



Seraina Borer

Diplomandin	Seraina Borer
Examinator	Andreas Forrer
Experte	Andreas Tenger, Wälli AG Ingenieure, Herisau
Themengebiet	Verkehr

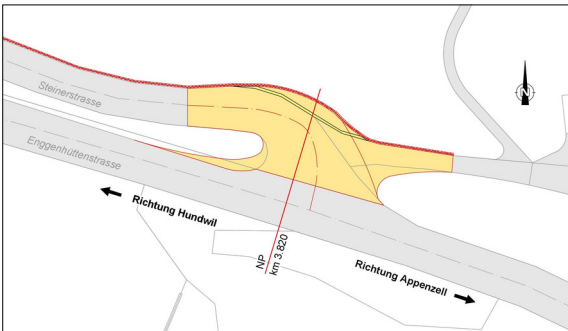
Nationalstrasse Nr. 25; Kantonsgrenze AR/AI bis Kreuzung Au, Appenzell RSI und Sanierung des massgebenden Hotspots



Bestehender Strassenraum bei der Zufahrt in Blickrichtung Hundwil

Ausgangslage: Die Enggenhüttenstrasse führt von der Gemeinde Appenzell zur Kantonsgrenze Appenzell Innerrhoden / Appenzell Ausserrhoden in Richtung der Gemeinde Hundwil. Heute ist die Strasse als Kantonsstrasse klassiert und bildet die wichtigste Strassenverbindung von Appenzell zur Autobahn A1. Infolge des Netzbeschlusses (NEB) hat jeder Kantonshauptort Anrecht auf eine direkte Anbindung an das Nationalstrassennetz. Dadurch wechseln die Eigentumsverhältnisse der Enggenhüttenstrasse per 1. Januar 2020 vom Kanton zum Bund. Die Strasse wird mit diesem Stichtag von einer Kantonsstrasse zu einer Nationalstrasse 3. Klasse aufklassiert und erhält die Bezeichnung «Nationalstrasse Nr. 25». Diverse Verkehrssicherheitsdefizite und das Fehlen einer Langsamverkehrsanlage zeigen die Notwendigkeit von Sicherheitsmassnahmen für die Verkehrsteilnehmer auf.

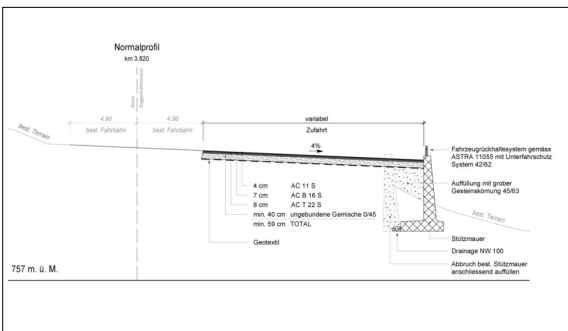
Vorgehen: Mit einer Road Safety Inspection (RSI) wird die Enggenhüttenstrasse vor Ort beurteilt und ein Defizit- und Massnahmenkatalog erstellt. Anhand der erkannten Defizite werden verschiedene Hotspots mit jeweils drei Varianten erarbeitet. Mit einer Nutzwertanalyse werden die Varianten verglichen und bewertet. Die Ergebnisse werden der Bauherrschaft präsentiert und ein Hotspot sowie eine Bestvariante werden bestimmt. Die Bestvariante wird zum Vorprojekt ausgearbeitet.



Situation der Bestvariante

Ergebnis: Gemäss der Road Safety Inspection weist die gesamte Enggenhüttenstrasse teils massive Verkehrssicherheitsdefizite auf und die geltenden Normen werden nicht eingehalten. Eine Langsamverkehrsanlage sowie ein geeigneter Schutz für und gegen Wildtiere fehlen auf der Strecke. Die Zufahrten (meist zu Privatgrundstücken resp. Landwirtschaftsbetriebe) sind eng bemessen, sodass beispielsweise Traktoren mit Anhänger beim Zufahren die Gegenfahrbahn befahren müssen. Die Strecke weist einige Kurven auf, welche mit der erlaubten Höchstgeschwindigkeit nicht sicher befahren werden können und in denen eine genügend grosse Sichtweite nicht gegeben ist.

Mit einer Nutzwertanalyse wurden die drei verschiedenen Varianten miteinander verglichen. Für die mit der Bauherrschaft festgelegte Bestvariante wurde ein Vorprojekt erstellt. Am gewählten Hotspot wird die Zufahrt vergrössert, sodass alle Verkehrsteilnehmer genügend Platz erhalten. Die bestehende Stützmauer mit massiven Sicherheitsmängeln wird rückgebaut. Auf dem Ersatzneubau der Stützmauer wird ein Fahrzeurückhaltesystem mit Unterfahrtschutz für Motorradfahrer installiert. Im Rahmen des Vorprojektes wurden eine Situation, ein Landerwerbsplan, ein Signalisations- und Markierungsplan, ein Normalprofil sowie ein technischer Bericht erarbeitet. Durch das Vorprojekt konnte ein Schritt in Richtung Sanierung und Verbesserung der Verkehrssicherheit der Nationalstrasse Nr. 25 gemacht werden.



Normalprofil der Bestvariante