
Gemeinde Röschenz / BL

Stand vom 1.9.2020

Konzept Verkehrsberuhigung

Gutachten Tempo-30-Zonen

- Flue
 - Bündtenweg
-



Basel, 1.9.2020/1922.4/V02

Inhaltsverzeichnis

1	<u>Ausgangslage, Auftrag und Mitwirkung</u>	2
1.1	Ausgangslage und Auftrag	2
1.2	Mitwirkung	2
1.3	Beschlüsse der Gemeinderatssitzung vom 18. Mai 2020	3
2	<u>Vorprüfung und Prüfung durch den Kanton, Ergebnisse</u>	3
3	<u>Ist-Zustand</u>	4
3.1	Strassenhierarchie in Röschenz	4
3.2	Quartier Flue	5
3.3	Quartier Bündtenweg	10
4	<u>Gesetzliche Rahmenbedingungen, Zonenperimeter und Ziele</u>	15
4.1	Gesetzliche Rahmenbedingungen	15
4.2	Zonenperimeter	15
4.3	Privatstrassen in Tempo-30-Zonen	16
4.4	Trottoirüberfahrt (vgl. SN 640 242)	16
4.5	Freiwillig Tempo 30	17
4.6	Parkverbot, Parkierung	17
4.7	Ziele für die Gemeinde Röschenz	18
5	<u>Maßnahmen und Auswirkungen</u>	18
5.1	Ausgangslage	18
5.2	Generelle Maßnahmen	19
5.3	Ruhender Verkehr	21
5.4	Begleitende Geschwindigkeitskontrollen	21
5.5	Öffentlichkeitsarbeit	21
5.6	Maßnahmen zu Gunsten der Wohn- und Lebensqualität	21
5.7	Erfolgskontrollen	21
6	<u>Auswirkungen</u>	22
6.1	Auf die Gemeindestrassen	22
6.2	Auf die übergeordneten Strassen	22
6.3	Auf den ruhenden Verkehr	22
7	<u>Gesamtbeurteilung und Antrag</u>	22
	<u>Beilagen</u>	22

Aus Gründen der Lesbarkeit wird darauf verzichtet, die konsequente männliche und weibliche Formulierung zu verwenden.

1 Ausgangslage, Auftrag und Mitwirkung

1.1 Ausgangslage und Auftrag

Aus der Bevölkerung wurde der Wunsch geäußert, der Verkehrssicherheit auf den Quartierstrassen in der Gemeinde Röschenz mehr Bedeutung zu schenken. Besonders auf den Zufahrten zum Schulhaus Fluh mit Aula und Sportanlagen sowie zur Grüngutsammelstelle und zu den Landwirtschafts- und Waldflächen werden das Geschwindigkeitsverhalten und die Mitbenutzung der Trottoirs durch den motorisierten Verkehr moniert. In der Folge hat die Gemeinde Ende 2018 beim Büro Pestalozzi & Stäheli GmbH eine Zustandsanalyse der Verkehrssicherheit im Bereich der Sinsen-, Fluh- und Schindelhofstrasse in Auftrag gegeben. Die Analyse (Stand 7.12.2018) hat bestätigt, dass Handlungsbedarf besteht. Zudem wurden verschiedene mögliche Massnahmen aufgezeigt.

An der Informationsveranstaltung vom 13.2.2019 wurden die Analyse und möglichen Massnahmen der interessierten Bevölkerung vorgestellt. Dabei kam von den Anwohnern und vom Gemeinderat klar zum Ausdruck, dass wirksame Verkehrsberuhigungs-Massnahmen resp. die Anordnung von flächenhaften Geschwindigkeitsregime „Tempo 30“ gewünscht werden.

Am 9. April 2019 beschloss der Gemeinderat Röschenz, ein Gutachten für eine Tempo-30-Zone im Wohngebiet südlich der Kantonsstrassen Underdorfstrasse/Lützelstrasse durch das Ingenieurbüro Pestalozzi & Stäheli GmbH ausarbeiten zu lassen.

Das Wohngebiet südlich der Underdorfstr. umfasst die Teilbereiche Flue und Bündtenweg, welche den gleichen Charakter aufweisen, aber fahrenderweise für Personen- und Lastwagen nicht miteinander verbunden sind. Darum werden 2 separate Tempo-30-Zonen in einem gemeinsamen Bericht (inkl. zugehörigen Plänen) geprüft.

1.2 Mitwirkung

Am Dienstag, 17. September 2019 fand in der Aula des Schulhauses Flue eine Mitwirkungsveranstaltung für die Bevölkerung zum Thema „Tempo-30 Zone Flue“ statt. Die Veranstaltung zeigte das generelle Wohlwollen der Bevölkerung im Hinblick auf die Einrichtung von Tempo-30-Zonen, sowohl für einen Großteil der vorgeschlagenen baulichen Massnahmen und der farblichen Gestaltung der Strassenoberfläche als auch für die beabsichtigten Geschwindigkeitskontrollen und die Sensibilisierungskampagne.

Von einer Gruppe Anwohner kritisiert wurde die Einengung bei der nördlichen Einfahrt in die Sinsenstrasse. Eine solche Einengung würde den Verkehrsfluss „massiv“ reduzieren statt nur die Geschwindigkeiten senken. Um aber eine „Torwirkung“ zu erzielen, welche das geschwindigkeitsreduzierte Verkehrsregime anzeigt, kann auf eine seitliche Einengung an der vorgesehenen Stelle kaum verzichtet werden. Die Kantonspolizei Basel-Landschaft erachtet eine verbleibende Durchfahrtsbreite von 3.50 m als ausreichend für alle Fahrzeuge und Fahrbeziehungen. Diese Breite genügt auch für den Begegnungsfall Motorfahrzeug/Velo. Des Weiteren empfiehlt die Kantonspolizei Basel-Landschaft, für eine gute „Torwirkung“, die ursprünglich vorgesehenen Kipppfosten in der seitlichen Einengung der Fahrbahn durch die Zonensignalisation selbst zu ersetzen.

Schleppkurventest bezüglich der Befahrbarkeit der Einengung für die Anwohner, deren Einfahrten sich in nächster Nähe zum „Tor“ befinden, zeigen dass die Ein- und Ausfahrt von den privaten Parkplätzen kein Problem darstellt: Erschliessung Parkplätze hinter Haus Laufenstrasse 2 und Zufahrt mit Tankfahrzeug (Länge 10 m) zu Haus Sinsenstrasse 1.

Im Hinblick auf die Signalisation erachtet die Abteilung Verkehrssicherheit der Kantonspolizei BL das Signal „Parkieren beidseits verboten“ als nicht erforderlich bei einer T30-Zone und der geringen Strassenbreite. Die Signaltafeln „Parkverbot, ausgenommen markierte Felder“ können bei den Zoneneingängen verdeutlichen, dass das Parkieren am Strassenrand verboten ist.

Auch entfernt werden kann am Zoneneingang das Gefahrensignal „Kinder“ (1.23). Die best. Markierungen auf der Fahrbahn zeigen die mögliche Anwesenheit von Kindern deutlich.

1.3 Beschlüsse der Gemeinderatssitzung vom 18. Mai 2020

Der Gemeinderat Röschenz hat an seiner Sitzung vom 18. Mai 2020 beschlossen (s. Beil.), der Gemeindeversammlung vom 10. September 2020 die Einführung der Tempo-30-Zonen in den Gebieten Flue und Bündtenweg zu beantragen. Betreffend der Torwirkung ist der Gemeinderat mit der Montage des Signals „Zone 30“ im Strassenraum nicht einverstanden. Er schlägt vor, die seitlichen Einengungen nur zu markieren, im Durchgangsbereich eine Markierung mit „Rubbeleffekt“ anzuordnen und das Zonensignal am Beleuchtungsmast (hinter Haus Unterdorfstrasse 54) zu montieren. Gemäss Gemeinderat würde eine Verengung der Fahrbahn durch bauliche Massnahmen an dieser Stelle unweigerlich zu Problemen führen.

2 Vorprüfung und Prüfung durch den Kanton, Ergebnisse

Vorprüfung vom 21.8.2020

Als Ergebnis der Vorprüfung teilt die Sicherheitsdirektion BL mit, dass die Grundanforderungen sowie die rechtlichen Voraussetzungen der geplanten Tempo-30-Zonen weitgehend erfüllt sind und ihre Einführung prinzipiell nichts entgegensteht. Es sind lediglich noch wenige signalisationstechnische Anpassungen vorzunehmen. In der Stellungnahme der Polizei BL vom 18.8.2020 wird festgehalten, dass für eine definitive Eingabe zur Anordnung der Zone folgende Punkte zu bereinigen bzw. zu berücksichtigen sind:

- *Der „Hinweis auf Kinder“ darf lediglich im Bereich von Schulen und Kindergärten angebracht werden. Dieser enthält immer eine Markierung und vertikale Signalisation. Entsprechend ist die bestehende Markierung Höhe Sinsenstrasse Nr. 6 zu entfernen und die neu geplante Markierung am Bündtenweg mit der entsprechenden Signalisation zu versehen.*
- *Die Hinweistafeln „Freiwillig 30 km/h wegen uns“ müssen, unabhängig des Standortes, zwingend alle entfernt werden.*
- *Wie aus dem Gutachten hervorgeht, stellt beim Zonenbeginn an der Sinsenstrasse eine Einengung für eine gute „Torwirkung“ kein Problem dar. Entsprechend können wir die Haltung und dürftige Begründung des Gemeinderates, wonach die vorgeschlagene Lösung der Fahrbahnverengung unweigerlich zu Problemen führen würde, nicht nachvollziehbar. Wenn, wie das Gutachten belegt, im Schnitt alle 2 Minuten ein Motorfahrzeug durch die Sinsenstrasse fährt, mag auch die von einer Gruppe von Anwohnern monierte „massive“ Reduktion des Verkehrsflusses nicht zu überzeugen. Für eine Torwirkung empfehlen wir nach wie vor, die Zonensignalisation als Tor direkt auf der Fahrbahn zu platzieren und diese mit einer Abweismarkierung (Randlinie) zu umranden. Die verbleibende Durchfahrtsbreite von 3.50 m bis zur Markierung bzw. ca. 3.80 m bis zum Tor der Zonensignalisation erachten wir für alle Fahrzeuge (auch landwirtschaftliche Fahrzeuge) und Fahrbeziehungen als ausreichend gut. Auf eine sogenannte geräuschvolle „Rubbelmarkierung“, welche dauernd überfahren wird, empfehlen wir aus Gründen des Lärmschutzes zu verzichten.*
- *Die für die Umsetzung der beiden Zonen gewählten Massnahmen müssen zwingend vor der definitiven Eingabe abschliessend festgelegt werden.*
- *Für die definitive Bewilligung müssen die überarbeiteten Projektunterlagen bei der Sicherheitsdirektion BL in zweifacher Ausführung zur Genehmigung eingereicht werden.*
- *Die realisierten Massnahmen sind spätestens nach einem Jahr auf ihre Wirkung zu überprüfen. Ein entsprechender Bericht ist der Polizei BL, Hauptabteilung Verkehr, Verkehrssicherheit unaufgefordert eingereicht werden. Wurden die angestrebten Ziele nicht erreicht, sind in Absprache mit unserer Dienststelle zusätzliche Massnahmen zu ergreifen. Wir empfehlen der Gemeinde, hierfür einen entsprechenden Budgetposten vorzusehen.*
- *Erfahrungsgemäss ist es wichtig, die Bevölkerung vor der definitiven Eingabe in geeigneter Form zu orientieren (bereits geplant).*

3 Ist-Zustand

3.1 Strassenhierarchie in Röschenz

Klassifizierung der Strassen

Im Strassennetzplan von Röschenz (Stand 10.9.1998) sind die relevanten Strassen für die Zone Flue und Bündtenweg wie folgt klassifiziert: (siehe Plan 1922.4/01 vom 4.5.2020)

Tabella 1: Strassenhierarchie in der Gemeinde Röschenz

Strassenkategorie	Strasse
Kantonsstrassen	- Laufenstrasse - Unterdorfstrasse - Lützelstrasse
Sammelstrasse (SS)	- Schindelhofstrasse - Fluhstrasse - Sinsenstrasse
Erschliessungsstrasse (ES)	- Klarengarten - Pfarrweg - Vor der Fluh (z.T. mit Landwirtschaftsanbindung) - Erhardsrain (z.T. mit Landwirtschaftsanbindung) - Bündtenweg

(SS, ES) Begriffe nach VSS-Norm SN 640 040b und 640 044 (Projektierung, Grundlagen; Strassentypen)

Bei der Beurteilung der Eignung der Strassen für Verkehrsberuhigungs-Massnahmen ist die Funktion der Strasse massgebend. Dabei wird zwischen verkehrs- und siedlungsorientierten Strassen unterschieden (VSS Norm SN 640 040b):

- Die **verkehrsorientierten** Strassen (In Röschenz: Kantonsstrassen) haben primär eine Durchleitungs- und Verbindungsfunktion. Sie sollen insbesondere leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte ermöglichen.
- Die **siedlungsorientierten** Strassen (SS, ES) haben neben der Sammel- und Erschliessungsfunktion häufig auch eine Aufenthalts- und Begegnungsfunktion.

Für verkehrsberuhigende Massnahmen in der Form der Zonensignalisation eignen sich hauptsächlich siedlungsorientierte Strassen. Verkehrsorientierte Strassen dürfen dann in Tempo-30-Zonen einbezogen werden, wenn die Voraussetzung für eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h gegeben ist.

Schulwegnetz

Es führen mehrere Schulwege zur Primarschule an der Fluhstrasse 66: Sowohl die Sinsenstrasse als auch die Schindelhofstrasse bzw. Fluhstrasse sowie der Klarengarten inklusive der verbundenen Fusswege im Quartier dienen als Schulwegrouten. Ebenso wird die Verbindung via Bündtenweg genutzt. Der Kindergarten kann ebenfalls über die Schindelhofstrasse via Pfarrweg bzw. über den Bündtenweg erreicht werden. Alle Strassen in beiden untersuchten Perimetern gehören daher zum Schulwegnetz.

Wanderwegnetz

Das Wanderwegnetz führt mit einer entsprechenden Signalisierung entlang der Schindelhof- und Fluhstrasse und verbindet Röschenz mit Laufen und Kleinlützel. Die Zone Bündtenweg wird vom Wanderwegnetz nicht tangiert.

3.2 Quartier Flue

Schwachstellen

Plan 1922.4/03 vom 4.5.2020 zeigt die Verortung der Schwachstellen im Quartier Flue.

Fussgängersicherheit

Sowohl in der Sinsenstrasse als auch in der Schindelhof- und Fluhstrasse sind die Trennelemente zwischen Fahrbahn und Fussgängerbereich leicht überfahrbar. In der Sinsenstrasse ist das Trottoir lediglich durch einen einfachen Stellstein mit geringer Höhendifferenz abgegrenzt. Mit der zentralen Entwässerungsrinne in der Schindelhofstrasse und Fluhstrasse entsteht eine Mischverkehrsfläche, die in der gesamten Breite vom Fuss-/ Velo- und Motorfahrzeugverkehr genutzt werden kann. Ein Nebeneinander und eine gegenseitige Rücksichtnahme scheinen hier eher möglich, zumal die Verzahnungen verschiedener Strassenraumkammern und die dadurch eingeschränkten Sichtverhältnisse zu einem rücksichtsvollen Fahrverhalten führen können. Dennoch fühlen sich zu Fuss Gehende auf mehreren Strassenraumabschnitten gefährdet, insbesondere ältere Personen und Kinder. Schulkinder, aber auch Erwachsene, benutzen aufgrund der engen Platzverhältnisse auch die Fahrbahn.

Die gemessenen Geschwindigkeiten sind in der Sinsenstrasse hoch ($v_{85}^1 = 38 - 43\text{km/h}$). Bei der vorhandenen Fahrbahnbreite von 4.50m weichen die Fahrzeuglenker darum im Begegnungsfall mit entgegenkommenden Fahrzeugen zum Teil auf das Trottoir aus. Der Schutz für Fussgänger ist in der Sinsenstrasse entsprechend beeinträchtigt.

In der Fluh- und Schindelhofstrasse sind die Geschwindigkeiten eher den Verhältnissen angepasst ($v_{85} = 29-31\text{km/h}$).

Abbildung 1: Sinsenstrasse: getrennte Flächen für Fuss- und Motorfahrzeugverkehr



Fahrzeuge weichen auf Trottoir aus



Fahrbahn 4.50m, Trottoir 1.50m, eingeschränkte Sichtverhältnisse

¹ Der Wert V_{85} zeigt die Geschwindigkeiten, die von 85 % der Fahrzeuge erreicht bzw. unterschritten werden.

Abbildung 2: Schindelhofstrasse: Mischverkehrsfläche mit zentraler Entwässerungsrinne



Trottoir 1.05m und Fahrbahn 2.95m



Trottoir 1.60m und Fahrbahn 3.40m

Elterntaxi

Beim Schulhaus dient der der Verzweigungsbereich Fluhstrasse/Sinsenstrasse/Vor der Fluh verschiedenen Funktionen: Erschliessung der Wohn-, Sport-, Forst- und Landwirtschaftsgebiete. Aber auch die Erschliessung der Parkplätze und der Zugang zum Schulhaus erfolgen über diesen gepflästerten Platz. Insbesondere am Morgen, über Mittag oder nach Schulschluss können sicherheitsbeeinträchtigende Situationen beobachtet werden: Zu- und Wegfahrten von Fahrzeugen sowie Aussteigen von Kindern aus Fahrzeugen im Bereich des gepflästerten Platzes, wenn gleichzeitig und gleichenorts Kinder zu Fuss in die Schule oder nach Hause gehen. Auch beeinträchtigte Sichtverhältnisse (Kurven, Hecken, Kinder) können in Kombination mit den Elterntaxifahrten zu einer Gefährdung des Fuss- und Veloverkehrs in dieser Verzweigung führen.

Abbildung 3: Elterntaxi beeinträchtigen Sicherheit von Fuss- und Veloverkehr vor Schulhaus



Parkieren verboten

An zwei Standorten der Sinsenstrasse sind die Signale „Parkieren beidseits verboten“ montiert. Bei einer Strassenbreite von nur 4.50m ist das Anbringen einer Signalisation „Parkieren verboten“ eigentlich nicht erforderlich, da bei dieser Fahrbahnbreite ein Parkieren den Begegnungsfall Lastwagen / Personenwagen fast verunmöglicht. Zudem ist ein Signal, das beidseitig gilt, nicht im Sinne des Strassenverkehrsgesetzes. Trotz des Parkverbotes parkieren Personen ihr Fahrzeug auf der Sinsenstrasse, mit dem Effekt, dass Fahrzeuge auf das Trottoir oder das Feld ausweichen.

Fahrbahnbreite nicht ausreichend für Begegnungsfälle bei Tempo 50

Auf allen Strassen in den Gebieten Flue und Bündtenweg gilt derzeit die generelle Innerortsgeschwindigkeit von 50km/h. Die Sinsenstrasse, Schindelhofstrasse und Fluhstrasse sind Schulwegrouten.

Die Fahrbahnbreiten betragen in der Sinsenstrasse 4.50m sowie in der Fluh- und Schindelhofstrasse 3.40-3.80m auf (mit Ausnahmen von 3.00-5.10m).

In Abhängigkeit der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h sind auf der Fahrbahn folgende Breiten je Begegnungsfall massgebend (Basis VSS-Norm SN 640 201, geometrische Normalprofile, Grundabmessungen, Stand 1992).

Tabelle 2:

Fahrbahnbreiten je nach Begegnungsfall (Quelle: SN 640 201 Stand 1992)

(Grau hinterlegte Felder: Begegnungsfall bis Fahrbahnbreite 4.50 möglich)

Begegnungsfall Stand 1992 (gültig)	Tempo 50 (m)	Tempo 30 (m)	Begegnungsfall Stand 2017 (sistiert)	Tempo 50 (m)	Tempo 30 (m)
LW/LW	6.70	6.00	LW/LW	7.00	6.55
LW/PW	5.90	5.20	LW/PW	6.55	6.10
PW/PW	5.10	4.40	PW/PW	5.85	5.40
LW/Velo	4.40	4.20	LW/Velo	4.55	4.35
PW/Velo	3.60	3.40	PW/Velo	3.85	3.65

Bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h und einer Fahrbahnbreite von ≤ 4.50 m ist ein Begegnungsfall PW/PW möglich, nicht aber bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h.

In der Sinsenstrasse ist bei Tempo 50 eine Begegnung von zwei Personenwagen nur unter Inanspruchnahme der Fussgängerbereiche möglich, bzw. ist die Fahrbahnbreite selbst für den Begegnungsfall PW/PW nicht ausreicht. Das ist ein Grund, warum Fahrzeuge zum Teil auf das Trottoir ausweichen. Dies stellt ein Sicherheitsrisiko dar.

Abbildung 4:

Fahrbahnbreite in der Sinsenstrasse zu gering für Begegnungsfall PW/PW und bei Tempo 50 km/h zu gering: Motorfahrzeuge weichen auf Trottoir aus



Verkehrsmenge und Geschwindigkeit

Im September und Oktober 2018 führte das Büro Pestalozzi & Stäheli GmbH im Rahmen des Verkehrskonzeptes für das Gebiet Flue Verkehrserhebungen durch, um die Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten zu ermitteln. Die Standorte der Verkehrsmessgeräte und die Ergebnisse der Erhebung sind im Plan 1922.4/02 Verkehrsmessungen 2018+2019 dargestellt.

Verkehrsmenge

Die Auswertung der erfassten Verkehrsmengen zeigt generell:

- Das Verkehrsaufkommen ist mit rund 370 bzw. 800 Motorfahrzeugen pro Tag eher mässig.
- Auf der Sinsenstrasse ist fast doppelt so viel Motorfahrzeugverkehr (Mfz)-Verkehr unterwegs wie auf der Fluhstrasse.
- Die Fahrtrichtungen in den Strassen sind etwa gleich belastet.
- **Mit 65-75 Fahrzeugen pro Stunde** ist auf der Sinsenstrasse (Erschliessungsstrasse) relativ wenig Mfz-Verkehr unterwegs, wie der Vergleich mit der entsprechenden VSS-Norm (siehe nachstehende Tabelle 3) zeigt.

Tabelle 3: VSS-Norm SN 640 045 Projektierung, Grundlagen, Strassentyp, Erschliessungsstrasse

Erschliessungsstrassen-Typ	Erschliessungsstrasse	Zufahrtsstrasse	Zufahrtswege
Grundbegegnungsfall	LW/PW	PW/PW	PW/Velo
	(bei stark reduzierter Geschwindigkeit)		
Belastbarkeit im Querschnitt	≤ 150 Fz/h	≤ 100 Fz/h	≤ 50 Fz/h

In der Sinsenstrasse fahren in den Spitzenstunden 2-3x mehr Motorfahrzeuge (Mfz) als Velofahrende; Im Schnitt fährt alle 2 Minuten ein Mfz durch die Sinsenstrasse.

In der Fluhstrasse sind in den Spitzenstunden etwa gleich viele Personen mit dem Velo wie mit dem Motorfahrzeug unterwegs; im Schnitt fährt alle 4-5 Minuten ein Motorfahrzeug durch die Fluhstrasse.

Tabelle 4: Verkehrsmengen gemäss Erhebung im Herbst 2018

Ort und Richtung	Erhebungen Datum	Ø Fz/Werktag ausserhalb Ferien				Total Fz/Erhebungszeit				
		Alle	Velo	PW+TP	LW	Tg	Alle	Velo	PW+TP	LW
Sinsenstrasse 6/9										
Rtg. Schulhaus	24.9-2.10.2018	391	32	349	10	9	2585	220	2307	58
Rtg. Laufenstrasse	24.9-2.10.2018	414	28	366	20	9	2797	226	2463	108
Beide Richtungen		805	60	715	30	9	5382	446	2770	166
Fluhstrasse 44										
Rtg. Schulhaus	03.-21.10.2018	181	39	140	2	19	2224	383	1815	26
Rtg. Schindelhofstr.	03.-21.10.2018	184	48	135	1	19	2437	507	1909	21
Beide Richtungen		365	87	275	3	19	4761	890	2724	47
Sinsenstrasse 16										
Rtg. Schulhaus	23.-29.10.2018	334	15	310	9	7	2195	80	2064	51
Rtg. Laufenstrasse	23.-29.10.2018	364	24	327	13	7	2744	292	2346	106
Beide Richtungen		698	39	637	22	7	4939	372	4410	157

Erläuterungen zu Tabelle 4:

Fz = Fahrzeug

Tg= Tag

Rtg. = Richtung

PW= Personenwagen

TP = Transporter

LW = Lastwagen

Die detaillierte Auswertung der Messungen zeigt, dass während den Herbstferien (1.-13.10.2018) der Motorfahrzeugverkehr in den beiden Zufahrtsstrassen zum Schulhaus deutlich geringer war als in den Schulzeiten:

- Messstelle Sinsenstrasse 6/9: Verkehrsabnahme um 40% von 806 auf 505 Fz/Tag
- Messstelle Fluhstrasse 44: Verkehrsabnahme um 50% von 411 auf 210 Fz/Tag

Auch die Samstage zeigen ein ähnlich hohes Verkehrsaufkommen wie an Werktagen zur Schulzeit.

Geschwindigkeit

(vgl. Plan 1922.4/02 Verkehrsmessungen 2018+2019, vom 4.5.2020)

Die Geschwindigkeiten im Quartier entsprechen dem derzeitig signalisierten Regime. Auf den schmalen Fahrbahnen der betrachteten Strassen im Wohngebiet betragen bei einer signalisierten Geschwindigkeit von «Generell 50» die V85-Werte 38-43 km/h in der Sinsenstrasse und 29-31 km/h in der Fluhstrasse. In der Sinsenstrasse wird schneller gefahren als in der Fluhstrasse, was aufgrund der Fahrbahnbreite und Bebauungsstruktur plausibel ist. Bezüglich Fahrrichtungen sind die erfassten Geschwindigkeiten gleich hoch.

Sinsenstrasse:

Das Geschwindigkeitsniveau in der Sinsenstrasse führt sogar dazu, dass im Begegnungsfall PW/PW häufig auf das Trottoir ausgewichen wird. Im Bereich der beidseitigen Bebauung wird langsamer gefahren (V85-Werte = 38-39 km/h) als im einseitig offenen Strassenabschnitt (40-43 km/h). Auch die Höchstgeschwindigkeit ist im offenen Bereich höher. Die gefahrenen Geschwindigkeiten (V85-Werte: 38-39 km/h resp. 43 km/h) sind für eine Strasse mit signalisierter Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h plausibel. Für eine Tempo-30-Zone (Zielwert V85 ≤ 38 km/h) sind die Geschwindigkeitswerte leicht zu hoch.

Fluhstrasse:

In der Fluhstrasse beträgt der V85-Wert im Mittel 30 km/h. Dieses Geschwindigkeitsverhalten kann hier für die angetroffenen baulichen Rahmenbedingungen als angemessen bezeichnet werden. Die gefahrenen Geschwindigkeiten (V85-Werte: 29-31 km/h) sind für eine Strasse mit signalisierter Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf einem tiefen Niveau. Für eine angestrebte Tempo-30-Zone (Zielwert V85 ≤ 38 km/h) sind die Geschwindigkeitswerte schon heute erfreulich.

Tabelle 5: Geschwindigkeitswerte gemäss Erhebung Herbst 2018

Ort und Richtung der Erhebung	Erhebungs-Datum	Anzahl Tage	V ₈₅ km/h	V _{max} km/h	V _d km/h
Sinsenstrasse 6/9					
Richtung Schulhaus	24.9-2.10.2018	9	38	59	30
Richtung Laufenstrasse	24.9-2.10.2018	9	39	61	32
Fluhstrasse 44					
Richtung Schulhaus	3.-21.10.2018	18	31	51	22
Richtung Schindelhofstr.	3.-21.10.2018	18	29	51	21
Sinsenstrasse 16					
Richtung Schulhaus	23.-29.10.2018	7	43	78	34
Richtung Laufenstrasse	23.-29.10.2018	7	43	67	32

Erläuterungen und Bemerkungen zu Tabelle 5:

V₈₅ = Die Werte V85 bzw. V50 zeigen die Geschwindigkeiten, die von 85 % bzw. 50 % der Fahrzeuge erreicht bzw. unterschritten werden.

V_{max} = Höchste gemessene Geschwindigkeit eines Fahrzeuges in der Messperiode

V_d = Durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeit der Fahrzeuge

Während der Messperiode wurden keine auffälligen Wetterereignisse vermerkt.

Unfallgeschehen

Im Zeitraum 2014 bis 2018 haben sich auf den relevanten Gemeindestrassen im Quartier Flue keine Unfälle ereignet.

Nutzungsansprüche

Das Quartier Flue ist primär durch Wohnen und das Primarschulhaus mit Aula und Sportanlagen im Südosten geprägt. Zudem befindet sich bei der südöstlichen Siedlungsgrenze die Grüngutsammelstelle. Insgesamt handelt es sich um ein ruhiges Gebiet mit direktem Anschluss an forst- und landwirtschaftliche Flächen.

3.3 Quartier Bündtenweg

Schwachstellen

Der Plan 1922.4/03, vom 4.5.2020 zeigt die Verortung der Schwachstellen im Quartier Bündtenweg.

Fussgängersicherheit

Der Bündtenweg verfügt über keine eigenständigen Fussgängerflächen. Der Fussgängerverkehr wird gemeinsam mit dem fahrenden Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Der Bündtenweg wird im Zwei richtungsverkehr genutzt und kann mit Tempo 50 befahren werden. Die Fahrbahnbreite beträgt im Anschluss an die Kantonsstrasse 4.50m, im West-Ost-Ast lediglich 2.75-3.60m. Bei einem Begegnungsfall von zwei Personenwagen beanspruchen diese die gesamte Fahrbahnbreite. Für Fussgänger bleibt dann an der Begegnungsstelle kein Platz mehr. Entsprechend fühlen sich zu Fuss Gehende, insbesondere ältere Menschen und Kinder, immer wieder gefährdet, zumal sie auf die Nutzung der Fahrbahn angewiesen sind.

Die gemessenen Geschwindigkeiten im Bündtenweg (Höhe Haus Nr. 5) sind mit 29-30 km/h angepasst für die 4.50m bzw. 3.50m breite Fahrbahn. Der Schutz für Fussgänger ist insgesamt gering, aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens und der guten Sichtweiten aber vertretbar.

Abbildung 5: Bündtenweg: Strassenraum ohne abgetrennten Fussgängerbereich



Fahrbahnbreite nicht ausreichend für Begegnungsfälle bei Tempo 50

Auf dem Bündtenweg gilt derzeit die generelle Innerortsgeschwindigkeit von 50km/h. Er übernimmt die Funktion einer Schulwegroute. Die Fahrbahn des Bündtenweg weist eine Breite von 4.50m (Nord-Süd-Ast) bzw. 2.75 - 3.60m (West-Ost-Ast) auf.

Wie bereits in Kapitel 3.2 (Quartier Flue) in der Tabelle 2 dargelegt, stehen die Fahrbahnbreiten in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit und vom Begegnungsfall. Bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h und einer Fahrbahnbreite von 4.50 m bzw. 3.50m ist ein Begegnungsfall PW/PW nicht möglich, schon gar nicht bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h, ohne dabei andere Verkehrsteilnahme massgeblich zu beeinträchtigen bzw. ihnen eine gleichberechtigten Nutzung der Verkehrsfläche zu ermöglichen. Das ist ein Grund, warum Fussgänger bei der Nutzung des Bündtenweg beeinträchtigt werden. Dies stellt ein Sicherheitsrisiko dar.

Verzweigung Bündtenweg

Die Verzweigung im Bündtenweg ist unübersichtlich aufgrund der eingeschränkten Sicht (Mauer und Zaun) und engen Strassenverhältnisse. Schon heute weist ein Pfosten mit schwarz-gelber Markierung auf die Gefahrenstelle hin.

Abbildung 6: T-Kreuzung Bündtenweg, unübersichtlicher Knotenbereich



Pfarrweg, Fusswegverbindung entlang Kindergarten

Der Pfarrweg verbindet die Fluhstrasse mit dem Bündtenweg. Der nördliche Teil ist nur für Fussgänger zugänglich und führt entlang des Kindergartens. Die Einmündung des Fussweges in den Bündtenweg ist aufgrund der engen Wegeverhältnisse und dem üppigen Bewuchs schlecht einsehbar. Diese Fusswegverbindung ist wichtiger Bestandteil des Schulwegnetzes.

Abbildung 7:
Pfarrweg, unübersichtlicher Einmündungsbereich



Pfarrweg, Parkierfläche vor Friedhof

Der Pfarrweg bietet im nordwestlichen Abschnitt 4 schräge Parkfelder an. Über den Pfarrweg führt eine wichtige Fusswegverbindung, die auch von Velos und fahrzeugähnlichen Geräten genutzt wird. Diese sind teilweise mit höheren Geschwindigkeiten unterwegs. Beim Ein- und Ausparken der Fahrzeuge kann es dabei zu konflikträchtigen Situationen mit dem Fuss- und Veloverkehr kommen.

Abbildung 8: Pfarrweg, konflikträchtiger Bereich



Verkehrsmenge und Geschwindigkeit

Im August 2019 führte das Büro Pestalozzi & Stäheli GmbH im Rahmen des Verkehrskonzeptes für das Gebiet Bündtenweg Verkehrserhebungen durch, um die Verkehrsenge und Geschwindigkeiten zu ermitteln. Der Standort des Verkehrsmessgeräts und die Ergebnisse der Erhebung sind im Plan 1922.4/02 Verkehrsmessungen 2018+2019 dargestellt.

Verkehrsmenge

Die Auswertung der erfassten Verkehrsmengen zeigt generell:

- Das Verkehrsaufkommen ist mit rund knapp 210 Motorfahrzeugen pro Tag eher gering.
- Die Fahrtrichtungen im Bündtenweg sind etwa gleich belastet.
- Mit etwa 20 Fahrzeugen pro Stunde (Spitzenstunde) ist relativ wenig Mfz-Verkehr auf dem Bündtenweg unterwegs (Erschliessungsstrasse) im Vergleich mit der entsprechenden VSS-Norm (siehe Tabelle 6).

Tabelle 6: VSS-Norm SN 640 045 Projektierung, Grundlagen, Strassentyp, Erschliessungsstrasse

Erschliessungsstrassen-Typ	Erschliessungsstrasse	Zufahrtsstrasse	Zufahrtswege
Grundbegegnungsfall	LW/PW	PW/PW	PW/Velo
	(bei stark reduzierter Geschwindigkeit)		
Belastbarkeit im Querschnitt	≤ 150 Fz/h	≤ 100 Fz/h	≤ 50 Fz/h

Im Bündtenweg fahren in den Spitzenstunden 2x mehr Motorfahrzeuge (Mfz) als Velofahrende und es fährt im Schnitt alle 3 Minuten ein Mfz durch die Strasse.

Tabelle 7: Verkehrsmengen gemäss Erhebung im August 2019

Ort und Richtung	Erhebungen Datum	Ø Fz/Werktag				Total Fz/Erhebungszeit				
		Alle	Velo	PW+TP	LW	Tg	Alle	Velo	PW+TP	LW
Bündtenweg 5										
Rtg. Fluhstrasse	21.8-25.8.2019	128	33	90	5	5	702	140	535	27
Rtg. Unterdorfstrasse	21.8-25.8.2019	136	24	107	5	5	729	164	539	26
Beide Richtungen		264	65	197	10	5	1429	304	1074	53

Erläuterungen zu Tabelle 4:

Fz = Fahrzeug

Tg = Tag

Rtg. = Richtung

PW = Personenwagen

TP = Transporter

LW = Lastwagen

Geschwindigkeit

(vgl. Plan 1922.4/02 Verkehrsmessungen 2018+2019, vom 4.5.2020)

Die Motorfahrzeuge fahren im Bündtenweg langsamer (V85-Werte: 29-30 km/h) als die derzeit signalisierte Höchstgeschwindigkeit von „Generell 50“. Bezüglich Fahrtrichtungen sind die erfassten Geschwindigkeiten also beinahe gleich hoch.

Das Geschwindigkeitsverhalten kann hier als angemessen für die angetroffenen baulichen Rahmenbedingungen bezeichnet werden. Die gefahrenen Geschwindigkeiten sind für eine Strasse mit signalisierter Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf einem tiefen Niveau. Für eine angestrebte Tempo-30-Zone (Zielwert V85 ≤ 38 km/h) sind die Geschwindigkeiten schon heute erfreulich.

Tabelle 8: Geschwindigkeitswerte gemäss Erhebung August 2019

Ort und Richtung der Erhebung	Erhebungs-Datum	Anzahl Tage	V ₈₅ km/h	V _{max} km/h	V _d km/h
Sinsenstrasse 6/9					
Richtung Fluhstrasse	21.8-25.8.2019	5	29	43	24
Richtung Unterdorfstrasse	21.8-25.8.2019	5	30	45	24

Erläuterungen und Bemerkungen zu Tabelle 5:

V_{85} = Die Werte V_{85} bzw. V_{50} zeigen die Geschwindigkeiten, die von 85 % bzw. 50 % der Fahrzeuge erreicht bzw. unterschritten werden.

V_{max} = Höchste gemessene Geschwindigkeit eines Fahrzeuges in der Messperiode

V_d = Durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeit der Fahrzeuge

Während der Messperiode wurden keine auffälligen Wetterereignisse vermerkt.

Unfallgeschehen

Im Zeitraum 2014 bis 2018 haben sich auf den relevanten Gemeindestrassen im Quartier Bündtenweg keine Unfälle ereignet.

Nutzungsansprüche

Das Quartier Bündtenweg ist durch Wohnen, die katholische Kirche St. Anna mit dem Friedhof, den Kindergarten und den Gemeindeparkplatz geprägt. Insgesamt handelt es sich um ein ruhiges Gebiet.

4 Gesetzliche Rahmenbedingungen, Zonenperimeter und Ziele

4.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Seit dem 1. Januar 2002 erlaubt die Gesetzgebung die vereinfachte Einrichtung von Zonen mit Tempobeschränkungen, die sich auf folgende rechtliche Grundlagen abstützen:

- Signalisationsverordnung (SSV) vom 5.9.1979 - Änderung vom 28.9.2001 (Art. 108 Abs.2)
- Verordnung vom 28.9.2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen

- Weisung vom 19. März 2002 über die besonderen Markierungen auf der Fahrbahn
Die veränderte Verordnung gibt den Kantonen und Gemeinden mehr Freiraum bei der Anordnung von flankierenden Massnahmen. Es werden vom Bund nur noch marginale Vorgaben über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen festgelegt. Innerhalb eines Jahres ist mit Nachkontrollen zu prüfen, ob die ergriffenen Massnahmen die vorgesehene Wirkung auch tatsächlich erreichen; ansonsten sind Zusatzmassnahmen vorzunehmen.

Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit kann nur herabgesetzt werden, wenn die in Art. 108 Abs. 2 SSV festgehaltenen Voraussetzungen erfüllt sind, d.h. wenn:

- eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist,
- bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, anders nicht zu erreichenden Schutzes bedürfen,
- auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann,
- dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann.

Die „bfu“ empfiehlt eine einfach kommunizierbare und verständliche Geschwindigkeitsabstufung (80 km/h ausserorts, 50 km/h innerorts, 30 km/h in verkehrsberuhigten Zonen) ohne Zwischenstufen.

4.2 Zonenperimeter

Die Abgrenzung der Tempo-30-Zonen (s. Plan 1922.4/01 Strassenhierarchie und Zonenperimeter) richtet sich primär nach der Strassenhoheit; d.h. die Zonen liegen „innerorts“, haben klare Perimeter (übergeordnetes Strassennetz, Grenzen, Wald, Gewässer, aktueller Bebauungsrand innerhalb Bauzone, usw.) und beinhalten siedlungsorientierte Strassen mit gleichartigem Charakter. Bei einer Verschiebung des Bebauungsrandes ist auch der Zonenperimeter entsprechend anzupassen.

Quartier Flue

Die Zone wird im nördlichen Teil durch die „Zone Bündtenweg“ und durch die Kantonsstrassen Laufenstrasse, Unterdorfstrasse und Lützelstrasse begrenzt. Im Südwesten bestimmen die Hangkante zum Lützeltal und der Wald die Perimetergrenze. Im Südosten schliessen Wald und landwirtschaftliche Flächen an. Der Wegabschnitt „Vor der Fluh“ mit den schrägen Parkfeldern für das Schulhaus, den Fussballplatz und den Trainingsplatz liegt noch innerhalb der Zone.

Quartier Bündtenweg

Die Zone wird im nördlichen Teil durch die Kantonsstrasse Unterdorfstrasse begrenzt. Im Süden, Westen und Osten begrenzen die Parzellenstruktur respektive die für den motorisierten Verkehr nicht befahrbaren Bereiche zum benachbarten Strassennetz die Zone.

Da die Quartiere Flue und Bündtenweg nur mit Fusswegen, nicht aber mit für Motorfahrzeuge befahrbare Strassen verbunden sind, werden die beiden Zonen separat betrachtet.

4.3 Privatstrassen in Tempo-30-Zonen

Privatstrassen, die öffentlich zugänglich sind, können nur mit schriftlichem Einverständnis der Grundeigentümer in Tempo-30-Zonen einbezogen werden (Art. 113 Strassensignalisations-Verordnung). Liegt dieses Einverständnis nicht vor oder sind Privatstrassen mit einem richterlichen Fahrverbot der Öffentlichkeit entzogen, können die entsprechenden Strassen nicht in eine Tempo-30-Zone integriert werden. Der Gemeinderat Röschenz kann zu gegebener Zeit und mit schriftlichem Einverständnis der Grundeigentümer beschliessen, dass Privatstrassen

- von der Tempo-30-Zone ausgenommen werden,
- situativ und nach Art. 15 Abs. 3 VRV mit einem “STOP“ oder „Kein Vortritt“ zu belegen sind,
- gemäss Art. 113 Abs. 3 SSV mit dem Vorschriftssignal 2.01 „Allgemeines Fahrverbot in beide Fahrtrichtungen“ und dem Zusatz „Privat“ gekennzeichnet werden.

In der vorgesehenen Tempo-30-Zonen befinden sich verschiedene Privatstrassen (s. Plan 1922.4/01, vom 4.5.2020):

Zone Flue

- Sinsenstrasse, Zufahrten zu Hausnr. 26-32; 36-48
- Fluhstrasse, Zufahrten zu Hausnr. 2a-12b; 9-15a, 28-32
- Schindelhofstrasse, Zufahrt zu Hausnr. 26

Zone Bündtenweg

- Bündtenweg
Zufahrten zu Hausnr. 13, Hausnr. 27-31, Hausnr. 39-45
- Unterdorfstrasse
Zufahrten zu Hausnr. 12-16a, Hausnr. 22, Hausnr. 28-34, Hausnr. 36-38, Hausnr. 40-46

4.4 Trottoirüberfahrt (vgl. SN 640 242)

Trottoirüberfahrten verlaufen parallel zur vortrittsberechtigten Hauptfahrbahn. Die Trottoirüberfahrt quert die einmündende vortrittsbelastete Strasse. In Tempo-30-Zonen sind Trottoirüberfahrten nur bedingt zulässig (im Grundsatz gilt Rechtsvortritt in Tempo-30-Zonen); wo sie aber bereits bestehen, können sie aus Gründen der Verhältnismässigkeit belassen werden. Eine Trottoirüberfahrt muss baulich eindeutig als solche erkennbar sein. Eine Signalisation ist weder notwendig noch rechtlich zulässig. Bei Trottoirüberfahrten sind Rechtsvortrittsmarkierungen nicht zulässig.

Quartier Flue

Im Quartier Flue finden sich im Bestand mehrere Trottoirüberfahrten entlang der Sinsenstrasse und „Auf der Fluhstrasse“ (Siehe Plan 1922.4/04, vom 4.5.2020). Die Trottoirüberfahrt Unterdorfstrasse/Sinsenstrasse liegt auf der Parzelle der Kantonsstrasse.

Quartier Bündtenweg

Im Quartier Bündtenweg finden sich mehrere Trottoirüberfahrten entlang der Unterdorfstrasse (siehe Plan 1922.4/04, vom 4.5.2020).

4.5 Freiwillig Tempo 30

An verschiedenen Standorten wurden auf Privatparzellen das Signal «Tempo-30 freiwillig» montiert. Es handelt sich dabei nicht um Signale nach Strassenverkehrsrecht SVG Artikel 5 und Signalisationsverordnung Artikel 1 und 2.

Die Signale weisen darauf hin, dass die derzeitigen räumlichen Gegebenheiten kombiniert mit der signalisierten Geschwindigkeit von 50km/h von den Anwohnenden als unangemessen für den Schulweg eingestuft werden.

Mit der Umsetzung von Tempo 30 km/h in den Zonen sind die Signale „Tempo-30 freiwillig“ zu demontieren

4.6 Parkverbot, Parkierung

Wie in Kapitel 3.2 bereits erwähnt, ist in der Sinsenstrasse das Signal „Parkieren beidseitig verboten“ markiert, wird aber immer wieder missachtet. Für andere Strassen in den beiden Quartieren ist die Parkierung nicht geregelt. Da auf den Privatgrundstücken, gestützt auf das Baugesetz BL, genügend Parkiermöglichkeiten vorhanden sind und um den fließenden Verkehr nicht durch parkierte Fahrzeuge zu versperren, ist eine Zonensignalisation „Parkverbot, ausgenommen markierte Felder“ vorgesehen. Ist die Nettodurchfahrtsbreite gross genug, kann auf der der Fahrbahn ein Parkfeld markiert werden.

Bei den Sportanlagen sind öffentliche Parkplätze ausserhalb der Fahrbahn vorhanden. In der Zone Bündtenweg befinden sich am westlichen Ende des Bündtenweg eine grössere Gemeinde-Parkierungsanlage.

Abbildung 9: Freiwillig 30 km/h: Wegen Uns!



Abbildung 10: Parkieren beidseitig verboten



4.7 Ziele für die Gemeinde Röschenz

Gemäss Wunsch der Röschenzer Bevölkerung soll der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität auf allen Quartierstrassen mehr Bedeutung geschenkt werden. Insbesondere auf den Zufahrten zum Schulhaus Fluh mit Aula und Sportanlagen sowie zur Grüngutsammelstelle und zu den landwirtschafts- und Waldflächen werden von Bewohnern die Geschwindigkeiten als zu hoch empfunden und das Ausweichen auf Trottoir bei Begegnungsfällen kritisiert. Er wird angestrebt, mit geeigneten Massnahmen, insbesondere die Schulwegsicherheit und Wohnqualität zu verbessern. Dadurch ist es zudem möglich, die Lärm- und Luftbelastungen zu reduzieren.

Die Verkehrssicherheit auf dem Gemeindestrassennetz soll für die Quartiere Flue und Bündtenweg in erster Priorität erfolgen. Die weiteren Wohnquartiere sollen zu einem späteren Zeitpunkt überprüft und bearbeitet werden.

Zwar können mit Einzelmassnahmen die identifizierten Problemstellen behoben werden, allerdings kann damit dem Ziel einer flächendeckenden Verkehrsberuhigung nicht ausreichend Sorge getragen werden. Die Einführung von temporeduzierten Zonen im gesamten Wohngebiet von Röschenz kann in Bezug auf die flächige Wirksamkeit einen wichtigen Beitrag leisten.

Die Zielsetzung der Gemeinde Röschenz geht Hand in Hand mit den von der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) festgestellten Auswirkungen im Zuge einer Einführung von Tempo 30:

- Schulwege werden weniger gefährlich
- Langsamere Verkehrsteilnehmer fühlen sich sicherer
- Sicherheit und Wohnqualität in den Quartieren wird erhöht
- Tiefere Geschwindigkeiten führen zu ruhigerem Fahrverhalten und reduzierten Lärm- und Abgasemissionen
- Anzahl und Schwere von Unfällen sinken/bleiben auf derzeitig begrüßenswerten tiefen Niveau
- Fahrzeuglenkende haben nur geringe Zeiteinbussen

Durch die Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus kann die angestrebte Verkehrssicherheit und erhöhte Wohn- und Lebensqualität erreicht werden.

5 Maßnahmen und Auswirkungen

Die vorgesehenen Maßnahmen zum Betrieb von Tempo-30-Zonen in den Quartieren Fluh und Bündtenweg sind im Plan 1922.4/04 Massnahmen, Signalisation und Markierung (Stand 1.9.2020) dargestellt.

5.1 Ausgangslage

Für die Wahl flankierender Maßnahmen zur Einführung von Tempo 30 gelten folgende Grundsätze:

- Die Einführung von Tempo-30 wird langfristig auf möglichst allen siedlungsorientierten Strassen der Gemeinde Röschenz angestrebt. Je grossräumiger Tempo 30 abseits der Hauptachsen gilt, umso besser wird diese Höchstgeschwindigkeit eingehalten – auch ohne weitreichende bauliche Massnahmen.

- Es werden primär einfache, zweckmässige Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungs-Massnahmen mit einem Höchstmass an Sicherheit ergriffen.
- Bauliche Massnahmen werden nur ergriffen, wenn der Schutz der Strassenbenützer mit den vorgesehenen einfachen Massnahmen nicht verbessert resp. das Geschwindigkeitsniveau nicht gesenkt werden kann.
- Es werden begleitende Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt.

Hinweis:

Es ist gesetzlich vorgesehen, dass binnen eines Jahres nach Realisation der Tempo-30-Zonen eine Erfolgskontrolle durchzuführen und der kantonalen Bewilligungsinstanz vorzulegen ist. Sofern sich im Rahmen dieser Erfolgskontrolle zeigt, dass die umgesetzten Massnahmen nicht ausreichen, um das tatsächliche Geschwindigkeitsniveau auf das vorgesehene Mass zu bringen, so sind ergänzende Massnahmen auszuarbeiten. Die Ausgestaltung etwaiger ergänzender Massnahmen wird sich dann situationsspezifisch an den Ergebnissen der Wirkungsanalyse ausrichten.

Zum jetzigen Zeitpunkt wird davon ausgegangen, dass die hier im vorliegenden Gutachten vorgeschlagenen Massnahmen ausreichen, um das gewünschte Geschwindigkeitsniveau „Tempo 30“ zu erzielen.

5.2 Generelle Massnahmen

Signalisation

Bei Zonenzufahrten werden deren Beginn und Ende mit der Signalisation "Zone 30" resp. „Ende Zone 30“ angezeigt.

Torsituationen

Bei den Ein- und Ausfahrten von Tempo-30-Zonen werden Massnahmen vorgeschlagen, die eine Torwirkung erzielen und damit dem Fahrzeuglenker den Übergang von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h bewusst machen. Je nach räumlicher Situation und Bedarf nach Geschwindigkeitsreduktion können nebst einer Zonensignalisation auch markierungstechnische oder bauliche Torelemente angebracht werden.

Bei wenig frequentierten Strassen im Übergang zu Land- oder Forstwirtschaftswegen (z.B. Vor der Fluh) genügen einfache Signaltafeln für die Zonensignalisation. Die vorgesehenen Massnahmen zur Verdeutlichung der Torsituationen sind in Plan 1922.4/04 dargestellt.

- In der Sinsenstrasse (Einfahrt von Unterdorfstrasse) lässt die Fahrbahnbreite von 4.50m eine seitliche markierungstechnische Einengung von 1.00m zu. Auf dieser Fläche wird das Zonensignal montiert. Die Restfahrbahnbreite von 3.50m gestattet eine Durchfahrt für alle Motorfahrzeuge.
- Im Bündtenweg (Einfahrt von Unterdorfstrasse) ist eine markierungstechnische Einengung von 1.00m Breite möglich, auf der das Zonensignal montiert werden kann. Die Restfahrbahnbreite von 3.50m gestattet eine Durchfahrt für alle Motorfahrzeuge.
- In der Schindelhofstrasse (Einfahrt von Lützelstrasse) kann aufgrund der beengten Verhältnisse und der Vorfahrten bei Haus Nr. 2 das Zonensignal an der nördlichen schmalen Fassade von Haus Nr. 4 und das Ende-Zonensignal an der südlichen Fassade von Haus Nr. 1 montiert werden.
- Im Erhardsrain (Einfahrt von Lützelstrasse) kann das Zonensignal am Kandelaber der unteren Stützmauer befestigt werden.
- Am Standort „Vor der Fluh“ kann das Zonensignal am östlichen Ende der Parkfelder am Kandelaber befestigt werden.

Markierungen

In Erwägung gezogen werden die folgenden Markierungen. Sie sind entsprechend den VSS-Normen (namentlich SN 640 851, Besondere Markierungen) auszuführen.

- *Markierung "ZONE 30"*: Zusätzlich zu den Zonensignaltafeln werden bei den Einfahrten zur Tempo-30-Zone auch die Bodenbeschriftung "ZONE 30" aufgebracht, um die Wahrnehmbarkeit der Zonensignalisation zu verbessern. Bei wenig frequentierten Strassen oder Land- oder Forstwirtschaftswegen kann die Markierung bei den Zoneneingängen weggelassen werden.
- *Markierung "30"*: Innerhalb der Tempo-30-Zonen werden Bodenbeschriftungen "30" dort angeordnet, wo damit zu rechnen ist, dass die signalisierte Geschwindigkeit nicht eingehalten wird und andere Maßnahmen nicht zweckmässig sind.
- *Markierung "Kinder"*: Im Bereich von Kindergärten und Schulhäusern wird das Gefahrensignal "Kinder" (Sig. 1.23) und der Text „SCHULE“ auf der Fahrbahn beibehalten. Auf den Strassen Sinsenstrasse, Schindelhofstrasse und Fluhstrasse ist diese Markierung bereits in 4-facher Ausführung auf der Fahrbahn aufgebracht.
- *Markierung „Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen (FGSO)*. FGSO sind eine Form von baulicher Strassengestaltung, nämlich gestaltete Flächen, die sich von der übrigen Strassenoberfläche durch einen Farb- oder Kontrastwechsel unterscheiden. Sie dienen der optischen Gestaltung des Strassenraums. Ihnen kommt keine strassenverkehrsrechtliche Bedeutung zu. Entsprechend kann eine Beeinflussung des Verkehrsverhaltens höchstens auf indirektem Weg erfolgen. Um einer Verwechslungsgefahr vorzubeugen, bestehen Einschränkungen bzgl. Ausgestaltung und Anwendungsmöglichkeiten. FGSO können auf Strassen zur Anwendung kommen, welche aus städtebauliche-gestalterischen Gründen einen Farbkontrast erhalten sollen. FGSO können auf der Fahrbahn oder anderen Verkehrsflächen appliziert werden².
- Für die Sinsenstrasse wird vorgeschlagen, die Fahrbahn am westlichen Fahrbahnrand mittels der „FGSO, Breite Bänder“ farbig zu gestalten. „Breite Bänder“ beeinflussen in subtiler Weise das Verhalten des MIV. Die Fahrzeuglenker fahren je nach Breite und Ausgestaltung der breiten Bänder eher in der Fahrbahnmitte. Entsprechend soll mit dieser Massnahme die Fahrbahn optisch verengt und räumlich vom Trottoir abgesetzt werden. Die gewünschte Wirkung zielt auf eine Geschwindigkeitsreduktion und auf eine verbesserte gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden ab: Damit soll entgegengewirkt werden, dass Fahrzeuge im Begegnungsfall auf das Trottoir ausweichen (siehe Kapitel 3.2).
- *Markierung "Rechtsvortritt"*: Die Markierung als „Hinweis auf den gesetzlichen Rechtsvortritt“ ist dort zweckmässig, wo dies aufgrund der Sichtverhältnisse und der baulichen Gestaltung des Strassenraumes zur Verdeutlichung der Vortrittsverhältnisse in schlecht wahrnehmbaren Verzweigungen nötig ist und andere Maßnahmen nicht ausreichen. Bei Trottoirüberfahrten sind Rechtsvortrittmarkierungen nicht zulässig. In der Schindelhof- und Fluhstrasse finden sich Situationen, in denen die Markierung von Rechtsvortritt angebracht ist.

² Vgl. SN 640 214 Entwurf des Strassenraums; farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche sowie SN 640 220 Entwurf des Strassenraums; Angrenzung von Markierungen, anderen Ankündigungen auf der Strassenoberfläche und farbliche Gestaltungen von Strassenoberflächen

5.3 Ruhender Verkehr

Das heutige Regime für den ruhenden Verkehr wie folgt angepasst:

- Im Quartier „Flue“ wird eine kombinierte Zone „Tempo-30“ und „Parkverbot“ signalisiert. Damit soll vermieden werden, dass Fahrzeuge auf der Fahrbahn parkieren und so entgegenkommenden Fahrzeuge zum Ausweichen auf das Trottoir zwingen.
- Im Quartier „Bündtenweg“ wird eine Zone „Tempo-30“ signalisiert. Der ruhende Verkehr kann auf Privatparzellen parkieren.

5.4 Begleitende Geschwindigkeitskontrollen

Im Hinblick auf die Einhaltung der signalisierten Geschwindigkeit sollen begleitende Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt und die Ergebnisse periodisch publiziert werden.

5.5 Öffentlichkeitsarbeit

Nach der Genehmigung der Tempo-30-Zonen durch den Kanton und vor der Realisierung der Maßnahmen in den Tempo-30-Zonen legt die Gemeinde die genaue Lage der vorgesehenen Maßnahmen fest. Im Rahmen der Mitwirkungsveranstaltungen vom 17.9.2019 hatten die betroffenen Anwohner bereits die Möglichkeit, Anregungen zu den vorgesehenen Maßnahmen einzubringen. Über den Stand der Planung, Projektierung und Realisierung wird die Bevölkerung im Röschenzer Infoblatt „Mattegumper“ und auf der Homepage der Gemeinde Röschenz regelmässig informiert.

5.6 Maßnahmen zu Gunsten der Wohn- und Lebensqualität

Alle Maßnahmen, die darauf abzielen, den Fahrzeugverkehr auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau flüssig zu halten, d.h. die Beschleunigungs- und Bremsvorgänge zu vermindern, reduzieren die Lärm- und Luftbelastung, erhöhen die Aufmerksamkeit und erleichtern die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer. Sie tragen damit langfristig zu einer Steigerung der Wohn- und Lebensqualität in den Wohn- und Schulgebieten bei.

5.7 Erfolgskontrollen

Die Gemeinde Röschenz wird binnen eines Jahres nach der Realisation der Tempo-30-Zonen eine Erfolgskontrolle durchführen und die Ergebnisse den kantonalen Bewilligungsinstanzen vorlegen. Vorgesehen sind folgende Erhebungen:

- Geschwindigkeitsmessungen (an den bisherigen Messstellen)
- Unfallgeschehen (seit der Einrichtung der Tempo-30-Zonen)
- Punktuelle Befragung oder eingegangene Rückmeldungen: AnwohnerInnen, SchulrektorInnen, KindergärtnerInnen
- Auswertung der vorgesehenen Verkehrskontrollen

6 Auswirkungen

6.1 Auf die Gemeindestrassen

Negative Auswirkungen aufgrund von Verkehrsverlagerungen auf andere Gemeindestrassen sind nicht zu erwarten.

Die Senkung des Geschwindigkeitsniveaus wird sich positiv auf die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr, insbesondere für besonders gefährdete Gruppen wie Kinder und Betagte, auswirken. Generell kann eine Aufwertung des Wohn- und Schulumfeldes erwartet werden, wenn die Fahrzeuglenkenden langsamer fahren und nicht mehr auf das Trottoir der Sinsenstrasse ausweichen.

6.2 Auf die übergeordneten Strassen

Als Folge der Verkehrsberuhigungs-Massnahmen in der Tempo-30-Zone erwartet die Gemeindeverwaltung keine Verlagerung von quartierquerendem Verkehr auf das übergeordnete Strassennetz, da schon heute keine Strassen durch so genannte «Schleichwegfahrten» belastet und auch nicht zu erwarten sind.

6.3 Auf den ruhenden Verkehr

Der ruhende Verkehr erfährt durch die vorgesehenen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung keine Einschränkungen, zumal schon heute kein Parkieren auf der Fahrbahn möglich ist (enge Fahrbahn) und genügend Parkplätze auf Privatparzellen zur Verfügung stehen. Bei Veranstaltungen wird der Verkehr durch Ordnungsdienste geregelt.

7 Gesamtbeurteilung und Antrag

Für die geplanten Zonen Flue und Bündtenweg sind die rechtlichen Rahmenbedingungen erfüllt. Mit den vorgesehenen Gestaltungs- und Verkehrsberuhigungs-Massnahmen kann die Reduktion der Geschwindigkeit und die Erhöhung der Sicherheit erreicht werden.

Die Gemeinde Röschenz beantragt die Bewilligung und Umsetzung der Tempo-30-Zonen „Flue“ und „Bündtenweg“ an der Gemeindeversammlung vom 10.9.2020.

Basel, 1.9.2020

Pestalozzi & Stäheli

Andreas Stäheli

Beilagen

Pläne

1922.4/01	Strassenhierarchie und Zonenperimeter	Plan 1:2'500, Stand 4.5.2020
1922.4/02	Verkehrsmessungen 2018+2019	Plan 1:2'500, Stand 4.5.2020
1922.4/03	Schwachstellen und Strassenbreiten	Plan 1:2'500, Stand 4.5.2020
1922.4/04	Massnahmen, Signalisation und Markierung	Plan 1:1'500, Stand 1.9.2020

Weitere Beilagen

- Auszug aus dem Gemeinderatsprotokolle vom 18.5.2020 mit Beschlüssen zur Umsetzung der Tempo-30-Zonen „Flue“ und „Bündtenweg“
- Stellungnahme der Polizei BL, Hauptabteilung Verkehrssicherheit vom 18.8.2020
- Mitteilung der Sicherheitsdirektion BL, Rechtssetzung vom 21.8.2020