

# Tempo-30-Zone Quartier Moos

Techn. Bericht

---

17. Juni 2025

---

# Impressum

**raum.manufaktur.ag**  
**Feldlistrasse 31A**  
**9000 St. Gallen**

071 555 03 10  
info@raummanufakturag.ch  
www.raummanufakturag.ch

Mandatsleitung

**Armin Meier**

dipl. Ing. FH SIA, Raumplaner FSU

Raumplaner FSU | REG A

dipl. Wirtschaftsingenieur FH NDS

Projektleitung

**Pascal Zanoni**

BSc FH in Raumplanung

Fachbearbeitung

**Ramon Widmer**

BSc ETH in Raumbezogene Ingenieurwissen-  
schaften

Pfad: 4.3271.018:300:Ber\_T30-  
Moos\_250529.docx

# Inhaltsverzeichnis

<b>Impressum</b>	<b>2</b>
<b>1 Einleitung</b>	<b>4</b>
1.1 Anlass	4
1.2 Auftrag	5
1.3 Abklärung Gutachtenpflicht	5
<b>2 Grundlagen und Analyse</b>	<b>7</b>
2.1 Geschwindigkeit & Verkehrsaufkommen	7
2.2 Unfallstatistik	7
2.3 Bestehende Verkehrsberuhigungselemente	8
2.4 Sicherheitsdefizite	8
<b>3 Massnahmen</b>	<b>9</b>
3.1 Handlungsbedarf	9
3.2 Massnahmenkatalog	10
<b>Anhang</b>	<b>12</b>
<b>Beilage</b>	<b>15</b>

# 1 Einleitung

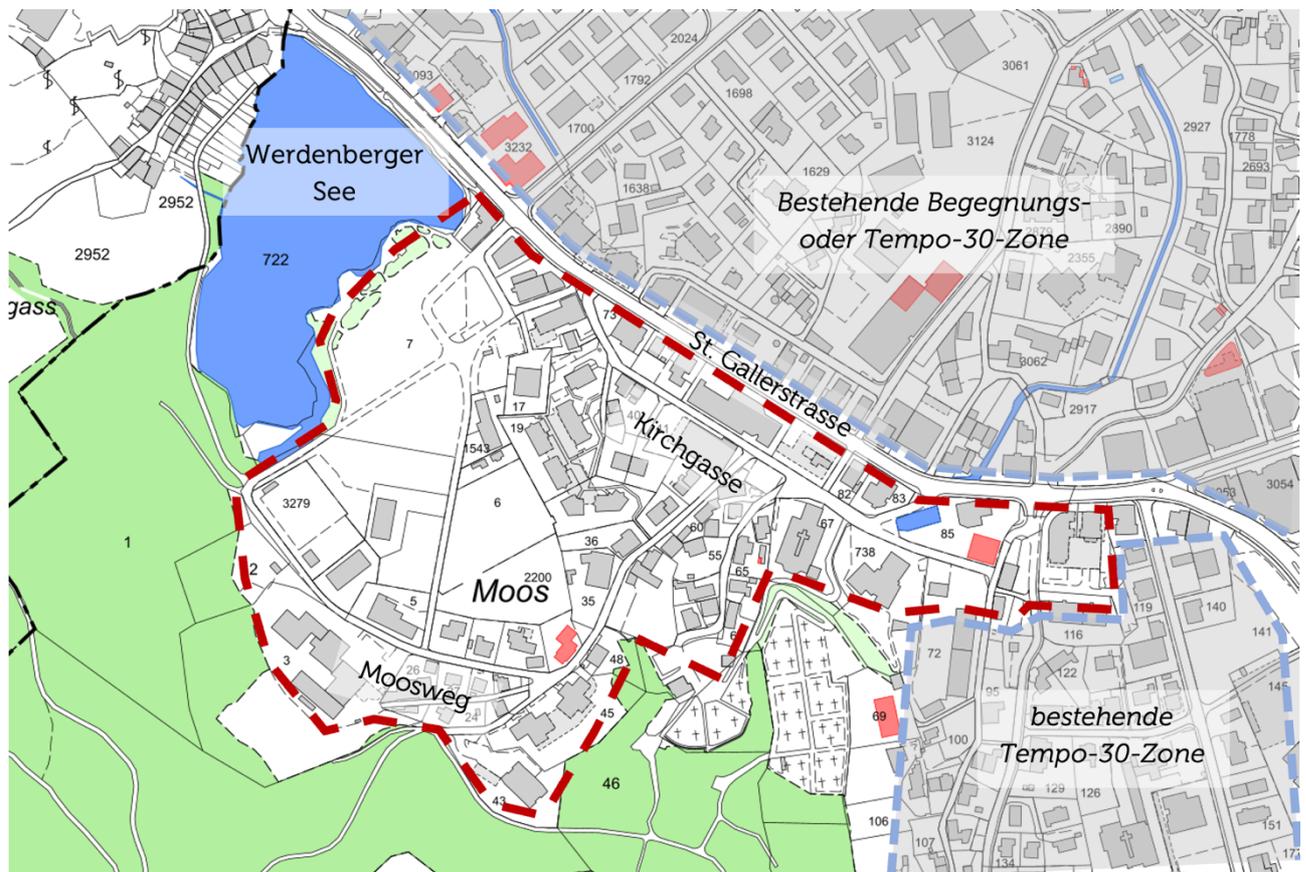
## 1.1 Anlass

In den vergangenen Jahren wurde in diversen Wohn- und Mischgebieten in Buchs die Tempo-30-Zone eingeführt. Im Gebiet Moos soll nun, als eines der letzten Gebiete, ebenfalls Tempo 30 umgesetzt werden.

Das Planungsgebiet liegt zu einem Teil in der Wohn- und Gewerbezone WG2. Die erste Häuserreihe entlang der St. Gallerstrasse liegt in der Kernzone K3. Das Planungsgebiet beinhaltet zudem mit dem Marktplatz, der Bibliothek und der Evangelischen Kirche inklusive Friedhof drei grössere öffentliche Infrastrukturen der Gemeinde.

Die Kirchgasse, welche gut erhaltene historische Bausubstanz aufweist, ist für den Fuss- und Veloverkehr eine wichtige Achse, welche das Stadtzentrum mit dem Werdenbergersee verbindet. Es gibt bereits Ideen, die Kirchgasse mit den angrenzenden Plätzen aufzuwerten und in eine Begegnungszone umzuwandeln.

Abb. 1 Amtliche Vermessung mit Gebietsabgrenzung der geplanten Tempo-30-Zone Moos (unbestimmter Massstab)



## 1.2 Auftrag

Die raum.manufaktur.ag wurde von der Gemeinde Buchs beauftragt, die gemäss «Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen» erforderlichen Grundlagen für die Einführung der Tempo-30-Zone im Quartier Moos auszuarbeiten.

## 1.3 Abklärung Gutachtenpflicht

### 1.3.1 Geändertes Recht

Am 1. Januar 2023 sind Änderungen der Signalisationsverordnung (abgekürzt: SSV) bezüglich Tempo-30-Zonen und der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen in Kraft getreten. Die Strassen werden künftig, wie im folgenden Kapitel erläutert, nach «verkehrsorientierten Strassen» und «nicht verkehrsorientierten Strassen» unterschieden (Art. 1 Abs. 9 Signalisation SSV). Auf «nicht verkehrsorientierten Strassen» entfällt die Gutachtenpflicht. Stattdessen wird ein technischer Bericht benötigt. In Kapitel 3.1.1 wird aufgeführt, inwiefern gemäss den neuen Rechtsgrundlagen Massnahmen umzusetzen sind.

### 1.3.2 Neue Praxis im Kanton St. Gallen

Die Kantonspolizei hat die St.Galler Gemeinden in einem Schreiben über die Umsetzung der neuen Vorgaben (neue Praxis) informiert. Wie nachstehend dargestellt, ist das Strassennetz in die Kategorien «verkehrsorientiert» und «nicht verkehrsorientiert» einzuteilen. Von dieser Einteilung kann in Einzelfällen und in Absprache mit der Kantonspolizei abgewichen werden.

Abb. 2 Übersicht der Strassencharakteristik nach Strassentyp gemäss Kantonspolizei vom 13.12.2022

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

### **1.3.3 Strasseneinteilung nach SSV**

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

### **1.3.4 Fazit**

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

- Angaben über das bestehende Fahrverhalten (SSV Art. 101 Abs. 3);
- Beschreibung der Defizite (SVG Art. 3 Abs. 4 );
- Beschreibung der Massnahmen (inkl. baulich, falls vorhanden).

## 2 Grundlagen und Analyse

### 2.1 Geschwindigkeit & Verkehrsaufkommen

Innerhalb des Planungsgebiets führte die Stadt Buchs an zwei Standorten Verkehrszählungen mit einem Radarmessgerät Viacount II der Firma traffic controlling GmbH durch. Eine Zählung fand am Marktplatzweg, Höhe Beginn Minigolfanlage, vom 11. bis 20. März 2024 statt. Die zweite Zählung erfolgte anschliessend vom 20. bis 27. März auf dem Marktweg, ca. in der Mitte des Holzzauns der Campinganlage Werdenberg. Die Zählungen haben Folgendes ergeben:

Tab. 1 Kennzahlen aus der Verkehrsmessung

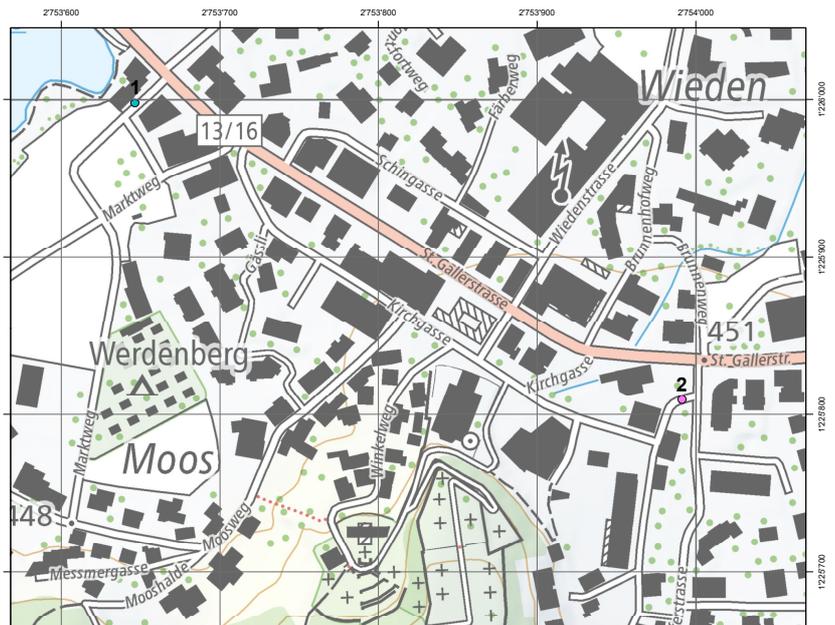
		Marktplatzweg	Marktweg
PKW	Geschwindigkeit V <sub>85</sub>	39 km/h	32 km/h
Transporter	Geschwindigkeit V <sub>85</sub>	39 km/h	34 km/h
Gesamt	Geschwindigkeit V <sub>85</sub>	37 km/h	32 km/h
Tagesverkehr DTV		322 Fz	276 Fz

### 2.2 Unfallstatistik

Gemäss Kantonspolizei haben sich in den letzten 5 Jahren zwei Unfälle im Planungsgebiet ereignet. Dabei handelt es sich um einen Einbiege- sowie einen Schleuder- oder Selbstunfall. Aus beiden Unfällen resultierten ausschliesslich Sach- und keine Personenschäden. Aus der Unfallstatistik lässt sich kein Defizit in der Verkehrsinfrastruktur ableiten.

Abb. 3 Verkehrsunfälle (unbestimmter Massstab, Kapo SG, 27.08.2024)

Unfallschwere	
Unfall mit:	Getöteten U(G)
□	Schwerverletzten U(SV)
△	Leichtverletzten U(LV)
○	ausschl. Sachschaden U(SS)
Unfalltyp	
■	0 Schleuder- oder Selbstunfall
■	1 Überholunf., Fahrstreifenw.
■	2 Auffahrunfall
■	3 Abbiegeunfall
■	4 Einbiegeunfall
■	5 Überqueren der Fahrbahn
■	6 Frontalkollision
■	7 Parkierunfall
■	8 Fussgängerunfall
■	9 Tierunfall
■	00 Andere



## 2.3 Bestehende Verkehrsberuhigungselemente

Bereits heute ist im Gebiet Moos entlang des Marktwegs ein Element zur Verkehrsberuhigung installiert. Am nördlichen Ende des Campingplatzes Werdenberg befindet sich eine Bodenschwelle, die für eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeit auf der geraden Strecke sorgt.

## 2.4 Sicherheitsdefizite

Im Planungsgebiet bestehen folgende Sicherheitsdefizite:

- **Parkieren mit Manövern auf der Fahrbahn** bei Senkrechtstellplätzen auf privatem oder öffentlichem Grund.
- **Enge Kurve mit eingeschränktem Sichtverhältnis** bei der Einfahrt ins Siedlungsgebiet über die Mooshalde.
- **Schlecht erkennbare Grundstückszufahrten** aufgrund der historischen Bebauung (Gebäude, Mauern, Hecken) nahe am Strassenraum.
- **Schlecht erkennbarer Zutritt der Fusswegverbindung** über den Moosweg im Bereich der Minigolfanlage und des Spielplatzes.
- **Unklare Vortrittsverhältnisse** aufgrund von durchlaufenden Steinreihen bei der Einmündung der Mooshalde in den Moosweg, sowie bei der Einmündung des Gässli und der Einfahrt auf Parz. Nr. 772 in die Kirchgasse.
- **Ungeeignete Knotengeometrie**, welche das ungebremste Einfahren von der Mooshalde auf den Moosweg ermöglicht.

Abb. 4 Strassenraum mit schlecht erkennbaren Grundstückszufahrten in historischer Bebauung



## 3 Massnahmen

### 3.1 Handlungsbedarf

#### 3.1.1 Praxis im Kanton St. Gallen

Für die Einrichtung einer Tempo-30-Zone ist gemäss Empfehlung der Kantonspolizei vom 1. Januar 2023 (s. Kap.1.3.2) in jedem Fall der Einsatz von baulichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen zu prüfen. Zwingend umzusetzen sind sie dort, wo die Geschwindigkeit  $V^{85}$  zum Zeitpunkt der Planung grösser als 40 km/h ist. Bei tieferen Geschwindigkeiten kann darauf verzichtet werden. Ziel ist es, in jedem Fall den vom BFU vorgegebenen Richtwert von 38 km/h ( $V^{85}$ ) nicht zu überschreiten.

#### 3.1.2 Grundausrüstung Tempo-30-Zone

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

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

#### 3.1.3 Zusätzliche Massnahmen Tempo-30-Zone

Zur Senkung bzw. Sicherung des Geschwindigkeitsregimes und Erhöhung der Verkehrssicherheit sind gegebenenfalls (s. Kap. 3.1.1) zusätzliche Massnahmen wie Gestaltungs- und Verkehrsberuhigungselemente anzuordnen. Dies können folgende Massnahmen sein:

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

## 3.2 Massnahmenkatalog

### 3.2.1 Massnahmenplan

Die nachfolgend beschriebenen Massnahmen sind im beiliegenden Massnahmenplan verortet.

### 3.2.2 Massnahmentypen

Alle durchgeführten Verkehrsmessungen im Betrachtungsgebiet der geplanten Tempo-30-Zone weisen einen Geschwindigkeitswert ( $V^{85}$ ) von unter 40 km/h auf (s. Kap. 2.1). Aufgrund der vorherrschenden Fahrgeschwindigkeit ist dementsprechend kein Bedarf an Zusatzmassnahmen vorhanden. Die vorgesehenen Massnahmen beschränken sich deshalb grösstenteils auf die Grundausrüstung der Tempo-30-Zone.

Eine Ausnahme bildet der Knoten im Süden des Betrachtungsgebiets, bei dem Mooshalde und Messmergasse in den Moosweg einmünden. An dieser Stelle wird ein Sicherheitsdefizit erkannt, welches durch zusätzliche bauliche Massnahmen zu beheben ist.

#### Grundausrüstung

##### Zoneneingänge

Die Übergänge zwischen dem übrigen Strassennetz und der Tempo-30-Zone werden mittels Zonensignalisation und der Bodenmarkierung «ZONE 30» angezeigt. Diese Eingangstore machen darauf aufmerksam, dass ein Wechsel der maximal zulässigen Fahrgeschwindigkeit erfolgt. Bei ausreichenden Platzverhältnissen wird eine Stele auf der Strassenfläche platziert, welche eine verlangsamende Wirkung auf den einfahrenden Verkehr hat. Bei engen oder unübersichtlichen Eingängen wird ein Signalständer ausserhalb der Strassenfläche eingesetzt. Die Zugänge zur Tempo-30-Zone Moos erfolgen über die St. Gallerstrasse sowie über die Mooshalde.

##### Rechtsvortrittsregelung

Zur Verdeutlichung der Rechtsvortrittsregelung wird die Markierung «Rechtsvortritt» an übergeordneten Knoten (z.B. Kirchgasse-Moosweg) platziert. Ausserdem wird diese Markierung dort eingesetzt, wo aufgrund der Strassengestaltung, beispielsweise durch eine Steinreihe, Unklarheit über die Vortrittsverhältnisse bestehen können (z.B. Moosweg -Mooshalde).

##### Verdeutlichung des Zonencharakters

Innerhalb der Tempo-30-Zone wird in regelmässigen Abständen mit der Bodenmarkierung «30» auf das geltende Temporegime aufmerksam gemacht. Insbesondere nach grösseren Kreuzungen oder wenn der Strassenraum übersichtlicher wird, wird diese Massnahme eingesetzt.

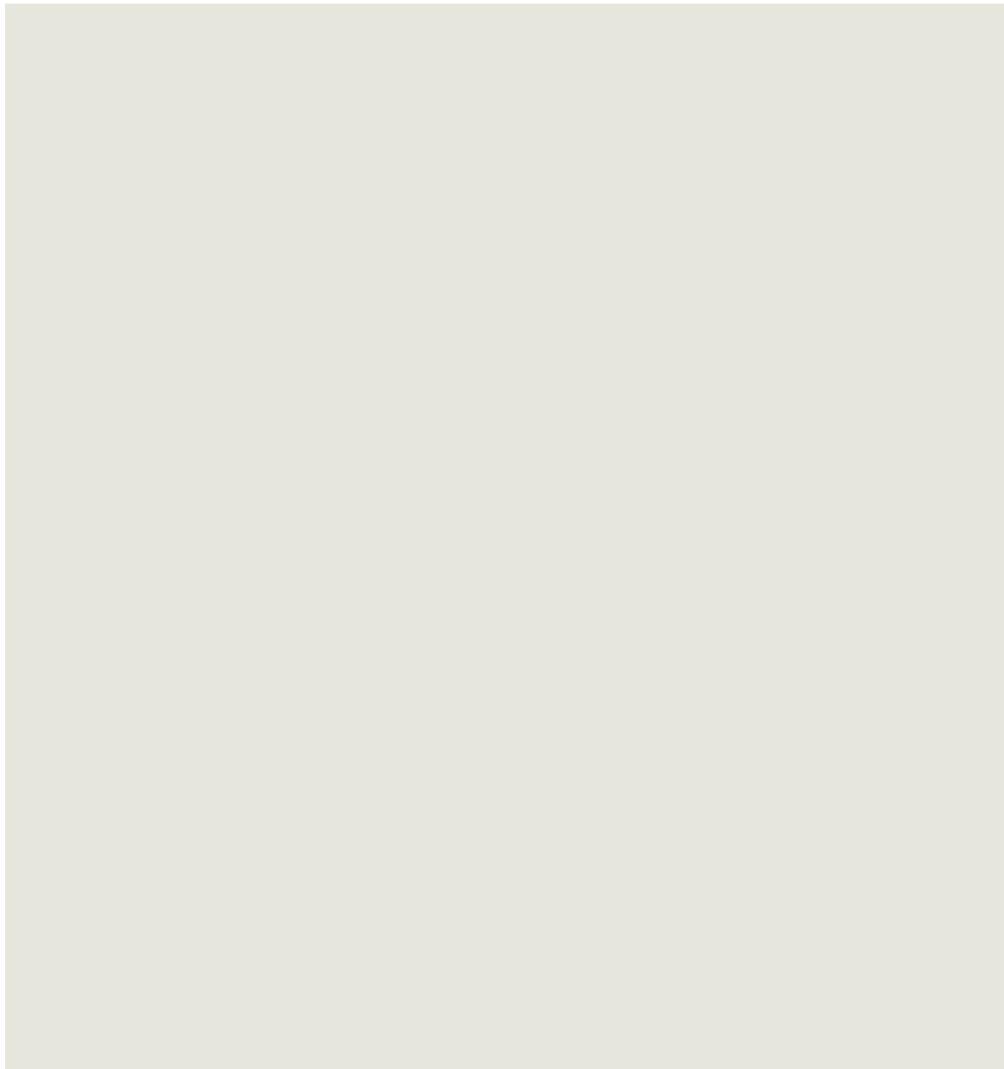
### **Zusätzliche Massnahme**

#### Einfärbung mit Pollern

Die Einmündung der Mooshalde in den Moosweg wird aufgrund der bestehenden Knotengeometrie als Sicherheitsdefizit eingeschätzt. Der Winkel, in dem die beiden Strassen aufeinander treffen, erlaubt das ungebremste Einfahren von der Mooshalde auf den Moosweg. Dies soll verhindert werden, indem eine beige eingefärbte Sperrfläche vor der Einmündung platziert wird, welche dafür sorgt, dass die Fahrbahnen in einem rechten Winkel aufeinander treffen. Dadurch kann eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeit sowie eine Verdeutlichung des Rechtsvortritts erreicht werden. Um zu verhindern, dass die Sperrfläche überfahren wird, werden darauf drei Poller platziert.

# Anhang

## A1 Verkehrsmessungen

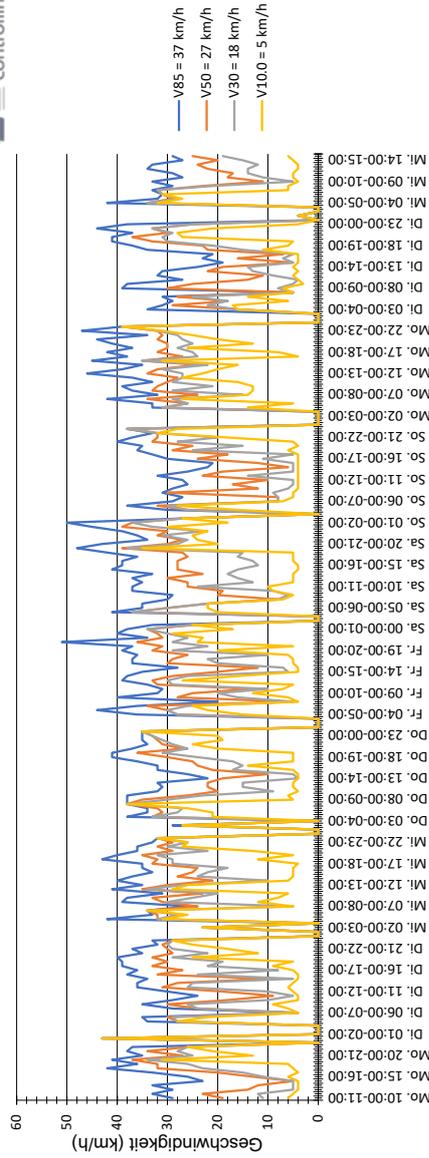


# A1 Verkehrsmessungen

## Marktplatzweg



Verlauf V85, V50, V30

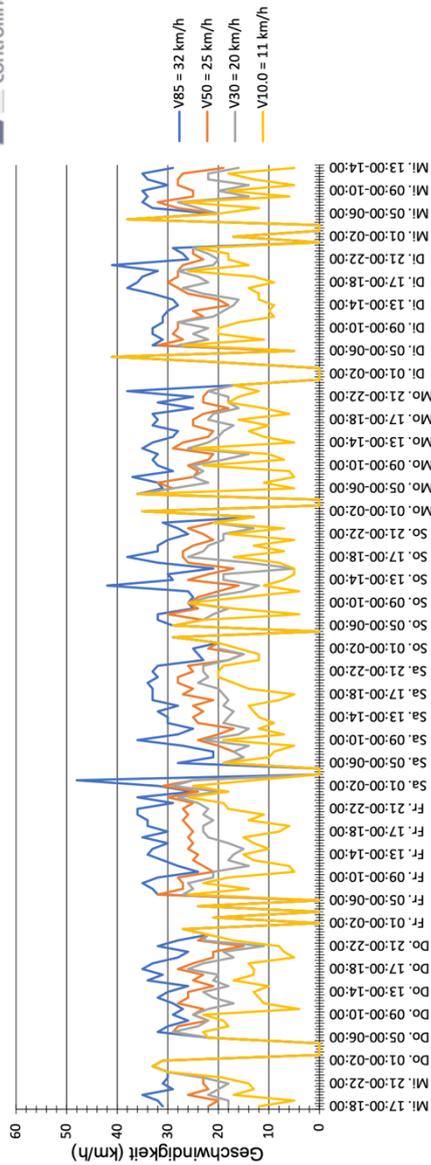


Auswertezeit	Montag, 11. März 2024, 10:00 - Mittwoch, 20. März 2024, 16:00		Anzahl	Vel[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Tempolimit	30 km/h		857	9	42	15
Geschwindigkeitsübertretung	37.00 %		1066	30	61	39
Durchschnittl. Abstand	156.97 s		911	31	61	39
Kolonnenverkehr	3.63 %		117	28	47	35
DTV	322		27	28	36	33
DJV	117530					
Schwerlastverkehrsanteil	4.84 %					
Fahrtrichtung	Beide Richtungen		2978	24	61	37
Bearbeiter:	Marc Hüser					
Kommentar:	Erweiterung Tempo 30 Moos					
Messort:	Marktplatzweg					
Ankommende Fahrzeuge Richtung:	Westen					
Abfahrende Fahrzeuge Richtung:	Osten					

Marktweg



Verlauf V85, V50, V30



Auswertzeit	Mittwoch, 20. März 2024, 17:00 - Mittwoch, 27. März 2024, 14:00	Anzahl	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Tempolimit	30 km/h	331	12	20
Geschwindigkeitsübertretung	21.56 %	583	25	32
Durchschnittl. Abstand	163.92 s	700	27	34
Kolonnenverkehr	3.16 %	241	27	33
DTV	276	42	25	34
DIV	100740			
Schwerlastverkehrsanteil	14.97 %			
Fahrtrichtung	Beide Richtungen	1897	24	32
Bearbeiter:	Marc Huser			
Kommentar:	Erweiterung Tempo 30 Moos			
Messort:	Marktweg			
Ankommende Fahrzeuge Richtung:	Norden			
Abfahrende Fahrzeuge Richtung:	Süden			

# Beilage

## B1 Massnahmenplan

