



RSI Hauptstrasse, Bettingen

Kurzbericht

23. Mai 2024



Auftraggeber:

Kanton Basel-Stadt
 Justiz- und Sicherheitsdepartement
 Kantonspolizei, Verkehr, Verkehrssicherheit

Projektleitung: Jan Bauer

Begleitung

Gemeinde Bettingen

Gemeinderat

Daniel Schoop

Projektverfasserin:

SNZ Ingenieure und Planer AG
 Siewerdstrasse 7
 CH-8050 Zürich
 Telefon +41 44 318 78 78
 info@snz.ch
 www.snz.ch

Projektleitung: Nicole Grau
 Koreferat: Peter Spacek

Projektdaten:

Auftragsnummer:

SNZ#5684

Ablagepfad:

R32\5684_RSI_Bettingen_v2.docx

Version	Datum	Firma/Verfasser	Änderungen/Bemerkungen
1	05.04.2024	SNZ/NG	Entwurf
2	23.05.2024	SNZ/NG	Definitiver Bericht nach Begehung

Inhalt

1	Ausgangslage und Auftrag	5
2	Vorgehen	5
3	Allgemeines	5
	3.1 Bearbeitungssperimeter	5
	3.2 Strassenmerkmale	6
	3.3 Begehung	6
4	Sicherheitsdefizite und mögliche Massnahmen	7
5	Schlussfolgerung	21

1 Ausgangslage und Auftrag

Für die Hauptstrasse in der Gemeinde Bettingen (Kanton Basel-Stadt) werden in den nächsten Jahren verschiedene Planungen laufen und Projekte umgesetzt werden (u. a. Hochwasserschutzprojekt, evtl. grösserer Werkleitungsbau, Anpassungen ÖV). Zudem besteht von Seiten Bevölkerung das Anliegen die Schulwegsicherheit zu erhöhen. Aus diesen Gründen wurde SNZ Ingenieure und Planer AG mit der Durchführung einer Road Safety Inspection (RSI) für die Hauptstrasse in Bettingen beauftragt. Die Erkenntnisse daraus sollen u. a. bei der Erarbeitung der verschiedenen Projekte berücksichtigt werden.

2 Vorgehen

Die Durchführung der RSI erfolgte gemäss VSS-Norm SN 641 723 «Strassenverkehrssicherheit; Inspektion». Vor Ort wurde die Strecke mit einem Auto befahren sowie anschliessend zu Fuss begangen und die relevanten Elemente beurteilt. Dabei wurde eine Morgen- spitzenstunde sowie eine Stunde über Mittag beobachtet, so dass die Aspekte der Schulwegsicherheit berücksichtigt werden können.

Nach der Begehung erfolgte eine zusätzliche Überprüfung der kritischen Bereiche im Büro (u. a. Sichtweitenbeurteilung) anhand von GIS-Plänen.

Die erkannten Sicherheitsdefizite wurden im vorliegenden Kurzbericht zusammengestellt und hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit beurteilt. Für die erkannten Sicherheitsdefizite wurden Massnahmenvorschläge erarbeitet. Abschliessend wurde einer Begehung mit Vertretern des Kantons und der Gemeinde durchgeführt.

3 Allgemeines

3.1 Bearbeitungsperimeter

Der Bearbeitungsperimeter beinhaltet die Kantonsstrasse Hauptstrasse – Chrischonarain in Bettingen ab der Gemeindegrenze bis zum Knoten Chrischonarain/Hohestrasse (Abbildung 1).

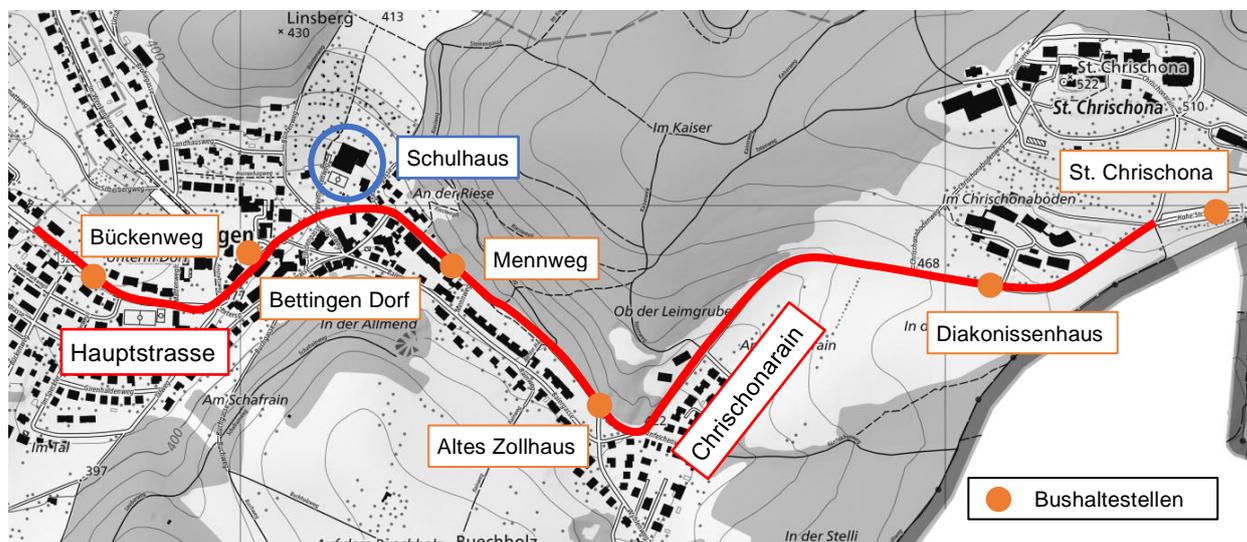


Abbildung 1: Perimeter (Quelle: Gis-Browser Kanton Basel Stadt)

3.2 Strassenmerkmale

Kriterium	Beschreibung
Ortslage	Innerorts, teilweise ausserorts
Strassentyp / Eigentümer	Kantonsstrasse
Höchstgeschwindigkeit	40 km/h innerorts Bettingen 60 km/h ausserorts 50 km/h innerorts St. Chrischona
Verkehrsmengen	DTV Hauptstrasse Höhe Schulhaus: 792 Fz/Tag (Erhebung Kanton, Okt./Nov. 2023)
Buslinien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nr. 32: Rotengraben – Chrischonaklinik, 15 min-Takt ▪ Nr. 42: Bettingen – Bahnhof SBB, HVZ 15 min-Takt, mit Wenden an der Haltestelle Bettingen Dorf
Fussverkehr	Keine Angaben zum Fussgängeraufkommen Infrastruktur entlang Hauptstrasse: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Grösstenteils beidseitig Trottoir Infrastruktur entlang Chrischonarain: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Einseitiges Trottoir (teilweise unbefestigt) Querungen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Total 9 Fussgängerstreifen, davon 5 mit Mittelschutzinsel Schulweg zur Primarschule entlang Hauptstrasse und Chrischonarain sowie von/zur Bushaltestelle Bettingen Dorf
Radverkehr	Vergleichsweise viel Radverkehr (v. a, E-Bikes) vorhanden.

Tabelle 1: Strassenmerkmale im Bearbeitungsperimeter

3.3 Begehung

Datum / Uhrzeit: 29. Februar 2024 / 7:30 bis 12:30 Uhr

Inspektorin: Nicole Grau

4 Sicherheitsdefizite und mögliche Massnahmen

In den beiden folgenden Abbildungen sind sämtliche erkannten Sicherheitsdefizite im Betrachtungsperimeter lokalisiert. Eine detaillierte Beschreibung dieser Defizite mit einer Einschätzung der Auswirkungen (Kombination der Eintrittswahrscheinlichkeit eines Unfalls und dessen möglicher Schwere) sowie denkbare Massnahmen sind in der nachfolgenden Tabelle ersichtlich.

Die Einteilung der Auswirkungen richtet sich nach der Matrix gemäss SN 641 723 und wird in die folgenden Kategorien eingeteilt:

klein
mittel
hoch

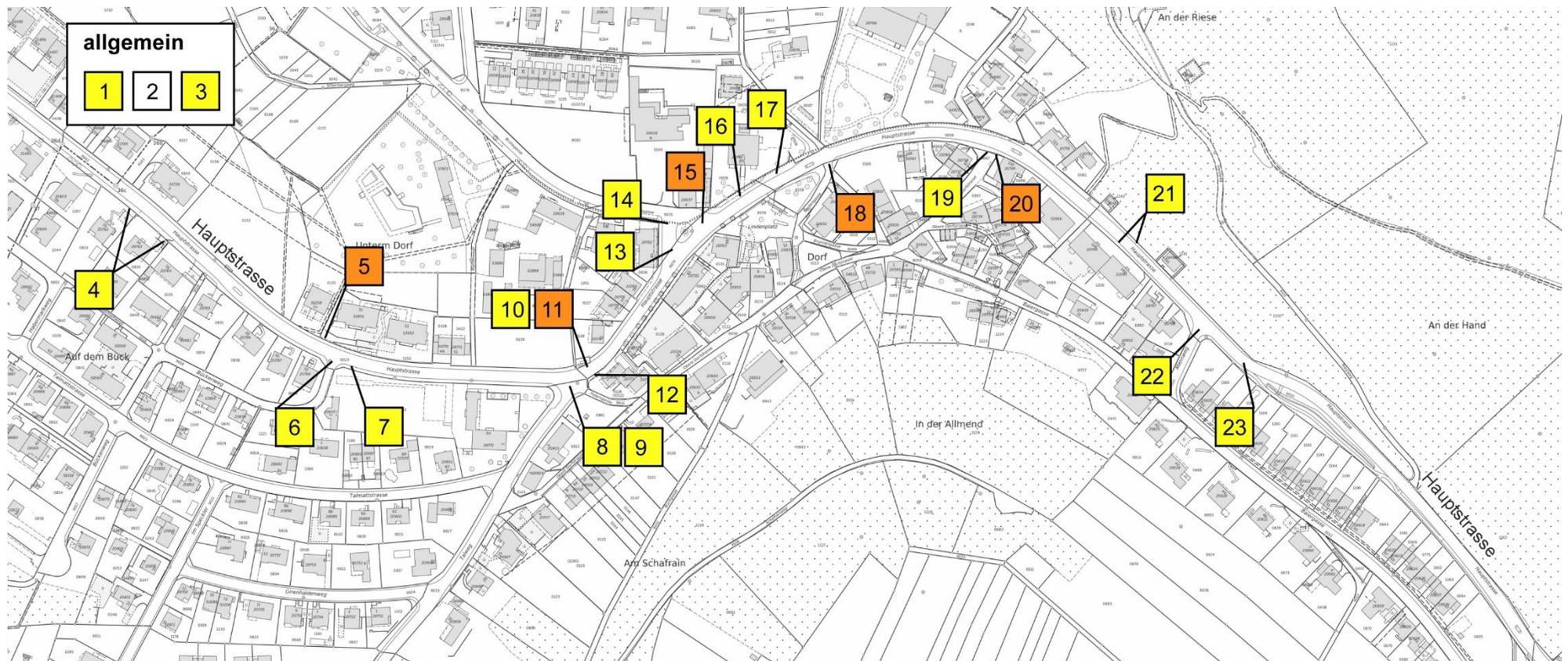


Abbildung 2: Übersicht erkannte Sicherheitsdefizite, Abschnitt West (Quelle: Gis-Browser Kanton Basel Stadt)

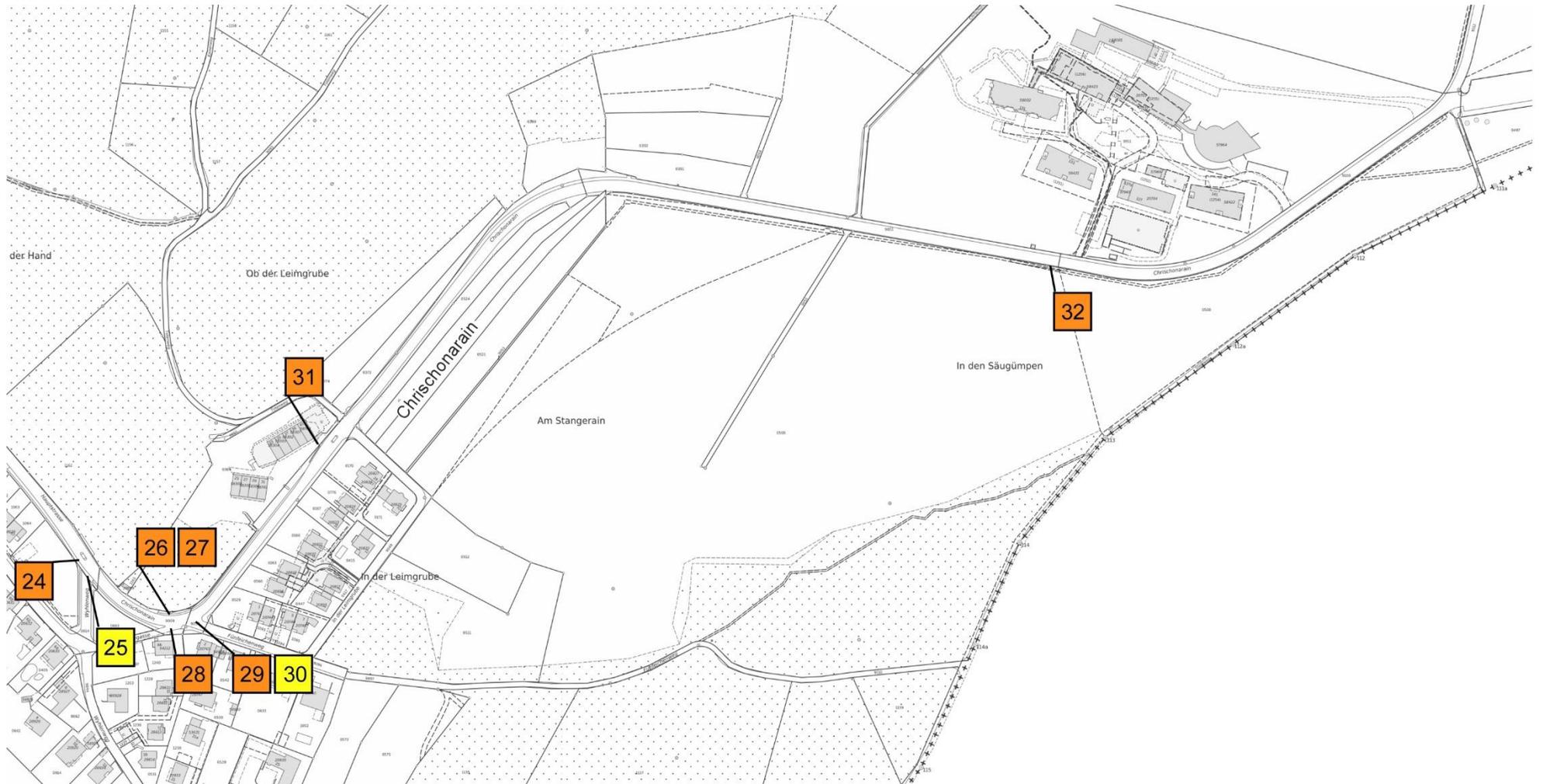


Abbildung 3: Übersicht erkannte Sicherheitsdefizite, Abschnitt Ost (Quelle: Gis-Browser Kanton Basel Stadt)

Nr.	Ort	Beschreibung Sicherheitsdefizit	Foto	Auswirkungen	Mögliche Massnahme
1	Allgemein	Schlechter Strassenzustand (Risse, Unebenheiten)		Gering	<ul style="list-style-type: none"> Instandstellung Strassenfahrbahn
2	Allgemein FGS	Beleuchtung bei FGS möglicherweise ungenügend, Beleuchtung nur einseitig (keine abschliessende Prüfung möglich)		Offen	<p>Kurzfristig:</p> <ul style="list-style-type: none"> Überprüfung Beleuchtung bestehende FGS, bei Bedarf Ergänzung Beleuchtung als Sofortmassnahme <p>Bei Instandstellung bzw. Umsetzung Strassenprojekt:</p> <ul style="list-style-type: none"> Anpassung Beleuchtung vorsehen
3	Allgemein	Diverse private Zufahrten mit geringen Sichtweiten sowie Rückwärtsmanövern		Gering	<ul style="list-style-type: none"> Einhaltung Sichtweiten durchsetzen (Rückschnitt Bepflanzung) Sichtweiten bei Projekten sicherstellen (bauliche Anpassungen)

Nr.	Ort	Beschreibung Sicherheitsdefizit	Foto	Auswirkungen	Mögliche Massnahme
4	Hauptstrasse 10 / 14	Private Zugänge direkt auf Strasse (kein Trottoir), FG müssen direkt Fahrbahn queren (Sichtweiten für FG jedoch genügend)		Gering	Bei Instandstellung bzw. Umsetzung Strassenprojekt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ergänzung Trottoir prüfen
5	Private Ausfahrt Hauptstrasse 31	Ausfahrt aus Garage spitzwinklig, Sicht insbesondere nach links auf Gehweg (mit Gefälle), aber auch auf die Fahrbahn eingeschränkt		mittel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Spiegel in Verlängerung Ausfahrt ergänzen
6	Einmündung Bückenweg	STOP bei genügender Sicht		Gering	Kurzfristig: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anpassung zu «Kein Vortritt» Bei Instandstellung bzw. Umsetzung Strassenprojekt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erstellung Trottoirüberfahrt

Nr.	Ort	Beschreibung Sicherheitsdefizit	Foto	Auswirkungen	Mögliche Massnahme
7	FGS Höhe Bückenweg	Randstein Südseite nicht bzw. nur teilweise abgesenkt		Gering	Bei Instandstellung bzw. Umsetzung Strassenprojekt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erstellung normgerechter FGS
8	Einmündung Talweg	Überlagerung mit Einmündung Petersgasse (grosser Einmündungsbereich), STOP bei genügender Sicht		Gering	Bei Instandstellung bzw. Umsetzung Strassenprojekt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erstellung Trottoirüberfahrt inkl. Entflechtung Talweg und Petersgasse
9	Einmündung Talweg	Fussverkehrsführung entlang Hauptstrasse nicht durchgehend bzw. mit Umweg, FGS über Petersgasse im Einmündungsbereich nicht normkonform (u.a. geschützte Wartebe- reiche, Sichtweiten)		Gering	Kurzfristig: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufhebung FGS über Petersgasse Bei Instandstellung bzw. Umsetzung Strassenprojekt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erstellung Trottoirüberfahrt (vgl. Nr.8)

Nr.	Ort	Beschreibung Sicherheitsdefizit	Foto	Auswirkungen	Mögliche Massnahme
10	FGS Höhe Talweg	FGS bei Zufahrt aus Westen aufgrund leichter Kuppe erst spät erkennbar, Signal jedoch erkennbar		Gering	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verschiebung FGS westlich der Einmündung Talweg (vgl. auch Nr. 11)
11	FGS Höhe Talweg	Sichtweite auf nördlichen Warteraum bei Zufahrt aus Osten ungenügend ($S_{\text{vorh}} = 34\text{m}$, $S_{\text{erf.}} = 40\text{ m (40 km/h)}$)		Mittel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verschiebung FGS westlich der Einmündung Talweg
12	FGS Höhe Talweg	Einengung Trottoir im südlichen Bereich des Fussgängerstreifens, südlicher Warteraum baulich nicht geschützt (Randstein überfahrbar)		Gering	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verschiebung FGS westlich der Einmündung Talweg (vgl. auch Nr. 11)

Nr.	Ort	Beschreibung Sicherheitsdefizit	Foto	Auswirkungen	Mögliche Massnahme
13	Bushaltestelle Bettingen Dorf	Ungenügende Länge Bushaltestelle bei gleichzeitigem Halt zweier Busse (kommt wenige Male am Tag vor, aktuell MHVZ und AHVZ Mo – Fr)		Gering	Mittelfristig: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anpassung Busführung oder Bushaltestellen (Verschiebung Richtung Norden als Fahrbahnhaltestelle?) ▪
14	Bushaltestelle Bettingen Dorf	Erkennbarkeit Führung MIV schlecht (Markierung abgefahren), MIV fährt teilweise über Bus-Haltestellen		Gering	Kurzfristig: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Markierung erneuern Mittelfristig: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anpassung Bushaltestellen und Umgestaltung Platz

Nr.	Ort	Beschreibung Sicherheitsdefizit	Foto	Auswirkungen	Mögliche Massnahme
15	Fussverkehrs-führung im Bereich Dorfplatz	Fehlende Fussverkehrsinfrastruktur auf der Nordseite der Hauptstrasse im Bereich des Dorfplatzes (inkl. Zugang Bushaltestelle), Teil des Schulwegs		Mittel	Mittelfristig: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anpassung Bushaltestellen (Verschiebung Richtung Norden als Fahrbahnhaltestelle?) Erstellung durchgehende Fussverkehrsinfrastruktur entlang Hauptstrasse
16	Hauptstrasse, Dorfplatz bis Einmündung Büntenweg	Strassenrand beidseitig über weite Abschnitte abgesenkt oder tief ausgeführt (Gefahr für Ausweichen von Mfz auf Trottoir)		Gering	Bei Instandstellung bzw. Umsetzung Strassenprojekt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erstellung normgerechter Trottoirabschluss

Nr.	Ort	Beschreibung Sicherheitsdefizit	Foto	Auswirkungen	Mögliche Massnahme
17	Hauptstrasse Höhe Nr. 95	Kurzzeit-Parkfelder entlang Hauptstrasse gegenüber Trottoir baulich nicht abgetrennt (Randstein abgesenkt), Fahrverhalten von/zu Kurzzeit-Parkfeldern mit Wendemanövern in den Büntenweg und somit im Bereich der Fussverkehrsquerung der Hauptstrasse Richtung Schulhaus		Gering	Kurzfristig: <ul style="list-style-type: none"> Aufhebung Parkfelder (entlang Brohegasse Parkfelder vorhanden)
18	Einmündung Lindengasse	Einmündung mit STOP: Sichtweite nach rechts ungenügend ($S_{\text{vorh}} = \text{ca. } 35 \text{ m}$ bei $B = 1.5 \text{ m}$, $S_{\text{erf.}} = 45 \text{ m}$ (40 km/h)*) *: aufgrund Gefälle bei untergeordneter VS wird mittlerer Wert aus Wertebereich gemäss VSS-Norm SN 40 273a angewendet		Mittel	<ul style="list-style-type: none"> Einhaltung Sichtdreieck sicherstellen (Anpassung Bepflanzung, Zaun)
19	Einmündung Obere Dorfstrasse	Trottoirüberfahrt mit sehr breitem Einmündungsbereich (grosser Konfliktbereich)		Gering	Bei Instandstellung bzw. Umsetzung Strassenprojekt: <ul style="list-style-type: none"> Einengung Einmündungsbereich und Erstellung normgerechte Trottoirüberfahrt (vgl. auch Nr. 20)

Nr.	Ort	Beschreibung Sicherheitsdefizit	Foto	Auswirkungen	Mögliche Massnahme
20	Einmündung Obere Dorfstrasse	Sicht nach rechts auf Gehweg ungenügend ($S_{\text{vorh}} = \text{ca. } 7 \text{ m}$ bei $B = 2.5 \text{ m}$, $S_{\text{erf.}} = 25 \text{ m}$ ($5\% < i < 8\%$))		Mittel	Bei Instandstellung bzw. Umsetzung Strassenprojekt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Einengung Einmündungsbereich und Sicherstellung Sichtweite nach rechts auf Gehweg
21	Hauptstrasse, Einmündung Obere Dorfstrasse bis Einmündung Mennweg bzw. Bushaltestelle Mennweg	Trottoirbreite mit 1.5 m über längeren Abschnitt beidseitig eingeschränkt, inkl. Bereiche der Bushaltestelle Mennweg		Gering	Bei Instandstellung bzw. Umsetzung Strassenprojekt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbreiterung Trottoir auf 2.0 m (mindestens eine Seite)
22	Einmündung Mennweg	STOP bei genügender Sicht		Gering	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anpassung zu «Kein Vortritt»

Nr.	Ort	Beschreibung Sicherheitsdefizit	Foto	Auswirkungen	Mögliche Massnahme
23	Kurve östlich Einmündung Mennweg	Quergefälle in Kurve nach aussen		Gering	Bei Instandstellung bzw. Umsetzung Strassenprojekt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anpassung Quergefälle
24	FGS Höhe Wyhlenweg	Sichtweite auf östlichen Warteraum bei Zufahrt aus Südosten ungenügend ($S_{\text{vorh}} = 30 \text{ m}$, $S_{\text{erf.}} = 40 \text{ m}$ (40 km/h)), Signal Achtung Fussgängerstreifen (1.22) vorhanden		Mittel	Sofortmassnahme: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Grosszügiger Rückschnitt Bepflanzung Kurzfristig: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Kurvenbereich lokal abw. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h prüfen (vgl. auch Nr. 26 bis 29) Bei Instandstellung bzw. Umsetzung Strassenprojekt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verschiebung FGS und Bushaltestelle Rtg. Westen (vgl. auch Nr. 26)

Nr.	Ort	Beschreibung Sicherheitsdefizit	Foto	Auswirkungen	Mögliche Massnahme
25	Einmündung Wylenweg	Trottoirüberfahrt stark schiefwinklig (Sicht auf Gehweg eingeschränkt)		Gering	Bei Instandstellung bzw. Umsetzung Strassenprojekt: <ul style="list-style-type: none"> Erstellung rechtwinklige Einmündung mittels Trottoirüberfahrt
26	Kurvenbereich Hauptstrasse / Chrischonarain	Anhaltesichtweite im Kurvenbereich knapp ungenügend ($S_{\text{vorh}} = \text{ca. } 35 \text{ m}$, $S_{\text{eff.}} = \text{ca. } 40 \text{ m}$ (40 km/h, $i = \text{ca. } -6 \%$) Gefahr bei haltendem Fahrzeug hinter Bus oder FGS (Gefahrensignalisation vor Kurve vorhanden)		Mittel	Sofortmassnahme: <ul style="list-style-type: none"> Grosszügiger Rückschnitt Bepflanzung Kurzfristig: <ul style="list-style-type: none"> Im Kurvenbereich lokal abw. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h prüfen (vgl. auch Nr. 24, 27, 28 und 29) Bei Instandstellung bzw. Umsetzung Strassenprojekt: <ul style="list-style-type: none"> Verschiebung FGS und Bushaltestelle Rtg. Westen (vgl. auch Nr. 24)
27	Kurvenbereich Hauptstrasse / Chrischonarain	Strassenbreite im Kurvenbereich mit 6.0 m zu gering (keine normgerechte Kurvenverbreiterung), doppelte Anhaltesichtweite nicht vorhanden Dieser Konflikt verschärft sich aufgrund der neuen, breiteren Busse, welche ab Mai 2024 eingesetzt werden.		Mittel	Sofortmassnahme: <ul style="list-style-type: none"> Versetzen Gefahrensignal Kurzfristig: <ul style="list-style-type: none"> Verlängerung Schrammbord bis um Kurve Im Kurvenbereich lokal abw. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h prüfen (vgl. auch Nr. 24, 26, 28 und 29) Bei Instandstellung bzw. Umsetzung Strassenprojekt: <ul style="list-style-type: none"> Verbreiterung Fahrbahn im Kurvenbereich (Begegnungsfall LW/LW bzw. Bus/LW sicherstellen)

Nr.	Ort	Beschreibung Sicherheitsdefizit	Foto	Auswirkungen	Mögliche Massnahme
28	Einmündung Baiergasse	Schiefwinklige Einmündung (Linkseinmünden nicht erlaubt) im Kurvenbereich, Sicht beim Linksabbiegen vom Chrischonarain in die Baiergasse auf den entgegenkommenden Verkehr ungenügend		Mittel	Kurzfristig: <ul style="list-style-type: none"> Im Kurvenbereich lokal abweichende Höchstgeschwindigkeit 30 km/h prüfen (vgl. auch Nr. 24, 26, 27 und 28) Bei Instandstellung bzw. Umsetzung Strassenprojekt: <ul style="list-style-type: none"> Aufhebung Einmündung Baiergasse prüfen (Erschliessung via Wylenweg (jedoch prüfen, ob nicht Verschlechterung aufgrund Sichtweite auf neue Linksabbieger in Wylenweg))
29	Einmündung Fünfeichenweg	Schiefwinklige Einmündung im Kurvenbereich, Sicht beim Linksabbiegen vom Chrischonarain in die Fünfeichenweg auf den entgegenkommenden Verkehr ungenügend		Mittel	Kurzfristig: <ul style="list-style-type: none"> Im Kurvenbereich lokal abw. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h prüfen (vgl. auch Nr. 24 und 26 bis 28) Bei Instandstellung bzw. Umsetzung Strassenprojekt: <ul style="list-style-type: none"> Optimierung Geometrie Einmündung (evtl. Trottoirüberfahrt) Verbesserung Sichtweite im Kurveninnenbereich
30	Einmündungen Fünfeichenweg und Baiergasse	keine durchgehende Fussverkehrsführung		Gering	Bei Instandstellung bzw. Umsetzung Strassenprojekt: <ul style="list-style-type: none"> Erstellung Trottoirüberfahrt Fünfeichenweg (und Baiergasse oder deren Aufhebung)

Nr.	Ort	Beschreibung Sicherheitsdefizit	Foto	Auswirkungen	Mögliche Massnahme
31	Chrischonarain, Ausfahrt Tiefgarage Nr. 25 – 41	Abstand Mauer zu Fahrbahn zu gering bzw. knapp eingehalten (ca. 30 cm), jedoch in kritischem Bereich der Verschwenkung nach dem FGS		Mittel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mittelinsel als Eingangstor nördlich Einmündung In der Leimgrube anordnen ▪ Verschiebung inkl. FGS oder FGS belassen und ohne Mittelinsel (mit Verschiebung Fahrbahnrand sind Sichtweiten ausreichend)
32	FGS Bushaltestelle Diakonissenhaus	FGS ohne Insel im Bereich Bushaltestelle kritisch, wenn Fahrzeug einen haltenden Bus in Fahrrichtung Osten überholt, ist der Wartebereich des FGS erst sehr spät erkennbar ($S_{\text{vorh}} = \text{ca. } 20 \text{ m}$, $S_{\text{erf.}} = 55 \text{ m}$ (50 km/h))		Mittel	<p>Kurzfristig:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Überholverbot des haltenden Busses mittels Sicherheitslinie <p>Bei Instandstellung bzw. Umsetzung Strassenprojekt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mittelinsel erstellen oder FGS verschieben

5 Schlussfolgerung

Insgesamt wurden bei der Sicherheitsinspektion 32 Defizite erkannt, wobei bei keinem die Auswirkungen als hoch eingestuft wurde.

Häufungen von (massgebenden) Defiziten sind in drei Bereichen vorhanden. Dies sind der Bereich der Einmündung Talweg, der Bereich von der Bushaltestelle Bettingen Dorf bis zur Einmündung Büntenweg sowie der Kurvenbereich Hauptstrasse/Chrischonarain. Diese drei Bereiche sowie weitere einzelne massgebende Defizite sind nachfolgend zusammengefasst und mögliche Massnahmen kurz beschrieben. Die weiteren Defizite (mit geringen Auswirkungen) sind bei einer Instandstellung oder einer Umsetzung eines Strassenprojekts nach Möglichkeit zu beheben bzw. zu optimieren.

FGS und Einmündung Talweg

Beim Fussgängerstreifen Höhe Einmündung Talweg ist die Sichtweite auf den nördlichen Wartebereich aus Fahrtrichtung Osten eingeschränkt (Nr. 11¹). Zudem ist die Erkennbarkeit aus Richtung Westen aufgrund der leichten Kuppe erschwert (Nr. 10) und die Breite des südlichen Wartebereichs sehr schmal (Nr. 12). Es wird empfohlen den Fussgängerstreifen zu verschieben und westlich der Einmündung Talweg anzuordnen.

Die Einmündungen Talweg und Petersgasse sind heute überlagernd. Zudem ist über die Petersgasse ein Fussgängerstreifen mit Defiziten vorhanden. Aufgrund der sehr geringen Verkehrsmengen werden die Defizite als gering eingestuft. Nichtsdestotrotz sollten Massnahmen umgesetzt werden. Kurzfristig wird empfohlen den Fussgängerstreifen aufzuheben. Zur Erstellung einer durchgehenden Fussverkehrsinfrastruktur entlang der Hauptstrasse, ist mittelfristig eine Trottoirüberfahrt Talweg zu prüfen, wobei eine Entflechtung mit der Petersgasse erfolgen sollte.

Abschnitt Bushaltestelle Dorf, Einmündung Brohegasse bis Einmündung Büntenweg

Zwischen der Bushaltestelle Dorf und dem Schulhaus Bettingen ist keine durchgehende Fussverkehrsinfrastruktur vorhanden (Nr. 15). Es muss sowohl die Brohegasse im Einmündungsbereich sowie der Busplatz gequert werden, wobei teilweise Sichteinschränkungen vorhanden sind (z. B. bei Fahrzeug bei der Einmündung Brohegasse). Die Querungsbreiten sind aufgrund der grossen Einmündungstrichtern sehr gross. Dies ist insbesondere für jüngere Kinder als kritisch zu beurteilen, auch wenn die Verkehrsmengen allgemein tief sind.

Mittelfristig ist eine Anpassung des gesamten Platzes anzustreben. Die Lage der Bushaltestellen ist zu prüfen (Verschiebung nördlich der Einmündung Brohegasse) und eine durchgehende Fussverkehrsinfrastruktur zu erstellen. Gleichzeitig wäre die Problematik der ungenügend langen Bushaltekante zu lösen (Nr. 13). Gleichzeitig sollte der gesamte Abschnitt bis zur Einmündung Büntenweg mitberücksichtigt werden und mindestens die Randabschlüsse (Nr. 16, 17) nicht überfahrbar erstellt werden.

Kurvenbereich Hauptstrasse / Chrischonarain

Im Kurvenbereich Hauptstrasse / Chrischonarain überlagern sich mehrere Defizite, was zu einer kritischen Situation hinsichtlich Verkehrssicherheit führt (Nr. 24 bis 30). Die Sicht im Kurveninnenbereich ist eingeschränkt und somit die Anhaltesichtweite knapp ungenügend. Dies ist einerseits kritisch, wenn Fahrzeuge hinter einem Bus an der Bushaltestelle Altes Zollhaus oder beim Fussgängerstreifen halten und von einem weiteren Fahrzeug (auch Velo) erst sehr spät erkannt werden. Andererseits ergeben sich Defizite bei ab- und einbiegenden Fahrzeugen von/zu den einmündenden Strassen an der Kurvenaussenseite. Im Weiteren ist die Fahrbahn im Kurvenbereich sehr eng (ca. 6.0 m), so dass ein Kreuzen zweier LW oder Busse nur knapp bzw. mit Ausweichen in die Aussenbereiche möglich ist. Dieser Konflikt verschärft sich aufgrund der neuen, breiteren Busse, welche ab Mai 2024 eingesetzt

¹ Defizit Nr. gemäss Kapitel 4

werden. Die Problematik wird durch die geringen Sichtweiten zudem verschärft, da die entgegenkommenden Fahrzeuge erst spät erkannt werden und sich so abrupte Fahrmanöver ergeben können.

Als Sofortmassnahmen sind die Bepflanzung in der Kurveninnenseite grosszügig zurückzuschneiden sowie die bestehende Signaltafel auf der Kurveninnenseite zurückzusetzen.

Als kurzfristige Massnahme kann eine weitere Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im Kurvenbereich erfolgen. Zudem ist zu prüfen, ob eine Verlängerung des Schrammbordes in der Kurveninnenseite möglich ist.

Mittelfristig ist einerseits die Verschiebung der Bushaltestelle sowie des Fussgängerstreifens Richtung Westen zu prüfen. Andererseits kann eine Optimierung durch die Anpassung der Geometrie der einmündenden Strassen, der Aufhebung der Einmündung Baiergasse sowie der Erstellung einer durchgehenden Fussverkehrsinfrastruktur erreicht werden.

Weitere einzelne massgebende Defizite

Die Ausfahrt aus der Tiefgarage Höhe Hauptstrasse 31 erfolgt stark schiefwinklig und die Sicht insbesondere nach links auf den Gehweg (mit Gefälle), aber auch auf die Fahrbahn ist eingeschränkt (Nr. 5). Eine bauliche Anpassung ist kaum möglich. Mit einem Spiegel in der Verlängerung der Ausfahrt, kann die Überblickbarkeit des Gehwegs verbessert werden.

Bei der Lindengasse (Einmündung mit STOP) ist die Sichtweite nach rechts eingeschränkt (Nr. 16). Das erforderliche Sichtdreieck ist sicherzustellen.⁸

Die Trottoirüberfahrt Obere Dorfstrasse weist einen sehr breiten Einmündungsbereich auf. Zudem ist die Sicht auf den Gehweg nach rechts ungenügend (Nr. 20). Der Einmündungsbereich könnte eingengt und dadurch die Sichtweiten optimiert werden.

Bei der Ausfahrt der Tiefgarage Höhe Chrischonarain Nr. 25 – 41 ist der Abstand der Mauer zur Fahrbahn sehr gering (ca. 30 cm) und aufgrund der Verschwenkung der Fahrbahn in einem kritischen Bereich (Nr. 31). Es wird empfohlen die Mittelinsel als Übergang ausserorts/innerorts nördlich der Einmündung anzuordnen. Der Fussgängerstreifen kann entweder mit der Insel verschoben werden oder er bleibt am heutigen Standort (durch die Anpassung des Strassenrands wären die Sichtweiten eingehalten).

Bei der Bushaltestelle Diakonissenhaus ist ein Fussgängerstreifen ohne Mittelschutzinsel vorhanden. Bei einem Überholvorgang eines haltenden Busses kann sich eine kritische Situation ergeben, da die Sichtweite auf den Wartebereich deutlich zu gering ist (Nr. 32). Kurzfristig ist das Überholen eines Busses durch eine Sicherheitslinie zu unterbinden. Mittelfristig ist die Erstellung einer Mittelinsel bzw. eine Verschiebung des Fussgängerstreifens anzustreben.