

---

Gutachten

---

21. Februar 2018

# **Erweiterung Begegnungszone Bahnhofstrasse**

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>3</b>
1.1	Anlass	3
1.2	Koordination	3
1.3	Planungsvorhaben	4
1.4	Auftrag	5
1.5	Zielsetzung	5
<b>2</b>	<b>Grundlagen</b>	<b>6</b>
2.1	Planungsgrundlagen	6
2.2	Rechtsgrundlagen	12
<b>3</b>	<b>Analyse</b>	<b>14</b>
3.1	Nutzungsansprüche	14
3.2	Geplantes Verkehrsregime	15
3.3	Erscheinungsbild / Ausbaustandard	16
3.4	Verkehrsaufkommen	18
3.5	Geschwindigkeitsniveau	18
3.6	Unfallgeschehen	20
3.7	Bestehende und absehbare Sicherheitsdefizite	21
3.8	Fazit	22
<b>4</b>	<b>Massnahmen</b>	<b>23</b>
4.1	Grundsätze	23
4.2	Massnahmenkatalog	23
4.3	Auswirkungen	25
<b>5</b>	<b>Umsetzung</b>	<b>25</b>
5.1	Öffentlichkeitsarbeit	26
5.2	Fazit	26
5.3	Nachkontrolle	26
<b>A1</b>	<b>Verkehrserhebung</b>	<b>27</b>
<b>A2</b>	<b>Unfallauswertung</b>	<b>27</b>

# 1 Einleitung

## 1.1 Anlass

Auf dem Areal des Hotel Bahnhofs, im Volksmund «Chez Fritz» genannt, ist ein Hochhaus geplant. Mit dessen Realisierung erhält das Areal ein neues Erscheinungsbild. Es wird als Auftakt in das Stadtzentrum von Buchs gelesen. Die Bedürfnisse an den angrenzenden Strassenraum werden sich stark ändern und denen im heutigen Stadtzentrum entsprechen. Dort wurde zur Förderung der Koexistenz von fahrendem Verkehr und Fussgängern, zwischen 1995 und 2006, die Strassen umfassend umgestaltet und 2013 eine Begegnungszone geschaffen. Nun sollen die Strassenräume um das «Chez Fritz» Areal der neuen Situation angepasst werden.

Östlich vom Erweiterungsgebiet auf dem Bahnhofplatz ist die Begegnungszone Bahnhof- / Theaterplatz geschaffen worden. Die Kantonspolizei hat dafür am 22. März 2016 die notwendigen Verkehrsmassnahmen erlassen. So entsteht mit der Erweiterung eine zusammenhängende Begegnungszone über das Zentrum von Buchs von der Churerstrasse bis zum Bahnhofplatz.

Abb. 1 Situationsplan mit geplanter Erweiterung der Begegnungszone



## 1.2 Koordination

Im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Gestaltungsplanes «Chez Fritz» wurde der umliegende Strassenraum in die Planung miteinbezogen. Dies beinhaltet die Umgestaltung der Bahnhof-, Kappeli- und Grünaustrasse. Das vorliegende Gutachten «Erweiterung Begegnungszone Bahnhofstrasse» steht in direktem Zusammenhang mit der Strassenumgestaltung und ist somit Bestandteil des gesamten Strassenprojekts.

## 1.3 Planungsvorhaben

Die Umgestaltung der Bahnhof-, Kappeli- und Grünaustrasse beruht auf dem Betriebs- und Gestaltungsprinzip der bestehenden Begegnungszone. Folgende Umgestaltung ist im Erweiterungsgebiet vorgesehen:

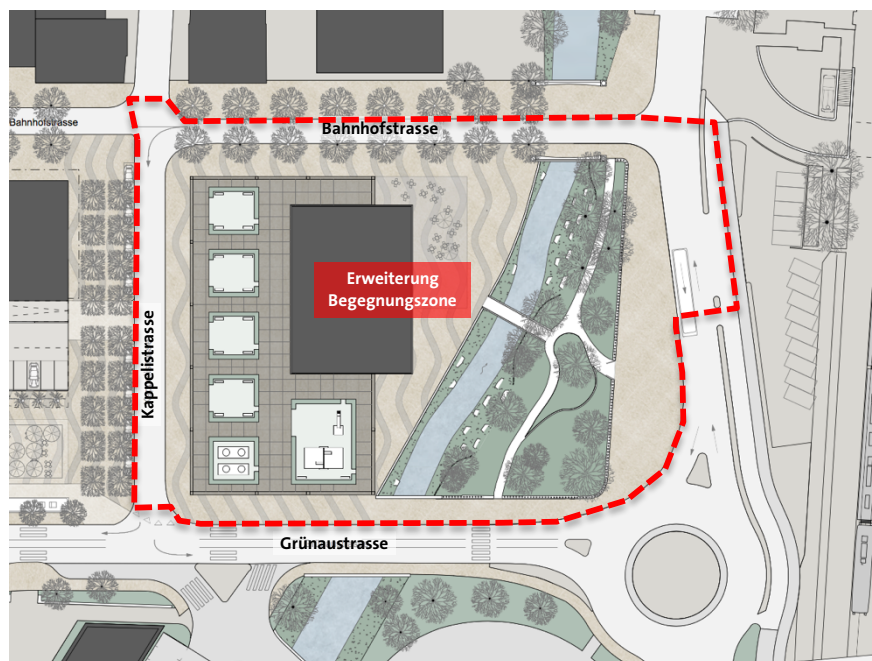
### Bahnhofstrasse (Abschnitt Ost)

Die Strassenführung der Bahnhofstrasse bleibt bestehen. Die Gestaltung an der Bahnhofstrasse Ost wird analog der Gestaltung der Bahnhofstrasse West umgesetzt (vgl. Kapitel 3.3.2).

### Kappelistrasse (Abschnitt Nord)

Mit dem neuen Hochhaus wird die Kappelistrasse umgelegt. Mit der Umgestaltung soll erreicht werden, dass die Kappelistrasse als neue Einkaufsstrasse wahrgenommen wird (vgl. Kapitel 3.3.3).

Abb. 2 Umgestaltung Bahnhof-, Kappeli- und Grünaustrasse





---

## 1.4 Auftrag

Die Zweckmässigkeit und Notwendigkeit der Erweiterung der Begegnungszone auf den oben dargestellten Abschnitt der Bahnhofstrasse und der Kappelistrasse sollen mit einem Gutachten nach Art. 32 Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) nachgewiesen werden.

---

## 1.5 Zielsetzung

Mit der Erweiterung der Begegnungszone soll

- die subjektive und objektive Verkehrssicherheit insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr erhöht,
- die Aufenthalts- und Wohnqualität durch die Verringerung der Luft- und Lärmemissionen gesteigert,
- ein verträglicher Strassenraum für alle Verkehrsteilnehmer geschaffen (Koexistenz-Ansatz) und
- ein einheitliches Verkehrsregime im Zentrum erreicht werden.

# 2 Grundlagen

---

## 2.1 Planungsgrundlagen

### 2.1.1 Agglomerationsprogramm Werdenberg – Lichtenstein

Im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms wurden auch die Schwachstellen des Fuss- und Veloverkehrs erfasst.

#### Problemstellenanalyse Fussverkehr

Auf dem Abschnitt der Erweiterung der Begegnungszone befinden sich keine Problemstellen.

#### Problemstellenanalyse rollender Verkehr

Innerhalb des Planungsgebietes sind nachfolgende Schwachstellen erfasst worden:

- Schwachstelle Nr. 22.92.10 Grünau- / Kappelstrasse: Der Radverkehr wird in einer komplexen Situation ohne baulichen Schutz in den Gegenverkehr geführt.  
Lösungsvorschlag: Zuordnung des Verkehrsraumes im Rahmen einer Umgestaltung (evtl. in Anlehnung Umgestaltung Grünastrasse) neu definieren → Fuss- und Radweg im Gegenverkehr mit dem MIV auf abgesetztem Bereich führen.
- Schwachstelle Nr. 22.92.11 Bahnhof- / Technikumstrasse: Die Radwegführung ist unklar bzw. fehlt in diesem Bereich. Lösungsvorschlag: Velofurt an Fussgängerstreifen markieren und die Radfahrerführung mittels Piktogramm klären.





Die erwähnten Schwachstellen werden mit der Umgestaltung der Bahnhof-, Kappeli- und Grünastrasse sowie mit der Änderung des Verkehrsregimes (Velofahrer auf der Fahrbahn) behoben (vgl. Kapitel 3).

## 2.1.2 Kommunalen Richtplan

### Teil Siedlung

Das Zentrum der Stadt Buchs liegt zwischen der Churerstrasse und dem Bahnhofplatz. In diesem Gebiet liegt gemäss Entwicklungskonzept Siedlung (bereinigter Entwurf vom 28. April 2011) der Fokus auf den Nutzungen Einkaufen, Gastronomie, Vergnügen, Dienstleistung, Verwaltung, Kultur und Wohnen. Die Stadt Buchs unterstützt alle Bestrebungen, das Zentrum als attraktiver Aufenthaltsraum aufzuwerten. Die gesamte Bahnhofstrasse soll als Einkaufs-, Flanier- und Ausgahbereich gestaltet werden.

Abb. 3 Ausschnitt kommunaler Richtplan Teil Siedlung, 28 April 2017

-  Entwicklung Stadtzentrum
-  Mögliche Hochhausstandorte
-  Einkaufs-, Flanier- und Ausgahbereich Stadtzentrum
-  Kultureinrichtung



## Teil Verkehr

### Begegnungszone

Das Verkehrsaufkommen des motorisierten Verkehrs ist auf der Bahnhofstrasse hoch. Dadurch wird die Aufenthaltsqualität beeinträchtigt. Die verschiedenen Nutzungsansprüche an die Bahnhofstrasse sind bestmöglich aufeinander abzustimmen. Es ist vorgesehen, das Stadtzentrum von der Churerstrasse bis zum Bahnhofplatz als Begegnungszone auszugestalten.

### Veloverkehr

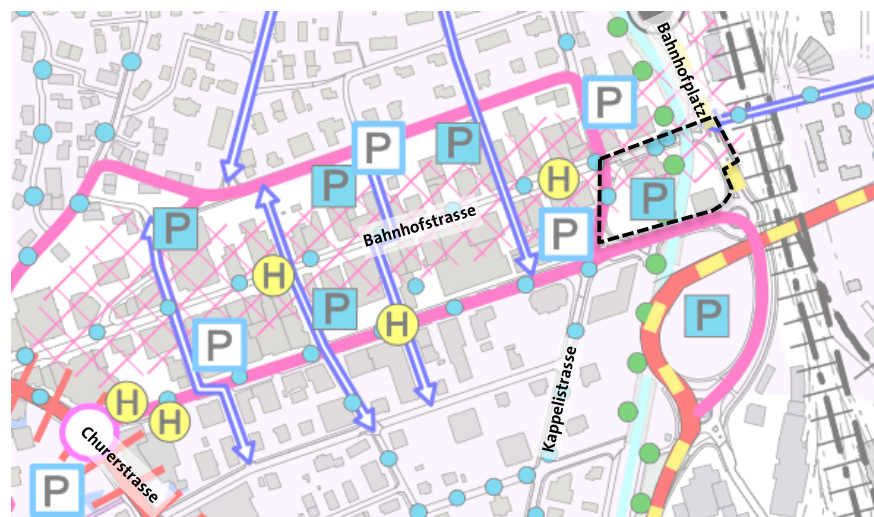
Die Kappelistrasse ist, insbesondere für den Veloverkehr, eine wichtige Langsamverkehrsverbindung. Eine alternative Langsamverkehrsverbindung zur Kappelistrasse zwischen dem Hanfland- und dem Kappelquartier ist nicht vorhanden.

### Fussverkehr

Der Giessen hat eine besondere Bedeutung als wichtige Grünachse in Nord-Süd Richtung. Es soll eine attraktive Langsamverkehrsverbindung entlang des Giesens insbesondere für den Fussverkehr gestaltet werden.

Abb. 4 Ausschnitt kommunaler Richtplan Teil Verkehr, 28 April 2017


- ..... Hauptverbindungsroute Langsamverkehr
- Begegnungszone
- Urbane Verbindungsachse
- Parkierung
- Schwerpunkt unterirdische Parkierung

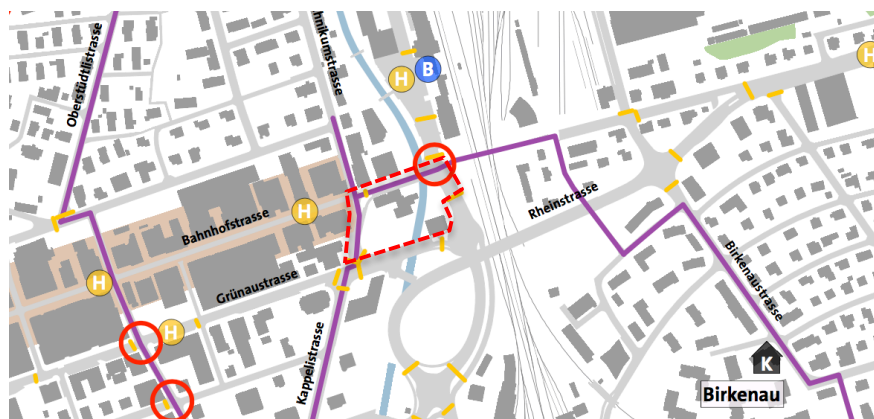


### 2.1.3 Schulwegplan

Die Stadt Buchs hat im Jahr 2013 (Überarbeitung 2016) eine «Schulwegkarte» erarbeiten lassen. Diese zeigt im Sinne einer Empfehlung den Kindern und Eltern die geeigneten Schulwegrouten auf. Die Bahnhofstrasse und die Kappe-  
listrasse zählen zu den Hauptschulwegen.

Abb. 5 Ausschnitt Schulwegplan Stadtzentrum, Juli 2016

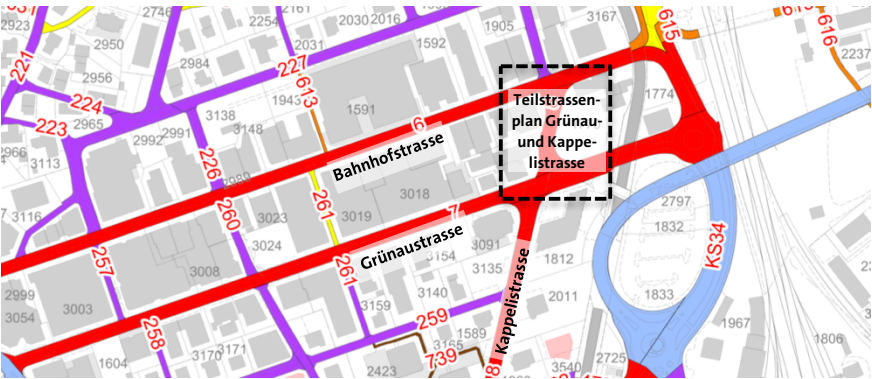
 Hauptschulwege



### 2.1.4 Strassenklassierung

Die Kappelistrasse hatte eine übergeordnete Funktion im Strassennetz. Sie ist deshalb der Gemeindestrasse 1. Klasse zugewiesen. Über die Jahre hat sich die Funktion der Kappelistrasse geändert. Mit der Gesamtanpassung des Areals «Chez Fritz» soll die Klassierung der Kappelistrasse korrigiert werden. Zu diesem Zweck wurde ein Teilstrassenplan ausgearbeitet.




Abb. 6 Strassenklassierung (Quelle: geoportal.ch, 26. Januar 2018)



#### Teilstrassenplan Grünau- und Kappelistrasse

Der Teilstrassenplan sieht eine Umklassierung der Kappelistrasse von einer Gemeindestrasse 1. Klasse in eine Gemeindestrasse 2. Klasse vor. Der Teilstrassenplan wurde im August / September 2015 öffentlich aufgelegt.

Abb. 7 Teilstrassenplan, Grünau- und Kappelistrasse, 26. Juni 2015, Stand öffentliche Auflage

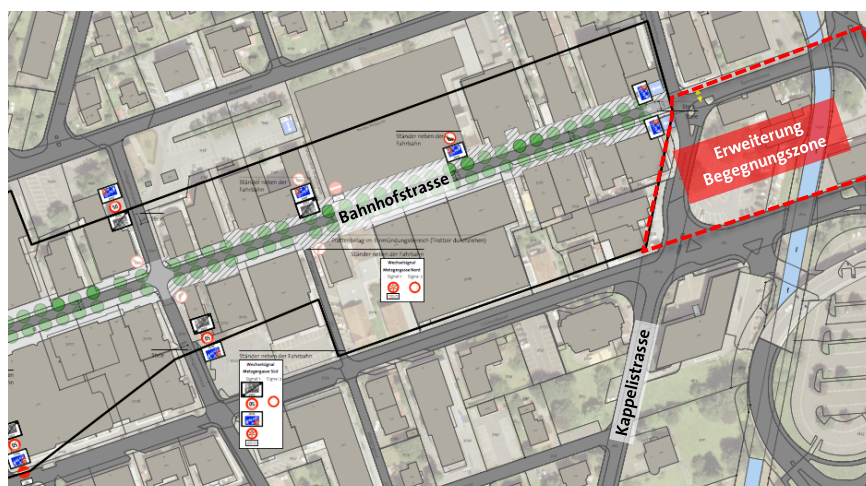
-  Gemeindestrasse 2. Klasse neu
-  Gemeindestrasse 1. Klasse aufzuheben
-  Gemeindestrasse 1. Klasse bestehend



### 2.1.5 Einführung Begegnungszone Bahnhofstrasse

Im Jahr 2013 wurde die Bahnhofstrasse umgestaltet und die Begegnungszone eingeführt. Diese Begegnungszone soll nun über den östlichen Abschnitt der Bahnhofstrasse und den nördlichen Abschnitt der Kappelistrasse erweitert werden.

Abb. 8 Massnahmenplan Einführung Begegnungszone Bahnhofstrasse, April 2013





---

## 2.2 Rechtsgrundlagen

### 2.2.1 Strassenverkehrsgesetz (SVG, SR 741.01)

Gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG kann für bestimmte Strassenabschnitte die zulässige Höchstgeschwindigkeit von der zuständigen Behörde nur aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden.

### 2.2.2 Signalisationsverordnung (SSV, SR 741.21)

Gemäss Art. 2a SSV sind Begegnungszonen und Tempo-30-Zonen nur auf Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter zulässig. In Art. 22b SSV ist die Begegnungszone wie folgt umschrieben: Das Signal «Begegnungszone» (2.59.5) kennzeichnet Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fussgänger und Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten die ganze Verkehrsfläche benützen dürfen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h. Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt. Für das Abstellen von Fahrrädern gelten die allgemeinen Vorschriften über das Parkieren.

### 2.2.3 Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3)

Gemäss eidgenössischer Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28. September 2001 (Stand: 1. Januar 2002) sind in einem Gutachten folgende Punkte aufzuzeigen:

- Umschreibung der Ziele der Begegnungszone;
- Übersichtsplan mit der Hierarchie der Strassen in der Ortschaft;
- Beurteilung der Sicherheitsdefizite sowie Vorschläge zu deren Behebung;
- Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau;
- Angaben zu bestehenden und angestrebten Qualitäten als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum einschliesslich der Nutzungsansprüche;
- Überlegungen zu möglichen Auswirkungen der geplanten Massnahme auf die ganze Ortschaft sowie Vorschläge zur Vermeidung allfälliger negativer Folgen;
- Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen.

Überdies sind die nachfolgenden Punkte bei der Einführung von Begegnungszonen zu beachten:

- Es gilt grundsätzlich die Rechtsvortrittsregelung. Eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung durch Signale ist nur zulässig, wenn die Verkehrssicherheit dies erfordert.
- Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig.

- Die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Zone müssen deutlich erkennbar sein. Die Ein- und Ausfahrten der Zone sind zu verdeutlichen, so dass die Wirkung eines Tores entsteht.
- Zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit sind nötigenfalls weitere Massnahmen wie Gestaltungs- und Verkehrsberuhigungselemente nötig.
- Die realisierten Massnahmen sind spätestens nach einem Jahr zu überprüfen.

#### **2.2.4 Bundesgerichtsentscheid vom 13. Juli 2006 (2A.38/2006)**

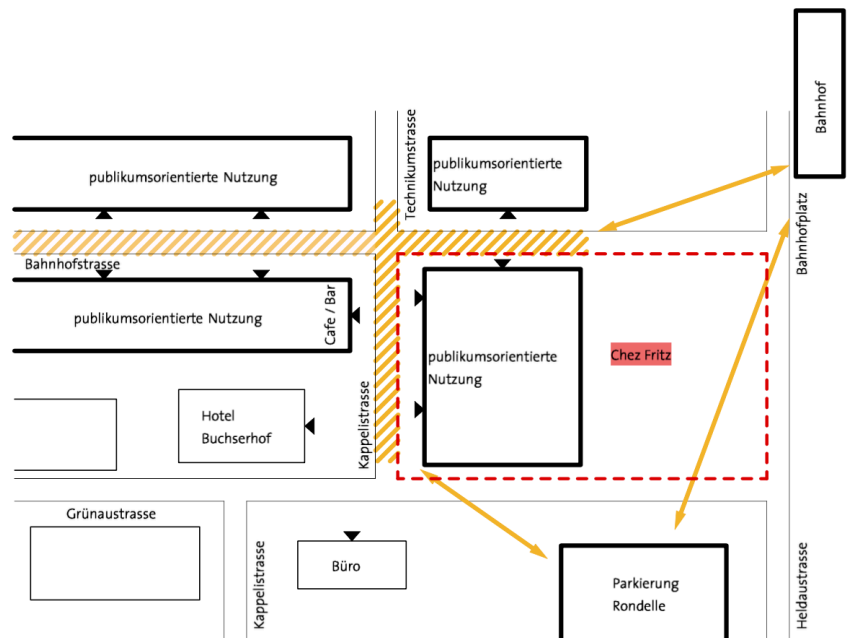
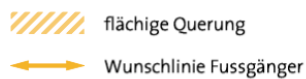
Gemäss einem Bundesgerichtsurteil vom 13. Juli 2006 müssen die entsprechenden Gutachten, gestützt auf Art. 108 SSV, begründet werden (materielle Voraussetzung). Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können demnach nur herabgesetzt werden, wenn:

- 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.

Um die Einführung einer Tempo-30-Zone oder einer Begegnungszone begründen zu können, muss mindestens einer der vier Punkte aus der abschliessenden Liste zutreffen.

Im Neubau «Chez Fritz» sind im Erdgeschoss Läden, Gastronomienutzungen und eventuell Büros vorgesehen. In den darüberliegenden Geschossen dominiert grösstenteils die Wohnnutzung. Auf der gegenüberliegenden Seite des Areals «Chez Fritz» liegen bereits heute diverse Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe. Auf der westlichen Seite der Kappelstrasse liegt ein Restaurations- und Hotelbetrieb. Im Osten des Erweiterungsgebietes liegt der Bahnhof Buchs.

Abb. 9 Nutzungsstruktur



## Wohnen

Die Strassen sind Erschliessungs-, Aufenthalts- und Begegnungsflächen.

## Gewerbe | Dienstleistung

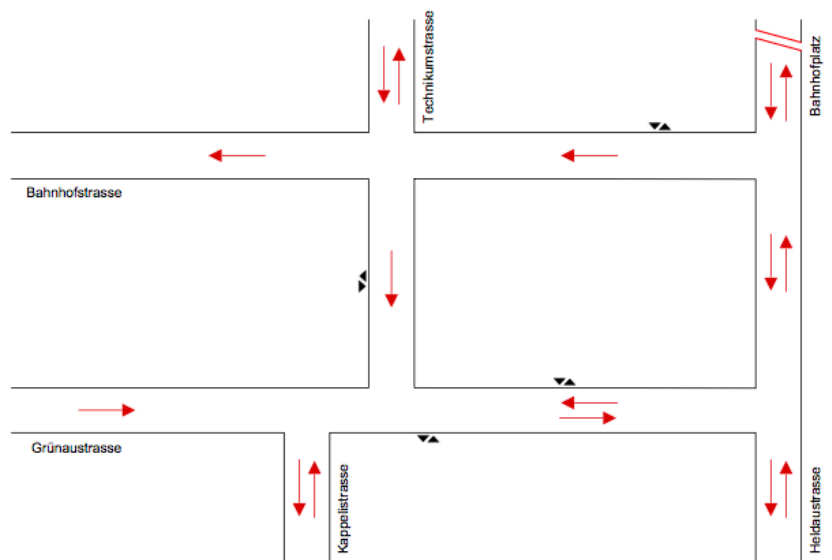
Entlang der Strassen (Bahnhofstrasse, Kappelstrasse) befinden sich viele publikumsorientierte Nutzungen. Der Strassenraum wird von Kunden und Besuchern zum Flanieren und Bummeln genutzt. Die Kunden und Besucher haben das Bedürfnis die Strasse flächig zu queren. Im Strassenraum findet zudem die Anlieferung der Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe statt.

## Restaurationsbetrieb

Im Vorbereich bietet der Restaurationsbetrieb Aussensitzplätze an. Die Besucher schätzen ruhige Verhältnisse und belebte Räume.

## 3.2 Geplantes Verkehrsregime

Abb. 10 Verkehrsregime motorisierter Individualverkehr



### Hotel

Durch die Verlagerung der Kappelstrasse erhält das Hotel Buchserhof einen attraktiven Eingangsbereich mit ruhigen Verhältnissen, welcher als Aufenthalts- und Begegnungsraum dienen kann.

### Schulen

Die Bahnhofstrasse sowie die Kappelstrasse bilden eine wichtige Schulverbindung in den Kindergarten und in die Primarschule. Dadurch verkehren auf diesen Strassen zu den Morgen-, Mittag- und Abendspitzenstunden grössere Schülerströme.

### Motorisierter Verkehr

Auf der Bahnhofstrasse sowie auf dem nördlichen Abschnitt der Kappelstrasse wird der motorisierte Verkehr im Einbahnsystem geführt. Der Bahnhofplatz soll in Zukunft für den Durchgangsverkehr gesperrt werden.

### Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr (Ortsbus, Postauto) verkehrt auf der Bahnhofstrasse. Er wird ebenfalls im Einbahnsystem geführt.

### 3.3 Erscheinungsbild / Ausbaustandard

#### Veloverkehr

Der Veloverkehr soll im östlichen Abschnitt der Bahnhofstrasse sowie auf der Kappelstrasse in beide Richtungen auf der Fahrbahn verkehren und nicht wie bisher auf einem gemeinsamen Fuss- und Veloweg.

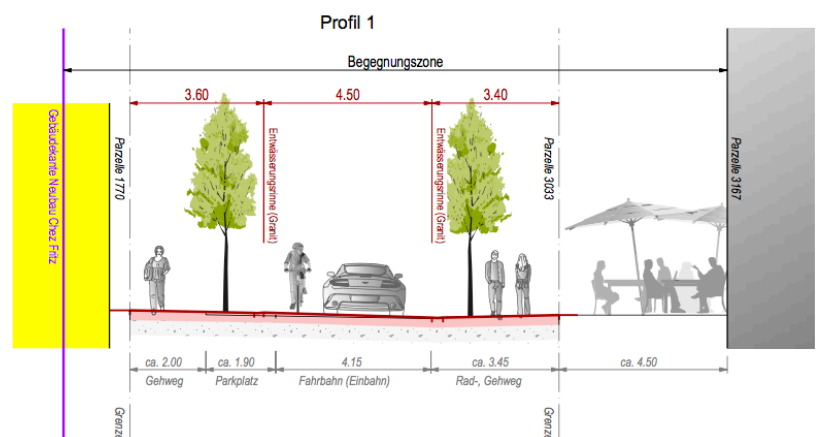
#### 3.3.1 Gestaltungsgrundsatz

Es soll eine flächige Gestaltung von Fassade zu Fassade angestrebt werden. Der gesamte Strassenraum wird niveaugleich ausgestaltet. Die Fahrbahn wird, aufgrund der hohen Verkehrsbelastung, durch eine Wasserrinne vom Gehbereich optisch abgetrennt. Somit wird das ungehinderte Flanieren in Längsrichtung sichergestellt. Der fahrende Verkehr soll in der Mitte des Strassenraumes gebündelt werden.

#### 3.3.2 Normalprofil Bahnhofstrasse

Die Fahrbahnbreite der Bahnhofstrasse wird 4.50 m betragen. Sie wird, aufgrund der hohen Fussgängerfrequenzen zwei grosszügig dimensionierte Fussgängerbereiche mit einer Breite zwischen 3.40 m und 3.60 m aufweisen. Der Veloverkehr wird in beide Richtungen auf der Fahrbahn geführt.

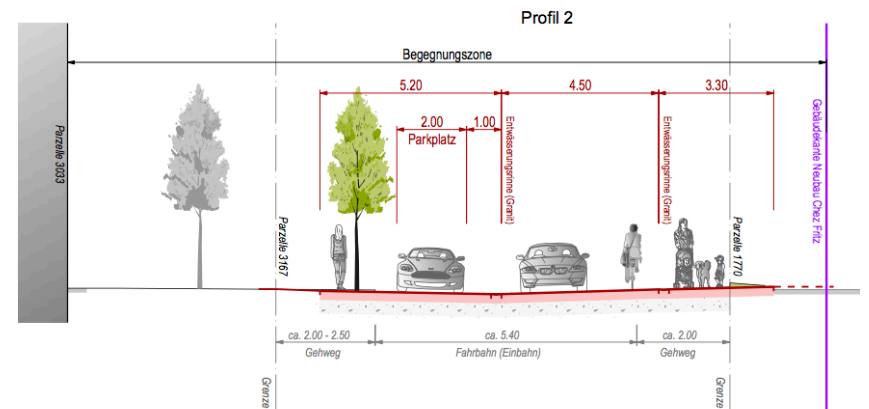
Abb. 11 Strassenraum Bahnhofstrasse



### 3.3.3 Normalprofil Kappelistrasse

Die Kappelstrasse ist eine Querverbindung zwischen der Bahnhof- und der Grünastrasse und ist dementsprechend weniger stark belastet. Die Fahrbahnbreite wird 4.50 m betragen. Sie weist beidseitig ein Trottoir auf. Der östliche Trottoirbereich soll aufgrund der Adressbildung des Hochhauses «Chez Fritz» grosszügig dimensioniert werden. Das westliche Trottoir wird eine Breite von 5.20 m aufweisen, wobei die Fläche auch für die Längsparkierung genutzt wird. Der Veloverkehr wird in beide Richtungen auf der Fahrbahn geführt.

Abb. 12 Strassenraum Kappelistrasse



### 3.4 Verkehrsaufkommen

Gemäss dem Verkehrsgutachten zum Sondernutzungsplan «Chez Fritz» von IBV Hüsler AG beträgt die Verkehrsbelastung im Jahr 2030 in der Abendspitzenstunde auf dem Abschnitt Ost der Bahnhofstrasse 712 Fahrzeuge und 258 Fahrzeuge auf der Kappelstrasse. Geht man davon aus, dass die Abendspitzenstunde 10 % des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) ausmacht, entspricht das errechnete Verkehrsaufkommen in der Abendspitzenstunde einem DTV von 7120 Fahrzeugen auf der Bahnhofstrasse und 2580 Fahrzeugen auf der Kappelstrasse.

### 3.5 Geschwindigkeitsniveau

An der Bahnhofstrasse wurden mehrere Verkehrsmessungen durchgeführt. Die genaue Lage der Messstandorte sowie die Geschwindigkeiten der jeweiligen Messungen sind nachfolgend dargestellt. Detaillierte Angaben zu den Verkehrsmessungen können dem Anhang A1 entnommen werden.

Abb. 13 Messstandort



#### Geschwindigkeitsniveau in der bestehenden Begegnungszone

##### *Verkehrsmessung 2009 (vor Einführung der Begegnungszone)*

Vor der Einführung der bestehenden Begegnungszone wurde im Jahr 2009 an der Bahnhofstrasse von der Strittmatter Partner AG eine Verkehrsmessung durchgeführt. Die signalisierte Geschwindigkeit betrug dazumal auf der Bahnhofstrasse 50 km/h. Die wichtigsten Geschwindigkeitswerte der Verkehrsmessung sind nachfolgend aufgeführt.

##### *Bahnhofstrasse (Höhe Haus Nr. 26)*

- Geschwindigkeit V50: 27 km/h
- Geschwindigkeit V85: 34 km/h
- Geschwindigkeit Vmax: 73 km/h



#### *Verkehrsmessung 2013 (nach Einführung der Begegnungszone)*

Gestützt auf die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszone wurde im Jahr 2013 eine Nachmessung auf der bestehenden Begegnungszone vorgenommen. Die Messung sowie die Auswertung wurden von der Stadt Buchs durchgeführt. Die wichtigsten Geschwindigkeitswerte aus der Nachmessung sind nachfolgend aufgeführt.

#### *Bahnhofstrasse (Höhe Haus Nr. 30)*

- Geschwindigkeit V50: 21 km/h
- Geschwindigkeit V85: 26 km/h
- Geschwindigkeit Vmax: 59 km/h

#### *Fazit*

Durch die Einführung der Begegnungszone konnte das Geschwindigkeitsniveau von 34 km/h auf 26 km/h (V85) reduziert werden. Dies liegt im Bereich des angestrebten Geschwindigkeitsniveaus (25 km/h).

#### **Geschwindigkeitsniveau in der erweiterten Begegnungszone**

##### *Verkehrsmessung 2018*

Gemäss Verordnung über die Tempo-30-Zone und die Begegnungszone müssen Angaben zum bestehenden Geschwindigkeitsniveau in dem Erweiterungsbereich der Begegnungszone gemacht werden (vgl. Kapitel 2.2.3). Aufgrund dessen hatte die Stadt Buchs im Jahr 2018 eine dritte Verkehrsmessung an der Bahnhofstrasse vorgenommen und ausgewertet. Im Abschnitt der Erweiterung der Begegnungszone beträgt die signalisierte Geschwindigkeit 50 km/h. Die wichtigsten Geschwindigkeitswerte der Verkehrsmessung sind nachfolgend aufgeführt.

#### *Bahnhofstrasse (Höhe «Chez Fritz»)*

- Geschwindigkeit V50: 19km/h
- Geschwindigkeit V85: 25 km/h
- Geschwindigkeit Vmax: 51 km/h

Im Abschnitt des Erweiterungsgebietes liegen zwei nah aufeinanderfolgende Knoten vor. Die Verkehrsmessung wurde zwischen diesen zwei Knoten vorgenommen. Auf dem Strassenabschnitt hat es, vor allem zur Spitzenstunde, häufig stockender Verkehr. Dadurch liegt das Geschwindigkeitsniveau tief.

---

## 3.6 Unfallgeschehen

### Unfallgeschehen in der bestehenden Begegnungszone

#### *Unfallgeschehen zwischen 2004 und 2008 (vor Einführung der Begegnungszone)*

Gemäss Unfallauswertung vom Jahr 2004 bis 2008 haben sich innerhalb der bestehenden Begegnungszone sechs polizeilich registrierte Unfälle ereignet. Bei zwei von sechs Unfällen wurden Personen verletzt. Bei einem Unfall handelt es sich um einen Fussgängerunfall (siehe Anhang A2).

#### *Unfallgeschehen zwischen 2013 und 2017 (nach Einführung der Begegnungszone)*

Seit der Inbetriebnahme der Begegnungszone im Jahr 2013 haben sich gemäss Unfallauswertung vier polizeilich registrierte Unfälle ereignet. Bei einem Unfall wurde eine Person leicht verletzt. Bei den übrigen Unfällen entstand lediglich ein Sachschaden (siehe Anhang A2).

#### *Fazit*

Die Anzahl Unfälle sowie die Unfallschwere konnten mit der Einführung der Begegnungszone auf der Bahnhofstrasse vermindert werden.

### Unfallgeschehen in der erweiterten Begegnungszone

#### *Unfallgeschehen zwischen 2013 und 2017*

Im Erweiterungsgebiet haben sich zwischen dem Jahr 2013 und 2017 zwölf polizeilich registrierte Unfälle ereignet. Eine Unfallhäufung gibt es beim Knoten Bahnhofstrasse I Technikumstrasse. Bei einem Unfall gab es einen Schwerverletzten. Unfälle mit Leichtverletzten gab es sechs. Unfälle mit Fussgängern wurden keine registriert (siehe Anhang A2).

### 3.7 Sicherheitsdefizite

Aufgrund der vorgesehenen Strassenaufwertung, wurden die bestehenden und absehbaren Sicherheitsdefizite bereits auf ein Minimum reduziert.

#### Konfliktpotenzial Fussgängerverkehr

An die Bahnhof- und Kappelstrasse werden vielfältige Ansprüche gestellt. Nebst den verkehrlichen Aufgaben übernehmen sie auch Aufgaben, die aus dem Aufenthalt von Personen (Begegnen, Flanieren, Bummeln, Verweilen) erwachsen. Dabei entsteht ein Konfliktpotenzial zwischen den verschiedenen Nutzern der Bahnhofstrasse. Mit der Einführung der Begegnungszone kann das Konfliktpotenzial insbesondere zwischen dem motorisierten Verkehr und dem Fussgängerverkehr reduziert werden. Die tiefere Geschwindigkeit trägt dazu bei, dass der Blick der Fahrzeuglenker vermehrt in die Breite geht, was tendenziell zu einer besseren Wahrnehmung führt. Zudem verkürzt sich durch die Reduktion der Geschwindigkeit der Anhalteweg.

Abb. 14 Querungsbedarf des Fussgängerverkehrs



Im westlichen Abschnitt der Bahnhofstrasse konnte mit der Einführung der Begegnungszone, das Konfliktpotenzial gesenkt werden. Die verschiedenen Verkehrsteilnehmer nehmen aufeinander Rücksicht, wodurch ein flüssiger und konfliktfreier Verkehrsablauf entsteht.

---

## 3.8 Fazit

Das Zentrum der Stadt Buchs, mit der Bahnhofstrasse als Hauptachse, weist eine überregionale Ausstrahlung auf. Damit die Anforderungen an ein attraktives Zentrum erfüllt und die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden, wurde im Jahr 2013 auf der Bahnhofstrasse eine Begegnungszone eingeführt.

Nun wird das Zentrum der Stadt Buchs mit dem neuen Hochhaus «Chez Fritz» erweitert. Es entstehen im Sockelgeschoss neue publikumsorientierte Nutzungen, wodurch für den Fussverkehr ein flächiges Querungsbedürfnis entsteht. Die Stadt Buchs ist bestrebt, im Zentrum eine einheitliche Gestaltung und ein einheitliches Temporegime einzuführen. Dies schafft Klarheit und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.

Die Einführung der Begegnungszone auf der Bahnhofstrasse West reduzierte das Geschwindigkeitsniveau, die Anzahl Unfälle sowie das Konfliktpotenzial. Sie hat sich in der Stadt Buchs etabliert und sorgt für einen sicheren, belebten und attraktiven Strassenraum.

Gemäss Art. 108 Abs. 2 lit. B der Signalisationsverordnung SVV kann die allgemeine Höchstgeschwindigkeit nur dann herabgesetzt werden, wenn u. a. bestimmte Strassenbenützer einen besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutz bedürfen. Durch das bestehende Konfliktpotenzial sind die Voraussetzungen erfüllt.

# 4 Massnahmen

---

## 4.1 Grundsätze

Um die Sicherheitsdefizite zu beheben und das Konfliktpotenzial des Fussverkehrs mit dem motorisierten Individualverkehr auf ein Minimum zu reduzieren, sind geschwindigkeitsreduzierende Massnahmen umzusetzen. Diese umfassen, neben der bereits vorgesehenen Strassenraumgestaltung, die Gestaltung der Eingangssituationen und die Verdeutlichung der Rechtsvortrittsregelung. Es ist die identische Gestaltung wie in der bestehenden Begegnungszone vorgesehen.

---

## 4.2 Massnahmenkatalog

### 4.2.1 Verkehrsrechtliche Massnahmen

Folgende verkehrsrechtliche Massnahmen müssen, gestützt auf die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen, beachtet werden:

#### Rechtsvortritt

In Begegnungszonen gilt grundsätzlich die Rechtsvortrittsregelung. Davon abweichende Regelungen («Stop», «Kein Vortritt» und Trottoirüberfahrten) bestehen nach der Umgestaltung nicht mehr.

#### Verzicht auf Fussgängerstreifen

Die Anordnung von Fussgängerstreifen in Begegnungszonen ist unzulässig. Heute bestehen drei Fussgängerstreifen auf der Bahnhofstrasse und der Kapelistrasse. Mit der Strassenumgestaltung werden diese aufgehoben.

### 4.2.2 Gestalterische Massnahmen

Gestützt auf die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen sind gestalterische Massnahmen, die zur Erreichung des gewünschten Geschwindigkeits- und Sicherheitsniveaus erforderlich sind, umzusetzen.

#### Strassenumgestaltung

##### *Baumallee*

Die bestehende Baumallee im westlichen Abschnitt der Bahnhofstrasse wird weitergeführt. Es entsteht auf der Bahnhofstrasse ein einheitliches Strassenbild. Zudem trägt die Baumallee zu einer optischen Einengung des Strassenraumes bei, wodurch die gefahrene Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs reduziert wird.

### *Baumpakete*

Auf der westlichen Seite der Kappelstrasse sollen strassenbegleitende Baumpakete entstehen, welche als Volumen wirken und den grosszügigen Strassenraum fassen.

### *Parkierung*

Die Parkplätze entlang der Bahnhofstrasse werden aufgelöst und in die Kappelstrasse verlegt. Diese werden zwischen der Fahrbahn und den Baumpaketen angeordnet.

### **Eingangstor**

#### *Eingangsstele*

Der Fahrzeuglenker soll zu Beginn der Begegnungszone mit deutlich erkennbaren Toren auf die Änderung der Höchstgeschwindigkeit aufmerksam gemacht werden. Zu diesem Zweck sollen bei den Zoneneingängen Stelen mit dem Vorschriftensignal Begegnungszone (2.59.5) platziert werden. Diese sollen so positioniert werden, dass die Durchfahrtsbreite für die Begegnung Personenwagen / Velo bei 20km/h gewährleistet ist (3.40 m lichte Breite). Mit der Einführung der Erweiterung der Begegnungszone soll einen gemeinsamen Eingangsbereich in die Erweiterung Begegnungszone Bahnhofstrasse und in die Begegnungszone Bahnhof- / Theaterplatz entstehen. Zu diesem Zweck wird die bereits bestehende Stele südlich am Bahnhofplatz an die Heldastrasse versetzt.

### **Knotenumgestaltung**

#### *Einfärbung mit FGSO*

Gestützt auf die SN Norm VSS 640 214 «Entwurf Strassenraum, farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen» wird der Deckbelag im Knotenbereich Analog der Knoten in der bestehenden Begegnungszone eingefärbt.

#### *Markierung «20»*

Nach der SN Norm VSS 640 851 soll nach den Knoten mit einer Markierung «20» nochmals auf das vorherrschende Geschwindigkeitsregime aufmerksam gemacht werden. In der bestehenden Begegnungszone wurde aus städtebaulicher Sicht darauf verzichtet, wodurch die Markierung «20» auch im Erweiterungsbereich weggelassen werden kann.

---

## 4.3 Auswirkungen

### **Verkehrssicherheit**

Die Umgestaltung hat positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Das Mischverkehrsprinzip erfordert eine gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer auf einem tiefen Geschwindigkeitsniveau. Die tieferen Geschwindigkeiten reduzieren das Konfliktpotenzial zwischen dem Fuss- und dem motorisierten Verkehr.

### **Umliegendes Strassennetz**

Negative Auswirkungen auf das angrenzende Strassennetz (Verkehrsverlagerungen) sind durch die Erweiterung der Begegnungszone nicht zu erwarten.



# 5 Umsetzung

---

## 5.1 Öffentlichkeitsarbeit

Die Akzeptanz von Massnahmen auf dem Strassennetz kann mit einer angemessenen Information verbessert werden. Vor Auflage der Begegnungszone sollte mit einem Artikel im amtlichen Publikationsorgan der Gemeinde die Planung vorgestellt werden. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, bei Einführung der Zone mit Plakatständern auf die Änderung der Signalisation hinzuweisen.

---

## 5.2 Fazit

Alle Bedingungen für die Einrichtung einer Begegnungszone auf der Bahnhofstrasse sind erfüllt. Die gewählten Massnahmen sind auf die Situation abgestimmt. Die Bewilligung der Zone wird beantragt.

---

## 5.3 Nachkontrolle

Die Wirksamkeit der Massnahmen muss spätestens nach einem Jahr nach Inbetriebnahme der Zone mit Geschwindigkeitsmessungen und einer Beobachtung des Unfallgeschehens kontrolliert werden. Dies erlaubt, nötigenfalls Nachbesserungen an neuralgischen Punkten mit Zusatzmassnahmen vorzunehmen.

# Anhang

Gemeinde Buchs

Erweiterung Begegnungszone

Gutachten

A1 Verkehrserhebung

A2 Unfallauswertung

# A1 Verkehrserhebung

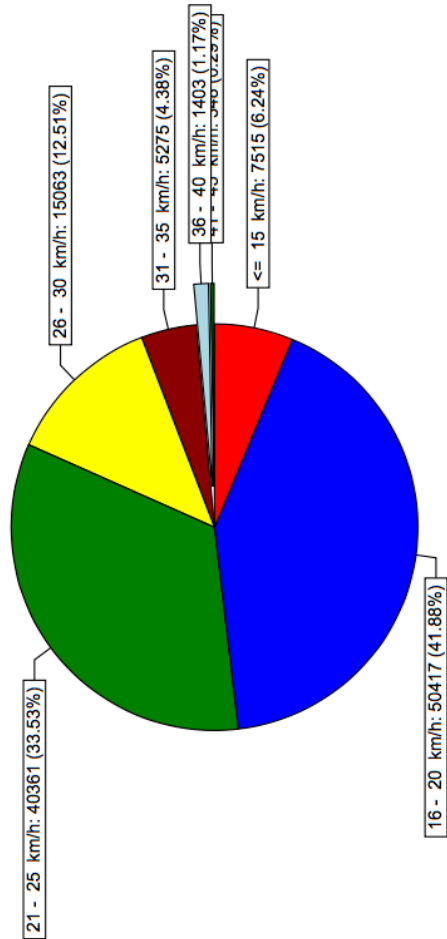
Gemeinde Buchs
Erweiterung Begegnungszone
Gutachten

## Auswertung Verkehrsmessung Jahr 2009

Häufigkeiten in absoluten Zahlen										Häufigkeiten in Prozent									
	Zweirad	Persoenwagen / Lieferwagen	Lastwagen / Bus	Summe	Summe absolut (Personenwagen)	Summe relativ (Personenwagen)	Summenkurve absolut (Personenwagen)	Summenkurve relativ (Personenwagen)	v85 (Personenwagen)	v50 (Personenwagen)	Geschwindigkeits-klassen- untergrenze	Geschwindigkeits-klassen- obergrenze		Zweirad	Persoenwagen / Lieferwagen	Lastwagen / Bus	Summe		
< 10	1339	355	10	1704	355	0.01	355	0.01			0	10	< 10	2.5	0.7	0	3.1		
< 15	1025	1379	30	2434	1379	0.03	1734	0.03			10	15	< 15	1.9	2.5	0.1	4.5		
< 20	591	4775	77	5443	4775	0.10	6509	0.13			15	20	< 20	1.1	8.8	0.1	10		
< 25	254	12525	209	12988	12525	0.25	19034	0.38		26.9	20	25	< 25	0.5	23	0.4	23.9		
< 30	180	15863	285	16308	15863	0.32	34897	0.70	33.8		25	30	< 30	0.3	29.2	0.5	30		
< 35	126	10055	103	10284	10055	0.20	44952	0.90			30	35	< 35	0.2	18.5	0.2	18.9		
< 40	49	3801	32	3882	3801	0.08	48753	0.97			35	40	< 40	0.1	7	0.1	7.1		
< 45	14	985	4	1003	985	0.02	49738	0.99			40	45	< 45	0	1.8	0	1.8		
< 50	4	225	0	229	225	0.00	49963	1.00			45	50	< 50	0	0.4	0	0.4		
> 50	2	80	0	82	80	0.00	50043	1.00			50	200	> 50	0	0.1	0	0.2		
Summe	3584	50043	730	54357	50043	1							Summe	6.6	92.1	1.3	100		
Messort: Bahnhofstrasse 26										Bearbeitung: Strittmatter Partner AG, St. Gallen									
Auswertebeginn: Dienstag, 13.01.2009, 15:30 Uhr										Auswertende: Freitag, 23.01.2009, 14:15 Uhr									
Anmerkungen: Einbahn Richtung Westen										Viacount Häufigkeitsauswertung									

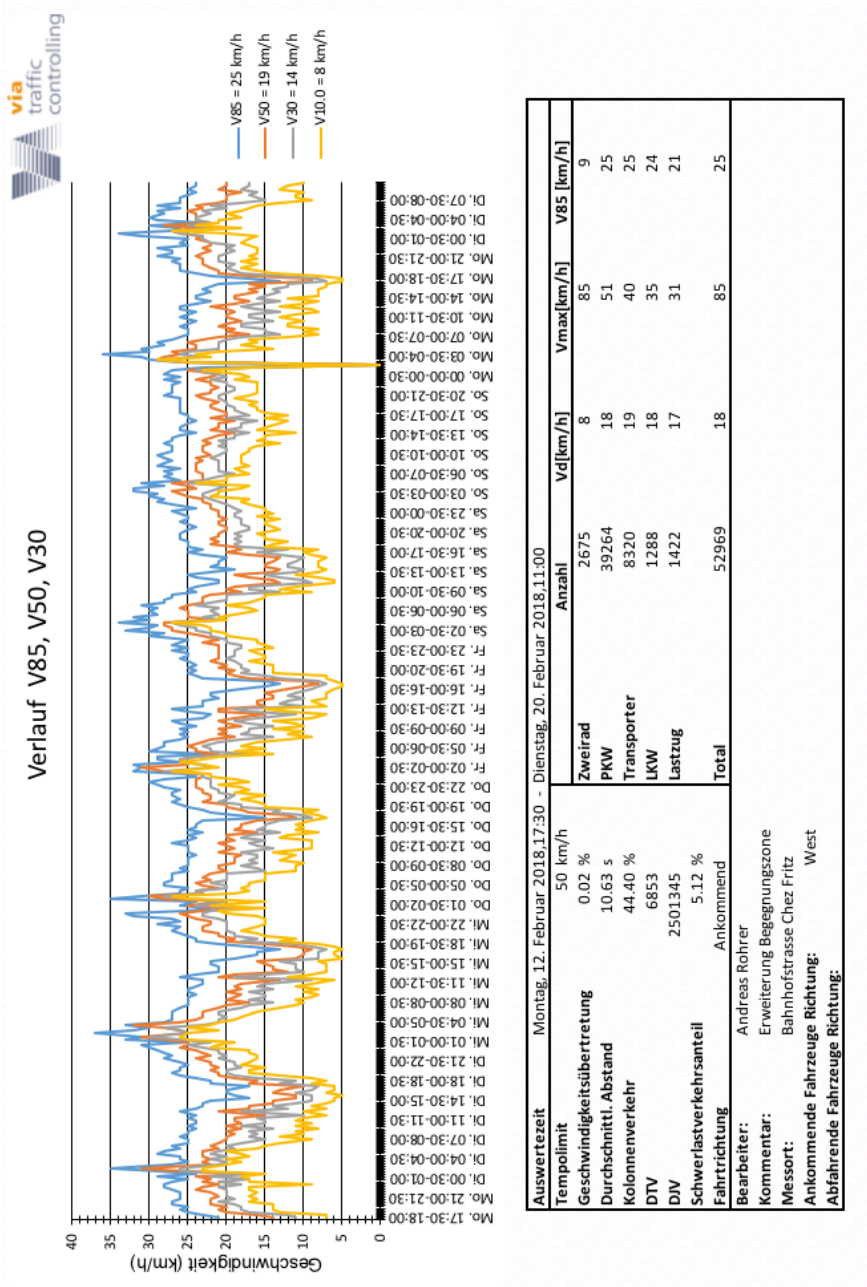
Auswertung Verkehrsmessung Jahr 2013

Häufigkeitsauswertung



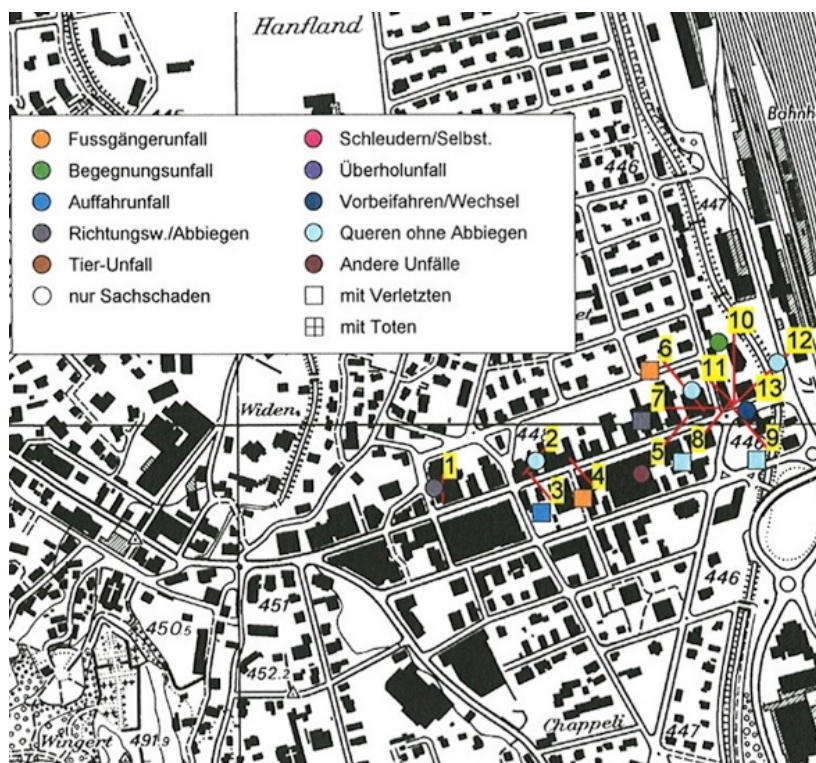
Messort:	Bearbeiter:
Auswertebeginn: Montag, 25. November 2013, 10:00 Uhr	Auswerteende: Montag, 9. Dezember 2013, 09:17 Uhr
Kommentar:	

Auswertung Verkehrsmessung Jahr 2018



# A2 Unfallauswertung

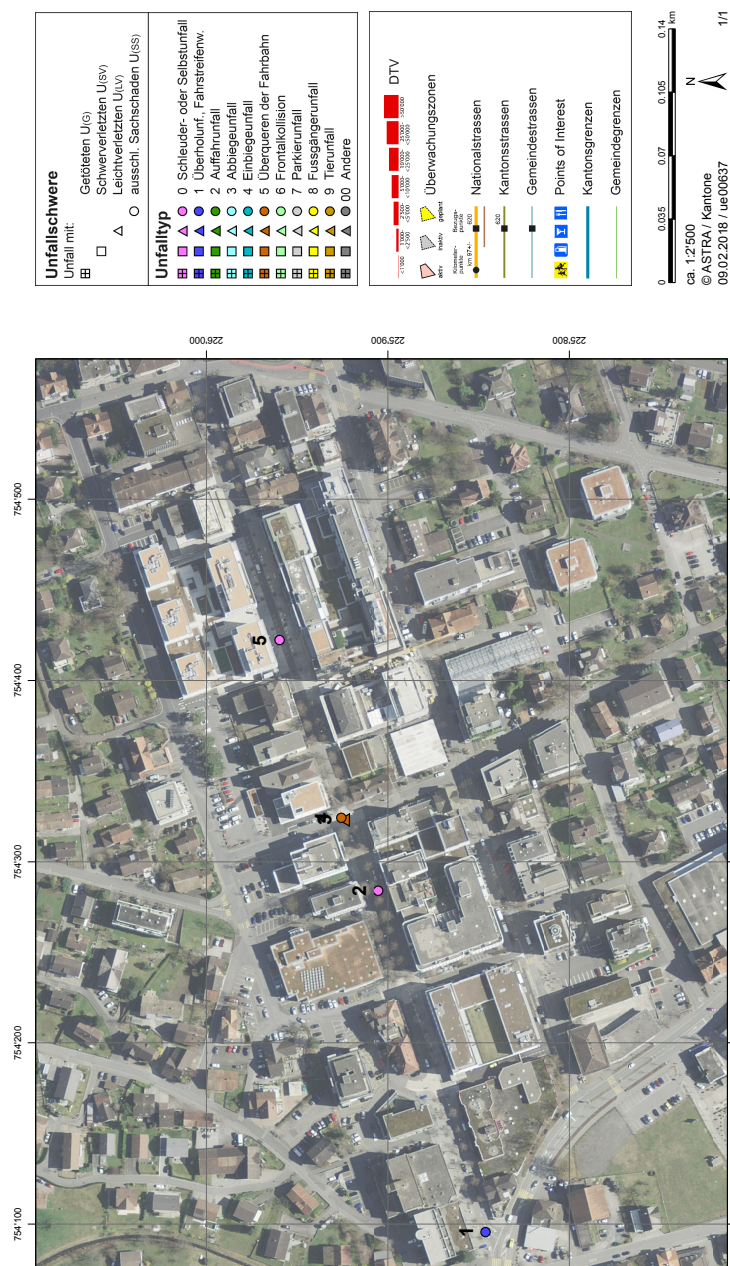
## Unfallauswertung zwischen dem Jahr 2004 und 2008





Unfallauswertung zwischen 2013 und 2017 (bestehende Begegnungszone)

**Buchs, bestehende  
Begegnungszone**  
Bahnhofstrasse, 01.01.2013 - 31.12.2017







# Beilage

---

Gemeinde Buchs

---

Erweiterung Begegnungszone

---

Gutachten

---

- 
- B1 Strassenbau / Signalisations- und Markierungsplan,  
M 1:500 vom 21.02.2018
- B2 Normalprofil, M 1:100 vom 21.02.2018

# Impressum

---

Gemeinde Buchs

---

Erweiterung Begegnungszone

---

Gutachten

---

---

**Strittmatter Partner AG**

Vadianstrasse 37

9001 St. Gallen

T: +41 71 222 43 43

F: +41 71 222 26 09

[www.strittmatter-partner.ch](http://www.strittmatter-partner.ch)

Projektleitung

**Armin Meier**

dipl. Ing. FH SIA, Raumplaner FSU

dipl. Wirtschaftsingenieur FH NDS

Planer REG A

Fachbearbeitung

**Pascal Zanoni**

BSc FH in Raumplanung

**Jan Braun**

BSc FH in Raumplanung

431/053 /300 /320 /00

/Entwurf/Ber\_A\_180221.docx