St.Gallen Thal Altstätten Rüthi
Gams Alt St.Johann Samnaun
rklag.ch

RKL AG
INGENIEURE & PLANER

Sanierung J. Schmidheinystrasse, Balgach

Version 1.00 I 14.09.2026

Technischer Bericht



Impressum

Auftragsnummer	2311.013
Auftraggeber	Gemeinde Balgach
Datum	14.09.2026
Version	1.00
Autor(en)	Andreas Müller / Samuel Lüchinger
Freigabe	Andreas Müler
Seitenanzahl	23

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis i

1 Ausgangslage 1
1.1 Örtlichkeit 1
1.2 Veranlassung 1
1.3 Auftrag 1
1.4 Projektziele 1

2 Grundlagen 2
2.1 Normen, Richtlinien, Weisungen, Merkblätter 2
2.2 Raumplanung 2
2.3 Verkehr 2
2.4 Umwelt 3

3 Projektbeschrieb 6
3.1 geometrisches Normalprofil 6
3.2 horizontale Linienführung 7
3.3 vertikale Linienführung 8
3.4 Quergefälle 8
3.5 Sichtzonen 8
3.6 Randabschlüsse 8
3.7 Strassenentwässerung 8
3.8 Werkleitungen 8
3.9 Signalisation und Markierung 9
3.10 Oberbaudimensionierung 9

4 Termine 9

5 Kosten 10

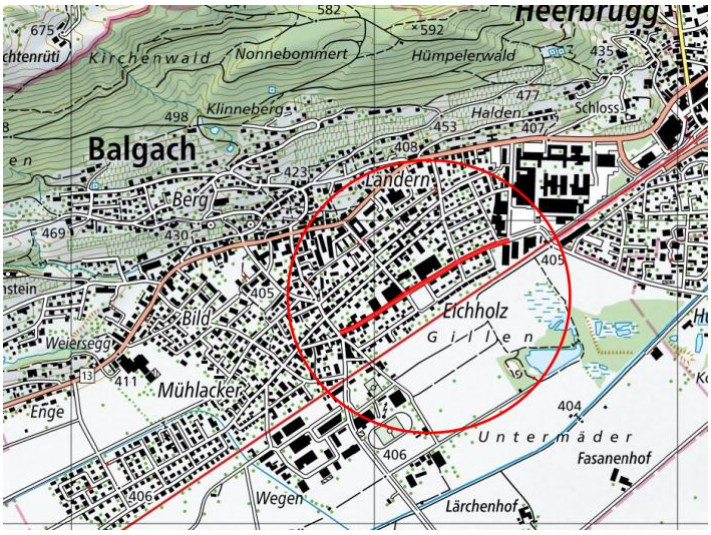
6 Landerwerb und Enteignung 10

7 Unterschrift 10

1 Ausgangslage

1.1 Örtlichkeit

Die J. Schmidheinystrasse (Gemeindestrasse Nr. 1.3) liegt in der Gemeinde Balgach und verbindet die Rietstrasse und Heinrich-Wild-Strasse.



1.2 Veranlassung

Die J. Schmidheinystrasse weist heute eine Strassebreite von 6.00-6.40m auf, der Gehweg hat eine Breite von ca. 1.60m. Das Tempolimit der Strasse beträgt 50km/h. Die bestehende Strassenbreite und die lange gerade Geometrie der Strasse, lassen eine deutlich höhere Fahrgeschwindigkeit zu. Im Projektabschnitt gibt es auch kein einheitliches Vortrittsregime auf der Strasse. Einmündungen mit Rechtsvortritten wechseln sich mit Einmündungen mit signalisiertem Vortritt ab. Im Bereich der Kronenstrasse befindet sich der einzige Fussgängerstreifen der J. Schmidheinystrasse. Der FGS wird täglich von Vorschulkindern benützt, welche zum Kindergarten Eichholz müssen.

Die J.Schmidheinystrasse wird ausserdem von ortskundigen als Ausweichroute von Widnau Richtung Altstätten genutzt.

Die Gemeinde Balgach möchte auf der J. Schmidheinystrass das Vortrittsregime vereinheitlichen und Verkehrsberuhigungsmassnahmen prüfen. Ausserdem möchten sie die Verkehrssicherheit sämtlicher Verkehrsteilnehmer erhöhen, im speziellen für den Fuss- und Radverkehr.

1.3 Auftrag

- Optimierung des Strassenquerschnittes -> Einhaltung der Trottoirmindestbreite von 2.00m.
- Mögliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen prüfen.
- Das Vortrittsregime der Einmündenden Strasse prüfen und vereinheitlichen.
- Mögliche Sicherheitsmassnahmen beim bestehenden FGS prüfen.

1.4 Projektziele

- Langsamverkehrsverbindung zwischen Balgach und Widnau schaffen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- Einheitliche Vortrittsregelung
- Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit

2 Grundlagen

2.1 Normen, Richtlinien, Weisungen, Merkblätter

Nachfolgende Normen, Richtlinien Weisungen oder Merkblätter wurden für die Projektierung herangezogen:

I. Diverse Normen der VSS und SIA
II. Diverse Vorlagen und Richtlinien TBA St.Gallen
III. Diverse Grundlagenkarten und -informationen aus www.geoportal.ch
IV. Diverse Merkblätter AFU
V. Varianten 1-4 - Ingenieurbüro Bieli GmbH (15.12.2021)

2.2 Raumplanung

2.2.1 Richtplan

Gemäss der Grundlagenkarte Richtplankarte St.Gallen (Geoportal, Stand: 16.12.2024, Anhang A (Abb.1)) sind im Projektperimeter keine Vorhaben vermerkt, die sich auf die Sanierung der J. Schmidheinystrasse auswirken.

2.2.2 Zonenplan

Gemäss der Grundlagenkarte Zonenplan (Geoportal, Stand: 16.12.2024, Anhang A (Abb.2)) sind im Projektperimeter folgende Zonen vorhanden:

- WG2
- WG2a
- WG3
- W4
- IA
- GIA
- GIB
- GF

2.2.3 Sondernutzungspläne

Gemäss der Grundlagenkarte Sondernutzungspläne (Geoportal, Stand: 16.12.2024, Anhang A (Abb.3)) gibt es im Projektperimeter einen rechtsgültigen Sondernutzungsplan für das Grundstück 1910 der Jacob Rohner AG (6102001).
Die Sanierung der J. Schmidheinystrasse hat keine auswirken auf das Grundstück 1910. Entsprechend sind keine Massnahmen erforderlich.

2.3 Verkehr

2.3.1 Strassenklassierung

Gemäss der Grundlagenkarte Strassenklassierung (Geoportal, Stand: 16.12.2024, Anhang A (Abb.4)) ist die J. Schmidheinystrasse als Gemeindestrasse 1. Klasse mit der Nr. 1.3 eingetragen. Die einmündenden Strassen namentlich die Gerbestrasse, Heimstrasse, Kornstrasse, Kugelstrasse, Florastrasse und Dachertstrasse sind als Gemeindestrasse 2. Klasse eingetragen.

2.3.2 Fuss-, Wander-, Radwege

Gemäss der Grundlagenkarte Fuss-, Wander-, Radwege (Geoportal, Stand: 16.12.2024, Anhang A (Abb.5)) verläuft entlang der J. Schmidheinystrasse ab dem Rad- und Wanderweg der Rietstrasse bis zur Dachertstrasse ein Fussweg. Ab der Dachertstrasse in Richtung Widnau ist ein Rad- und Fussweg eigetragen.

2.3.3 Ausnahmetransportroute

Gemäss der Grundlagenkarte Ausnahmetransportroute (Geoportal, Stand: 16.12.2024, Anhang A (Abb.6)) befinden sich im Projektperimeter keine Ausnahmetransportrouten.

2.3.4 Verkehrsaufkommen

Es wurden keine Verkehrszählungen und Geschwindigkeitsmessungen im Projektperimeter durchgeführt.

2.3.5 Fussgängerverkehr

Die Fussgänger werden heute auf der Nordseite auf einem Gehweg geführt, welcher eine Breite von ca. 1.60m im Durchschnitt aufweist. Auf dem gesamten Strassenabschnitt gibt es einen Fussgängerstreifen (Einlenker Kornstrasse). Da der Kindergarten Eichholz an der Kornstrasse 2 beheimatet ist, ist der Fussgängerstreifen Kornstrasse ein Hauptknoten im Schulweg der Kindergartenkinder.

2.3.6 Veloverkehr

Gemäss der Grundlagenkarte rollender Langsamverkehr (Geoportal, Stand: 16.12.2024, Anhang A (Abb.7)) befindet sich im Projektperimeter ein Veloweg von kantonaler Bedeutung.

2.3.7 öffentlicher Verkehr

Im Projektperimeter befinden sich keine Bushaltestellen, es verlaufen auch keine Busrouten über die J. Schmidheinystrasse.

2.3.8 MIV

Der Grossteil des motorisierten Individualverkehrs benützt die J. Schmidheinystrasse als Transitroute zwischen der Rietstrasse und der Heinrich-Wild-Strasse oder der Rietstrasse und Fasanenstrasse. Die Strasse wird auch als Ausweichroute benutzt, um die stark befahrene Hauptstrasse zu umgehen.

2.3.9 Güterverkehr

Durch das Industriegebiet an der Heinrich-Wild-Strasse, wird die J. Schmidheinystrasse auch teilweise vom Güterverkehr genutzt.

2.3.10 Verkehrsunfälle

Gemäss der Grundlagenkarte Verkehrsunfälle CH (Geoportal, Stand: 16.12.2024, Anhang A (Abb.8)) haben sich im Projektperimeter mehrere Verkehrsunfälle ereignet.

- Fussgängerstreifen Kornstrasse: Fussgängerunfall mit Schwerverletzten im Oktober 2013
- Einlenker Konrstrasse: Überholunfall mit Fahradbeteiligung, mit Schwerverletzten im Juli 2011
- Einlenker Heinrich-Wild-Strasse: Überquerung der Fahrbahn mit Leichtverletzten im April 2012
- Einlenker Kugelstrasse: Überquerung der Fahrbahn mit Leichtverletzten im Mai 2018

2.4 Umwelt

Für das vorliegende Projekt ist keine UVP erforderlich. Die Vorgaben des Umweltrechts müssen trotzdem eingehalten werden. Im Folgenden ist deshalb kurz aufgeführt, ob und welche Auswirkungen das Projekt in den verschiedenen Umweltbereichen hat. Die Standardmassnahmen zum Schutz der Umwelt während der Bauphase sind in den Besonderen Bestimmungen sowie der Qualitätslenkung der Unternehmer festgehalten. Im vorliegenden Kapitel werden nur allfällige projektspezifische, zusätzliche Massnahmen aufgeführt.

2.4.1 Luftreinhaltung

Kriterien zur Einstufung der Baustelle in die Massnahme B

Lage der Baustelle	Dauer der Baustelle	Art und Grösse der Baustelle	
		Fläche	Kubaturen
Ländlich	>1.5 Jahre	>10'000m^2	>20'000m^3
Agglo. / Städtisch	>1 Jahr	>4'000m^2	>10'000m^3

Das Bauvorhaben erfüllt die Kriterien der Massnahmenstufe B gemäss der Baurichtlinie Luft (BauRLL) nicht. Somit sind die Basismassnahmen der Massnahmenstufe A gem. BauRLL einzuplanen.
Da die Sanierung der J. Schmidheinystrasse nicht zu Mehrverkehr führt, muss auch nicht mit einer Zunahme von relevanten Luftschadstoffen gerechnet werden.

2.4.2 Lärm

Gemäss der Grundlagenkarte Strassenlärmbelastungskataster (Geoportal, Stand: 16.12.2024, Anhang A (Abb.9)) sind die Grundstücke im Projektperimeter von einer Lärmbelastung am Tag von 71 dB(A) und in der Nach von 58dB(A) betroffen.
Durch die Verbreiterung des Gehweges und der Reduktion des geometrischen Normalprofils, reduziert sich die gefahrene Geschwindigkeit des MIV und des Güterverkehrs. Die Massnahmen führen zu keiner Zunahme der Lärmemission. Bei einer zukünftigen Sanierung des Deckbelag wird empfohlen den Einbau eines lärmarmen Belags zu prüfen.

2.4.3 Erschütterungen / abgestrahlter Körperschal

Es sind keine erschütterungsintensiven Bauarbeiten geplant. Während den Aushubarbeiten, den Fundationsschichtarbeiten sowie den Belagsarbeiten ist mit Erschütterungen zu rechnen. Diese sind jedoch nicht höher, als bei jeder anderen Baustelle und können nicht vermieden werden.

2.4.4 Nichtionisierende Strahlung

Im Rahmen des Projekts werden keine Anlagen erstellt, welche NIS erzeugen und keine Ortemit empfindlicher Nutzung geschaffen.

2.4.5 Grund- und Oberflächengewässer

Grundwasser
Gemäss der Grundlagenkarte Grundwasser (Geoportal, Stand: 16.12.2024, Anhang A (Abb.10)) befindet sich der Projektperimeter im Gebiet eines Grundwasserleiter mit einer Mächtigkeit von 5-10m. Der mittlere Grundwasserspiegel im Projektperimeter befindet sich auf ca. 403.00 bis 404.00 m.ü.M.
Es werden keine Arbeiten im Bereich des Grundwassers durchgeführt. Entsprechend sind keine Massnahmen erforderlich.

Gewässerschutzkarte
Gemäss der Grundlagenkarte Gewässerschutz (Geoportal, Stand: 16.12.2024, Anhang A (Abb.11)) befindet sich der Projektperimeter im Gewässerschutzbereich Au.
Das Merkblatt des AFU 173 Bauten und Anlagen in Grundwassergebieten ist bei der Planung / Ausführung zu berücksichtigen.

Gewässerraum
Gemäss der Grundlagenkarte Gewässerraum (Geoportal, Stand: 16.12.2024, Anhang A (Abb.12)) befinden sich in der Nähe des Projektperimeters keine offenen oder eingedolten Gewässer. Entsprechend sind keine Massnahmen erforderlich.

Entwässerung
Die J. Schmidheinystrasse entwässert heute über ein konventionelles Entwässerungssystem von Strassenabläufen in die kommunale Mischwasserleitung. Das System wird nicht geändert. Es werden lediglich die Strassenabläufe der neuen Strassengeometrie angepasst.

2.4.6 geotechnische Grundlagen

Es wurde noch keine Bau- und Materialtechnische Zustandserfassung der Strassen gemacht. Die Erfassung erfolgt in den nächsten Projektphasen.

2.4.7 Boden

Bodenkundliche Eigenschaften
Es sind keine Aufschlüsse bezüglich der Bodenbeschaffenheit des Untergrundes vorhanden.

Bodenverschiebung
Gemäss der Grundlagenkarte Bodenverschiebung (Geoportal, Stand: 16.12.2024, Anhang A (Abb.13)) ist im Projektperimeter belasteter Oberboden vorhanden.
Belastungsursachen: Verbrennungsrückstände, Reifenabrieb, Abrieb von Bremsbelägen, Tropfverluste von Treibstoffen/Öl/Kühlflüssigkeiten/Korrosionsschutzmittel von Leitplanken/Hilfsstoffe Winterunterhalt.
Primäre Leitsubstanzen: Pb, PAK; Sekundäre Leitsubstanzen: Cd, Cu, Zn

Oberboden, welcher wegen den Baumassnahmen temporär entfernt werden muss, wird zwischengelagert und an Ort und Stelle wieder eingebracht.

Fruchtfolgeflächen
Gemäss der Grundlagenkarte Fruchtfolgeflächen (Geoportal, Stand: 16.12.2024, Anhang A (Abb.14)) sind im Projektperimeter keine Fruchtfolgeflächen eingetragen. Entsprechend sind keine Massnahmen erforderlich.

2.4.8 Altlasten

Gemäss der Grundlagenkarte belastete Standorte (Geoportal, Stand: 16.12.2024, Anhang A (Abb.15)) ist im Projektperimeter kein belasteter Standort eingetragen.
Entsprechend sind keine Massnahmen erforderlich.

2.4.9 Abfälle, umweltgefährdende Stoffe

Bauabfälle sind nach Weisung der Gemeindebehörde fachgerecht zu verwerten bzw. zu entsorgen. Bauabfälle sind, soweit betrieblich möglich, auf der Baustelle zu trennen. Entsprechende Hinweise gibt das Mehr-Mulden-Konzept (MMK) des Schweizerischen Baumeisterverbandes. Im Sinne der SIA-Empfehlung 430 «Entsorgung von Bauabfällen» sind Vorkehrungen zu treffen, dass Bauabfälle getrennt entsorgt und so weit wie möglich wiederverwendet werden.**Umweltgefährdende Organismen**
Gemäss der Grundlagenkarte Neophytenstrandorte (Geoportal, Stand: 16.12.2024, Anhang A (Abb.16)) sind im Projektperimeter keine Neophyten vorhanden. Entsprechend sind keine Massnahmen erforderlich.

2.4.11 Störfallversorgung / Katastrophenschutz

Durchgangsstrassen, auf denen gefährliche Güter «transportiert oder umgeschlagen werden», unterstehen der Störfallverordnung (StFV). Als Durchgangsstrassen gelten Autobahnen, Autostrassen und Hauptstrassen gemäss den Anhängen 1 und 2 der Durchgangsstrassenverordnung.
Die J. Schmidheinystrasse untersteht nicht der StFV. Entsprechend sind keine Massnahmen erforderlich.

2.4.12 Wald

Gemäss der Grundlagenkarte Schutzverordnung (Geoportal, Stand: 16.12.2024, Anhang A (Abb.17)) ist im Projektperimeter kein Wald vorhanden und es sind keine geschützten Bäume eingetragen.

2.4.13 Flora, Fauna, Lebensräume

Gemäss der Grundlagenkarte Schutzverordnung (Geoportal, Stand: 16.12.2024, Anhang A (Abb.17)) sind im Projektperimeter keine geschützten oder schützenswerte Lebensräume.

2.4.14 Landschaft und Ortsbildschutz

Gemäss der Grundlagenkarte Schutzverordnung (Geoportal, Stand: 16.12.2024, Anhang A (Abb.17)) ist im Projektperimeter ein Kulturobjekt «Gebäude auf der Parzelle Nr. 562» eingetragen.
Das Projekt hat keine Beeinträchtigung des Gebäudes zur Folge. Entsprechend sind keine Massnahmen erforderlich.

2.4.15 Kulturdenkmäler, archäologische Stätten

Gemäss der Grundlagenkarte archäologische Fundstellen (Geoportal, Stand: 16.12.2024, Anhang A (Abb.18)) sind im Projektperimeter keine Fundstellen eingetragen. Entsprechend sind keine Massnahmen erforderlich.

Gemäss der Bundesinventarkarte für historische Verkehrswege (IVS GIS, Stand: 16.12.2024, Anhang A (Abb.19)) ist die J. Schmidheinystrasse nicht im Inventar der historischen Verkehrswege aufgeführt.

3 Projektbeschrieb

Das Ingenieurbüro Bieli hat im Jahr 2021 eine Studie mit vier Varianten erarbeitet.

- Variante 1: Tempo 30 Zone mit Rechtsvortritt
- Variante 2: Tempo 30 Zone mit keinem Vortritt der Nebenstrassen
- Variante 3: Tempo 50 mit Rechtsvortritt, breiterem Trottoir und farbigen Bändern
- Variante 4: Tempo 50 mit keinem Vortritt der Nebenstrassen, inkl. Trottoirüberfahrten

Auf Grundlage dieser vier Varianten wurde die RKL AG beauftragt, ein Vorprojekt mit drei Varianten zu erstellen.

Variante 1

Tempo: 50km/h
Randmarkierung B = 40-60cm
Klassierte Einmündngen mit Rechtsvortritten
Fussgängerstreifen mit einseitiger Einengung
Trottoirverbreiterung auf min. 2,00m
Neue Fahrbahnbreite = 5.75m - 6m

Variante 2

Tempo: 50km/h
Randmarkierung B = 40-60cm
Klassierte Einmündngen mit Trottoirüberfahrt
Fussgängerstreifen mit einseitiger Einengung
Trottoirverbreiterung auf min. 2,00m
Neue Fahrbahnbreite = 5.75m - 6m

Variante 3

Tempo: 30km/h
Klassierte Einmündngen mit Rechtsvortritten
Fussgängerstreifen mit einseitiger Einengung
Trottoirverbreiterung auf min. 2,00m
Diverse seitliche Einengungen
Neue Fahrbahnbreite = 5.75m - 6m

Die drei Varianten wurden dem Gemeinderat vorgelegt und durch diesen geprüft. Der Gemeinderat hat entschieden, die Variante 2 weiterzuverfolgen.

3.1 geometrisches Normalprofil

Die bestehende Strassenbreite beträgt heute 6.00 -6.40m. Der Gehweg ist im Schnitt 1.60m Breit. Eine Verbreiterung des Gehwegs auf 2.00m reduziert die lichte Breite der Strasse auf 5.60 bis 6.00m.

Mit einer Lichten Breite von 5.90m lässt der Grundbegegnungsfall LKW/LKW eine gefahrene Geschwindigkeit von 20km/h zu (Querschnitt Q9, REI 01 Fahrbahnbreiten TBA).

Begegnungsfall LKW / LKW - vp= 0-20km/h

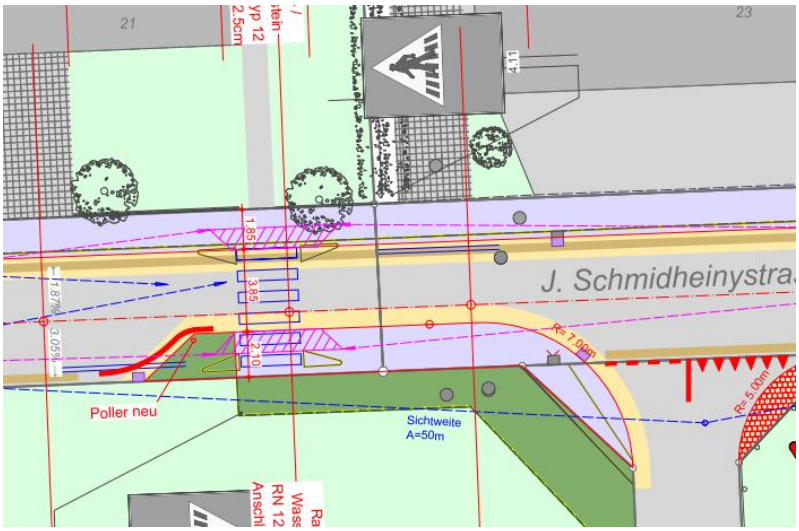
	LKW			**LKW**	
Grundabmessung	2.55 m			2.55 m	
Bewegungszuschlag	0.10 m	0.00 m		0.00 m	0.10 m
Sicherheitszuschlag	0.00 m	0.30 m		0.30 m	0.00 m
Total pro Verkehrsteilnehmer	2.95 m			2.95 m	
Gegenverkehrszuschlag			0.00 m		
Minimale Lichte Breite			5.90 m		
Minimale Fahrbahnbreite			**5.90 m**		

Mit einer Lichten Breite von 5.90m lässt der Grundbegegnungsfall PW/PW eine gefahrene Geschwindigkeit von mehr als 50km/h zu. Daher werden am rechten und linken Strassenrand breite Bänder markiert, um die Strasse optisch einzuengen und so die gefahren Geschwindigkeit zu reduzieren.

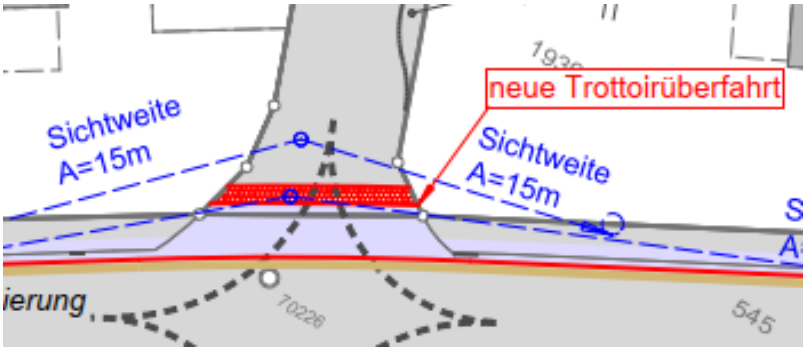
3.2 horizontale Linienführung

Die horizontale Linienführung wird beibehalten. Die Strasse kommt durchwegs im Grundstück der Gemeinde zu liegen.

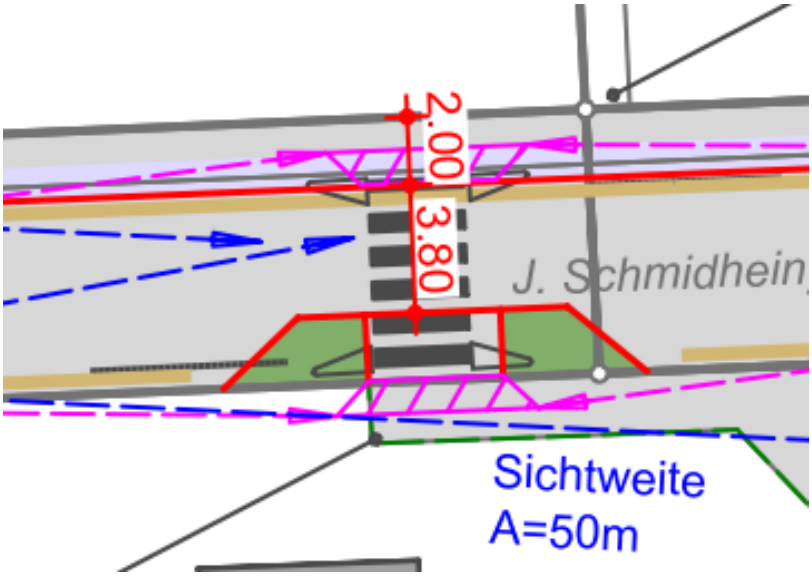
Fussgängerstreifen im Bereich an der Kronenstrasse:
Der bestehende Fussgängerstreifen an der Kornstrasse wurde hinsichtlich Nutzung und Sicherheit beurteilt, insbesondere im Hinblick auf die regelmässige Querung durch Vorschulkinder zu den Spitzenzeiten am Morgen, Mittag, Nachmittag und Abend. Die Frequenzbestimmung wurde am 25. März 2026 durchgeführt. Im Beobachtungszeitraum wurden insgesamt 42 Fussgängerüberquerungen gezählt, davon 28 Richtung Süden und 14 Richtung Norden. Da die Frequenz zu gering für einen Fussgängerstreifen ist, wird eine Querungsstelle ausgebildet, welche den Kindern ein sicheres Queren erlauben soll.



Trottoirüberfahrten:
Die Trottoirüberfahrten werden gemäss den Kantonsnormalien erstellt. Die Einmündung in die Rietstrasse wird mit einem 80cm breiten Fries ausgebildet, die restlichen Trottoirüberfahrten mit einem SN 15/20 und jeweils 4cm Anschlag. Der Gehweg wird im Bereich der Trottoirüberfahrten jeweils auf 2.5 m verbeitert.



Verkehrsberuhigungselemente
Die Verkehrsberuhigungselemente beim Fussgängerstreifen Kornstrasse werden durch einen einseitigen Horizontalversatz ersetzt.



3.3 vertikale Linienführung

Die vertikale Linienführung wird bestimmt durch die bestehende Höhenlage der Strasse, des Gehwegs und den angrenzenden Vorplätzen. Die bestehende Höhenlage wird beibehalten.

3.4 Quergefälle

Das bestehende Quergefälle wird beibehalten.

3.5 Sichtzonen

Die Sichtzonen wurden alle geprüft und sind gem. der Norm VSS 40 273a Knotensichtweite in der Situation abgebildet. Sämtliche Objekte in der Sichtzone dürfen max. 60cm hoch sei. Massnahmen, welche sich aus Konflikten mit den Sichtzonen ergeben, sind in den Projektplänen dargestellt.

3.6 Randabschlüsse

Der neue Gehwegrand wird mit einem Rand-/Wasserstein ausgeführt. Die Anschläge betragen 8cm und werden der vertikalen Linienführung der Strasse angepasst.
Die Einengung beim Fussgängerstreifen Kornstrasse wird ebenfalls mit einem Rand-/Wasserstein ausgeführt. Für die Sicherheit des Fussgängers muss der Anschlag der Inseln mind. 8cm betragen.

3.7 Strassenentwässerung

Wegen der Verbreiterung des Gehweges auf 2.00m, müssen die nördlich liegenden bestehenden Strassenabläufe abgebrochen und versetzt werden.
Am neuen Gehwegrand werden neue Strassenabläufe erstellt, welche an die Anschlüsse der alten Strassenabläufe angeschlossen werden. Das bestehende Entwässerungskonzept – Ableitung in die bestehende Mischwasserkanalisation – wird beibehalten.

3.8 Werkleitungen

Im späteren Projektverlauf werden die Werkeigentümer angefragt und allfällige Werkprojekte mit dem Strassenprojekt koordiniert geplant.

3.9 Signalisation und Markierung

Die bestehenden Rechtsvortritte Kornstrasse und Florastrasse werden aufgehoben und erhalten neu das Regime «kein Vortritt». Die beiden Einlenker werden neu mit der Markierung und Signalisation «kein Vortritt» ausgestattet.

Die farbliche Gestaltung der breiten Bänder am Fahrbahnrand soll eine «optische» Verengung der Fahrbahn bewirken und dazu beitragen, dass die Fahrzeuglenker sich gegen die Fahrbahnmitte hin orientieren und somit die gefahrene Geschwindigkeit reduziert wird. Die breiten Bänder haben keine Funktion für den Radverkehr.
Die breiten Bänder am Fahrbahnrand sollen 40 cm breit sein, damit sie als Flächen in Erscheinung treten und nicht mit Radstreifen verwechselt werden. Die Bänder sollen ausserdem in einem Abstand von 15 cm vom Fahrbahnrand markiert werden.

3.10 Oberbaudimensionierung

Es werden keine baulichen Massnahmen am Strassenoberbau durchgeführt. Daher wird auf eine Dimensionierung des Strassenoberbau und Frost verzichtet.
Im Bereich der Trottoirverbreiterung wird untenstehnder Aufbau verwendet. Auf den gesamten Gehweg wird ein neuer Deckbelag eingebaut.

Gehweg

Schichtbezeichnung	Belagstyp	Bitumen	Stärke	
Deckschicht	AC 8 N	B70/100	30 mm	
Tragschicht	AC T 16 N	B70/100	50 mm	
Zusatzschicht	AC T 22 N	B70/100	70 mm	Bei Überfahrten
Planieschicht	UG 0/16 od. 0/22		50 mm	
Fundationsschicht	UG 0/45		mind. 500 mm	bleibt bestehend

Strasse

Schichtbezeichnung	Belagstyp	Bitumen	Stärke	
Deckschicht	AC 8 S	B50/70	30 mm	
Binderschicht	AC B 22 S	B50/70	70 mm	
Tragschicht	AC T 22 S	B50/70	70 mm	
Planieschicht	UG 0/16 od. 0/22		50 mm	
Fundationsschicht	UG 0/45		mind. 500 mm	bleibt bestehend

4 Termine

Vorgesehene Meilensteine für das Bauvorhaben:

- Genehmigung Bauprojekt durch Gemeinde — Oktober 2025
- Mitwirkung — Januar / Februar 2026
- Öffentliche Planauflage — Oktober 2026
- Realisierung — 2027

Die weiteren Planungs- aber auch die Realisierungstermine werden stark beeinflusst durch verschiedene Planungsprozesse wie beispielsweise der öffentlichen Planauflage.
Mit den Bauarbeiten kann erst begonnen werden, wenn das Projekt rechtskräftig und die notwendigen Rechte erworben sind.

5 Kosten

Die Kosten für das Bauvorhaben der Gemeinde betragen ca. 525'000.00 CHF (inkl. MwSt.).
Die Kosten für die Erstellung der Trottoirüberfahrt betragen ca. 36'000.00 CHF (inkl. MwSt.).
Die Kostengenauigkeit beträgt +/- 10 %.

Nicht enthalten in obigen Kosten sind Kosten für Werkleitungsbauten (EW, Wasser, Gas, Abwasser, Swisscom, Gas, etc.).

6 Landerwerb und Enteignung

Landerwerb
Die einzelnen Landerwerbsflächen, die Sichtzonen sowie die vorübergehend beanspruchte Flächen sind dem beiliegenden Landerwerbs- und Enteignungsplan (Beilage 03.08) zu entnehmen. Für die Realisierung der geplanten Massnahmen, benötigt es keinen Landerwerb.

Vorübergehende Beanspruchung
Für die Realisierung der geplanten Massnahmen, müssen gewisse private Flächen vorübergehend beansprucht werden.

7 Unterschrift

Der Projektverfasser:

Altstätten, 14. September 2026
RKL AG



Andreas Müller
Projektleiter

Anhang A

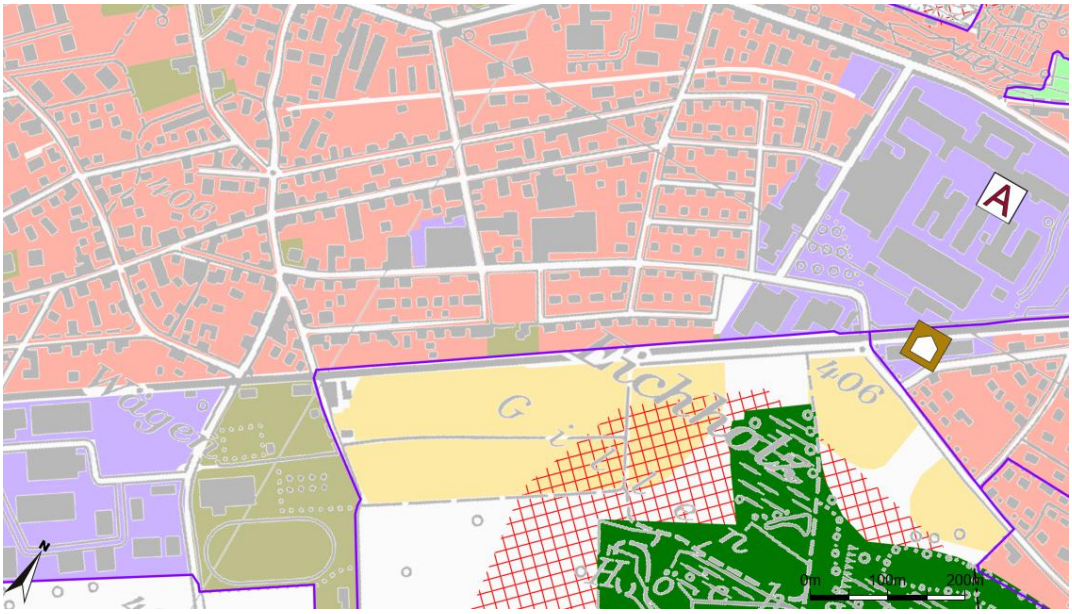


Abbildung 1: Richtplankarte (16.12.2014)



Abbildung 2: Zonenplan (16.12.2024)

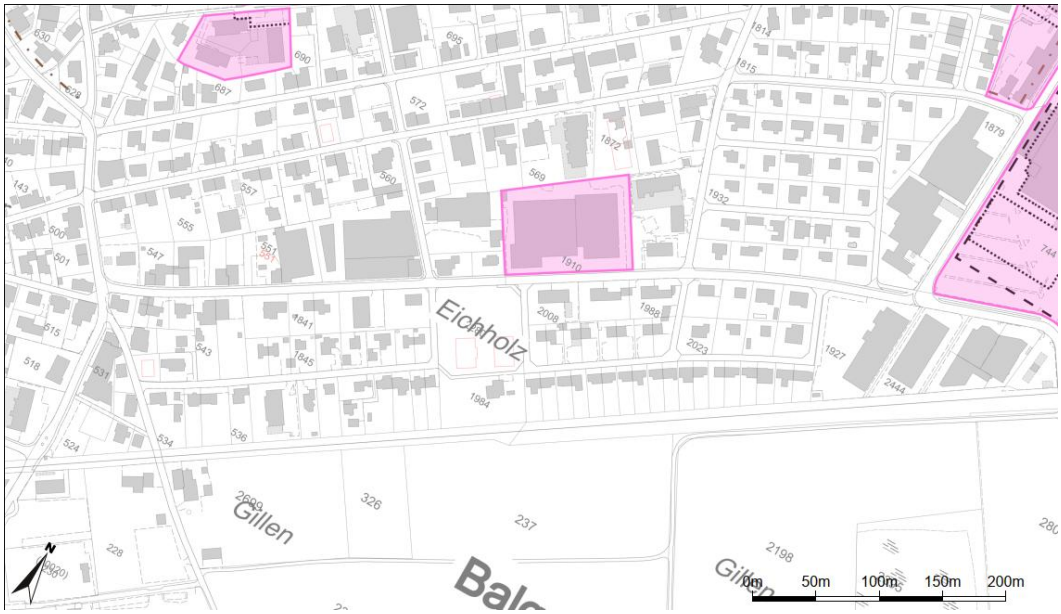


Abbildung 3: Sondernutzungspläne (16.12.2024)

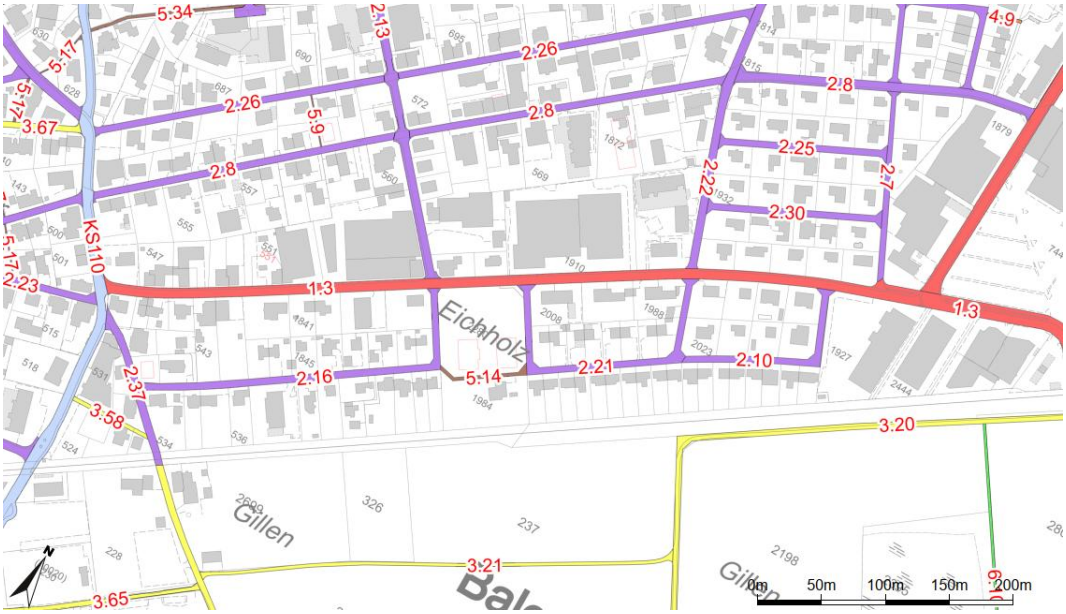


Abbildung 4: Strassenklassierung (16.12.2024)

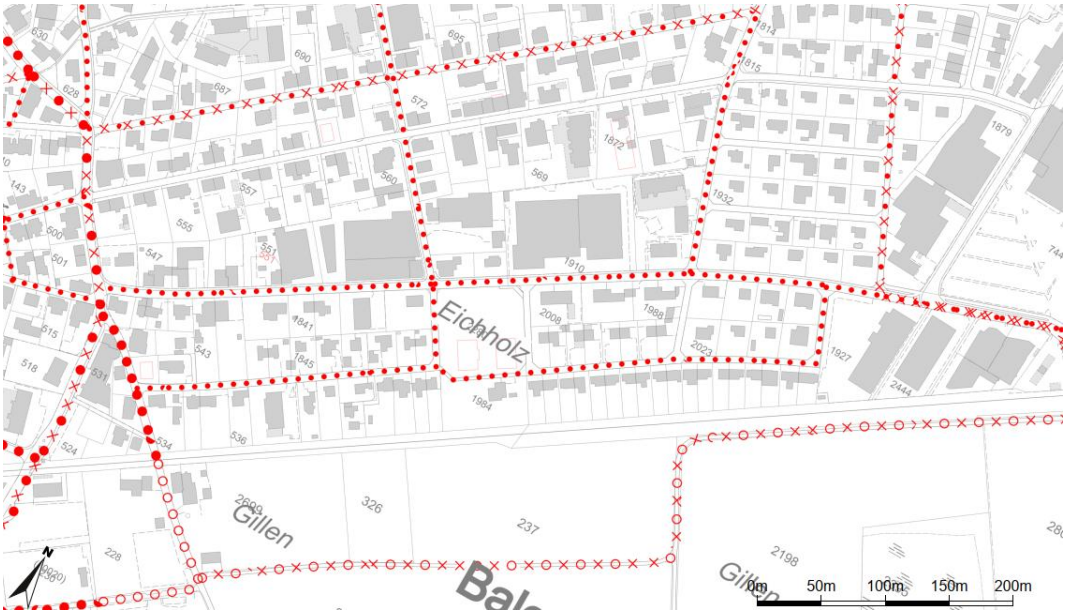


Abbildung 5: Fuss-, Wander-, Radwege (16.12.2024)

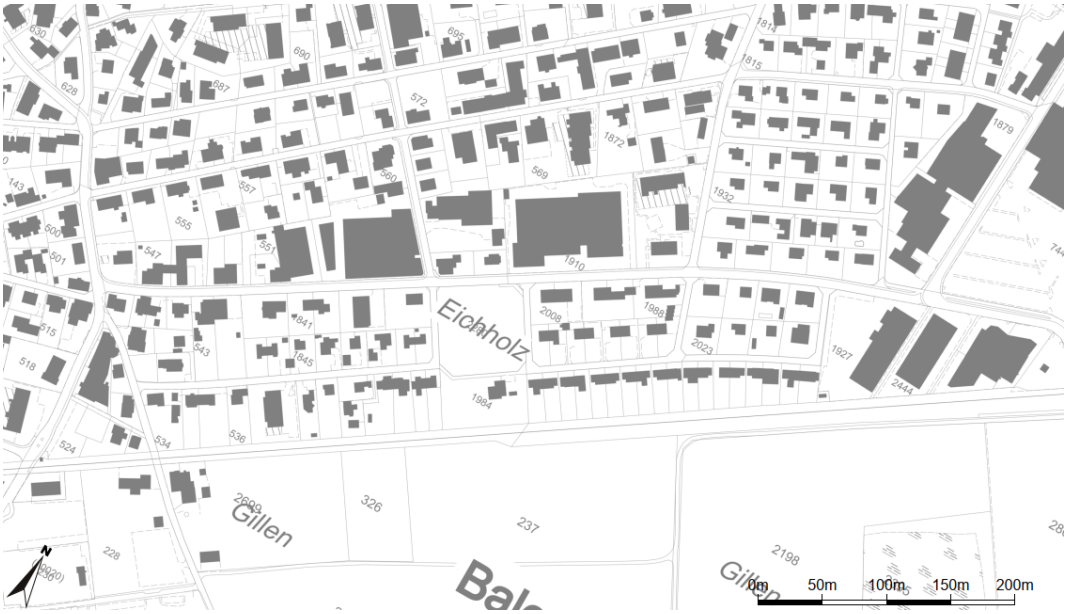


Abbildung 6: Ausnahmetransportroute (16.12.2024)

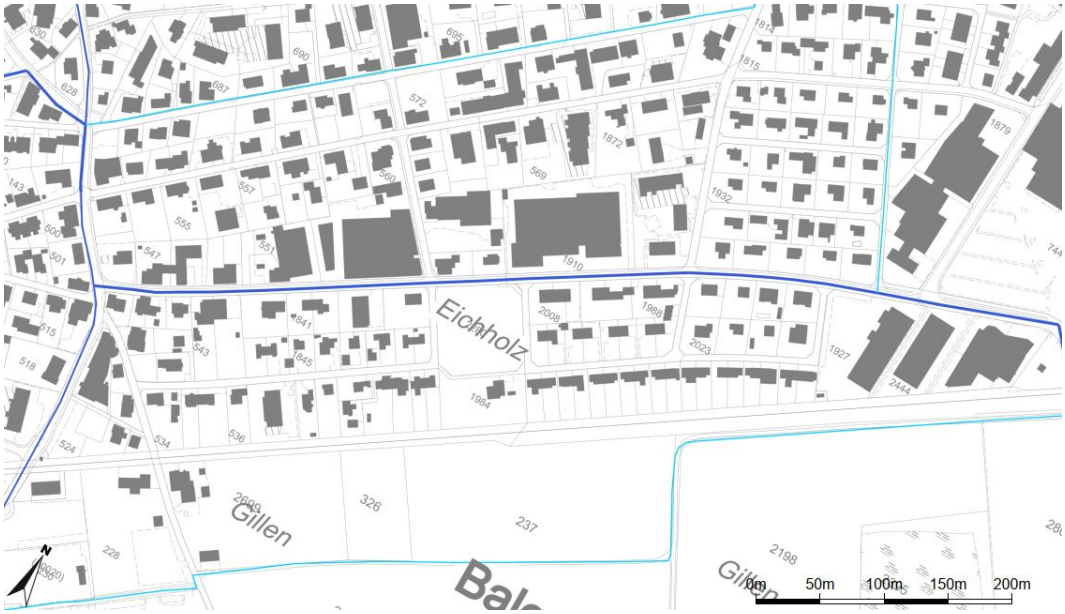


Abbildung 7: Rollender Langsamverkehr (16.12.2024)



Abbildung 8: Verkehrsunfälle CH (16.12.2024)



Abbildung 9: Strassenlärmbelastung (16.12.2024)

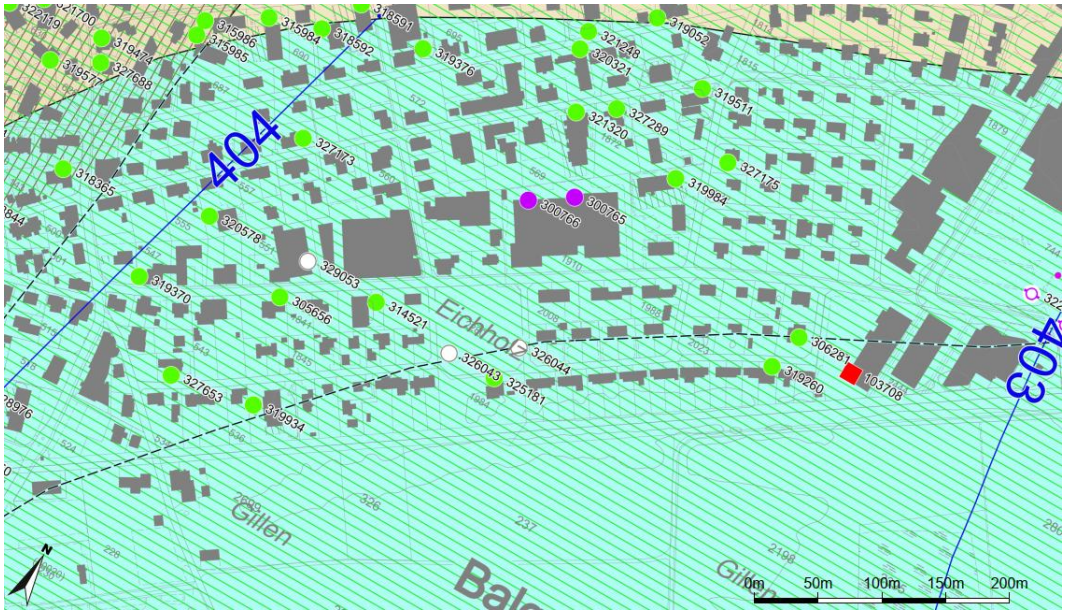


Abbildung 10: Grundwasserkarte (16.12.2024)



Abbildung 11: Gewässerschutzkarte (16.12.2024)



Abbildung 12: Gewässerraum (16.12.2024)



Abbildung 13: Prüfgebiet Bodenverschiebung (16.12.2024)



Abbildung 14: Fruchtfolgeflächen (16.12.2024)



Abbildung 15: Kataster belastete Standorte (16.12.2024)



Abbildung 16: Neophytenstandorte (16.12.2024)



Abbildung 17: Schutzverordnung (16.12.2024)



Abbildung 18: Archäologische Fundstellen (16.12.2024)



Abbildung 19: IVS Historische Verkehrswege (16.12.2024)