle Nr.44, Proderstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 53: Gefahrenstelle Nr.45, Proderstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 54: Gefahrenstelle Nr.46, Proderstrasse, unübersichtliche Kurvensituation



Abb. 12: Gefahrenstelle Nr.47, Proderstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 56: Gefahrenstelle Nr.48, Proderstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 57: Gefahrenstelle Nr.49, Proderstrasse, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 58: Gefahrenstelle Nr.50, Quoderaweg, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht

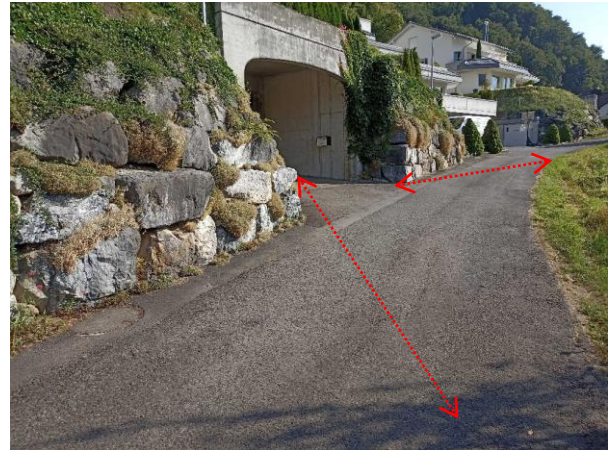


Abb. 13: Gefahrenstelle Nr.51, Quoderaweg, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht



Abb. 60: Gefahrenstelle Nr.52, Quoderaweg, private Zu- und Wegfahrt mit eingeschränkter Sicht

5. Unfallgeschehen

Zur Beurteilung des Unfallgeschehens erfolgte eine Auswertung der Unfallstatistik von 2011 bis 2022. Innerhalb dieses Zeitraums weist die Unfallstatistik im Gebiet der geplanten Tempo-30-Zone Prod-Schloss-Vild zwei Verkehrsunfälle auf. Im Jahr 2019 ereignete sich im Oberprod ein Schleuder- oder Selbstunfall mit Leichtverletzten, im Jahr 2022 wurden bei einer Frontalkollision in der Ratellerstrasse ebenfalls Personen leicht verletzt.

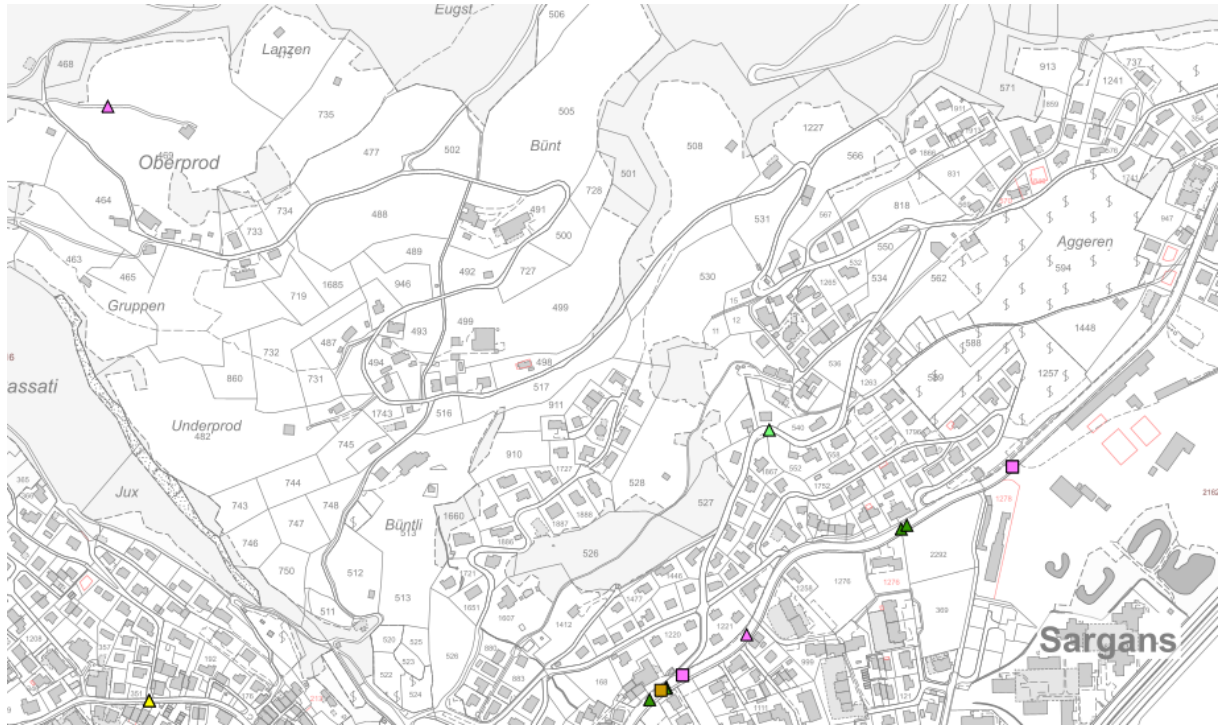


Abb. 14: Unfallanalyse (Quelle: geoportal.ch)

6. Auflistung der Strassen in der geplanten Tempo-30-Zone

Folgende Strassen sind von der Einführung einer Tempo-30-Zone im Gebiet Prod-Schloss-Vild betroffen:

Strasse	Klassierung
Ratellerstrasse	Gemeindestrasse 2. Klasse
Schlossstrasse	
Gräfin-Agnes-Strasse	
Schlossweiherstrasse	
Sixerstrasse	
Rebbüelstrasse	
Proderstrasse	
Schällistrasse	
Vilderstrasse	
Schlossbungertstrasse	
Ackernweg	
Wölbrütiweg	
Quaderenweg	

7. Massnahmen

Die Verordnung über Tempo-30-Zonen schreibt im Art. 5 die Gestaltung des Strassenraumes vor. Sie besagt folgendes:

- *Die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Zone müssen deutlich erkennbar sein. Die Ein- und Ausfahrten der Zone sind durch eine Kontrastreiche Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht.*
- *Der Zonencharakter kann mit besonderen Markierungen gemäss den einschlägigen technischen Normen verdeutlicht werden.*
- *Zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit sind nötigenfalls weitere Massnahmen zu ergreifen, wie das Anbringen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselementen.*

Des Weiteren sind, bis auf einige Ausnahmen, die Knoten innerhalb der Zone als Rechtsvortrittsknoten auszubilden und die Fussgängerstreifen zu entfernen.

Für Tempo-30-Zonen kommen grundsätzlich folgende Massnahmen in Frage:

- Torsituation
- Rechtsvortrittsknoten
- Geschwindigkeitsreduzierende Elemente
 - Vertikalversatz
 - Horizontalversatz
 - Seitliche Einengung
- Zone-30-Markierung
- 30er Markierung auf Strasse



Abb. 15: Beispielbild für Massnahmen (Quelle: Kantonspolizei St. Gallen, verkehrsingenieure)

7.1 Geplante Massnahmen

Die im folgenden angeführten Massnahmen werden im beiliegenden Massnahmenplan dargestellt:



Abb. 16: Übersicht Massnahmen (Quelle: map.geo.admin.ch)

Parallel zum Projekt Tempo-30-Zone Prod-Schloss-Vild arbeite der Kanton an der Lärmsanierung der St. Gallerstrasse mit Einführung von Tempo 30. Wenn diese in die Zone Prod-Schloss-Vild integriert wird, sind einige der angeführten Massnahmen obsolet.

Massnahme Zonenbeginn und -ende

- Massnahme 1: Zonenbeginn und -ende Ratellerstrasse
In der Ratellerstrasse ist ein Einfahrtstor zu errichten
- Massnahme 2: Zonenbeginn und -ende Schlosstrasse
In der Schlosstrasse ist ein Einfahrtstor zu errichten
- Massnahme 3: Zonenbeginn und -ende Rebbüelstrasse
In der Rebbüelstrasse ist ein Einfahrtstor zu errichten
- Massnahme 4: Zonenbeginn und -ende Vilderstrasse Süd
Auf der südlichen Seite der Vilderstrasse ist ein Einfahrtstor mittels Stele vor der neu geplanten Parkplatzeinfahrt zu errichten.
- Massnahme 5: Zonenbeginn und -ende Vilderstrasse Nord
Auf der nördlichen Seite der Vilderstrasse ist ein Einfahrtstor zu errichten.

- Massnahme 6: Zonenbeginn und -ende Gräfin-Agnes-Strasse
In der Gräfin-Agnes-Strasse ist eine Zone-30-Signalisation anzubringen.

Massnahme Rechtsvortrittsknoten

- Massnahme 7: Umbau Knoten Ratellerstrasse / Schlossstrasse in Rechtsvortrittsknoten
Der Knoten soll durch eine Rechtsvortrittsmarkierung in einen Rechtsvortrittsknoten geändert werden. Bei Sanierung des Knotens sollten die Höhen des Knotens angepasst werden, damit die Strassen plangleich ineinander münden. Dadurch wird die Erkennbarkeit der Kreuzung verbessert.



Abb. 17: Massnahmen am Knoten Schlossstrasse / Ratellerstrasse

- Massnahme 8: Markierung Rechtsvortrittsknoten Ratellerstrasse / Schällistrasse
- Massnahme 9: Markierung Rechtsvortrittsknoten Ratellerstrasse / Proderstrasse
- Massnahme 10: Markierung Rechtsvortrittsknoten Proderstrasse / Wölbrütiweg
- Massnahme 11: Markierung Rechtsvortrittsknoten Vilderstrasse / Proderstrasse

Weitere Massnahmen

- Massnahme 12: Einengung der Fahrbahn Ratellerstrasse
In der Ratellerstrasse ist eine Engstelle zu errichten.
- Massnahme 13: Signalisation «Stop» am Knoten Quoderaweg / Proderstrasse

Parallel zum Projekt Tempo-30-Zone Prod-Schloss-Vild arbeitet der Kanton an der Lärmsanierung der St. Gallerstrasse mit Einführung von Tempo 30. Wenn diese in die Zone Prod-Schloss-Vild integriert wird, sind einige der angeführten Massnahmen obsolet.

8. Fazit

Eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im Gebiet Prod-Schloss-Vild ist aufgrund der in den vorangegangenen Kapiteln beschriebenen sicherheitstechnischen Gründe und den positiven Auswirkungen auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Quartieren zweckmässig und verhältnismässig.

Eschen, 01.03.2024

Beilagen

Beilage 1: Massnahmenplan	35
---------------------------------	----

Beilage 1: Massnahmenplan