

Schwachstellenanalyse

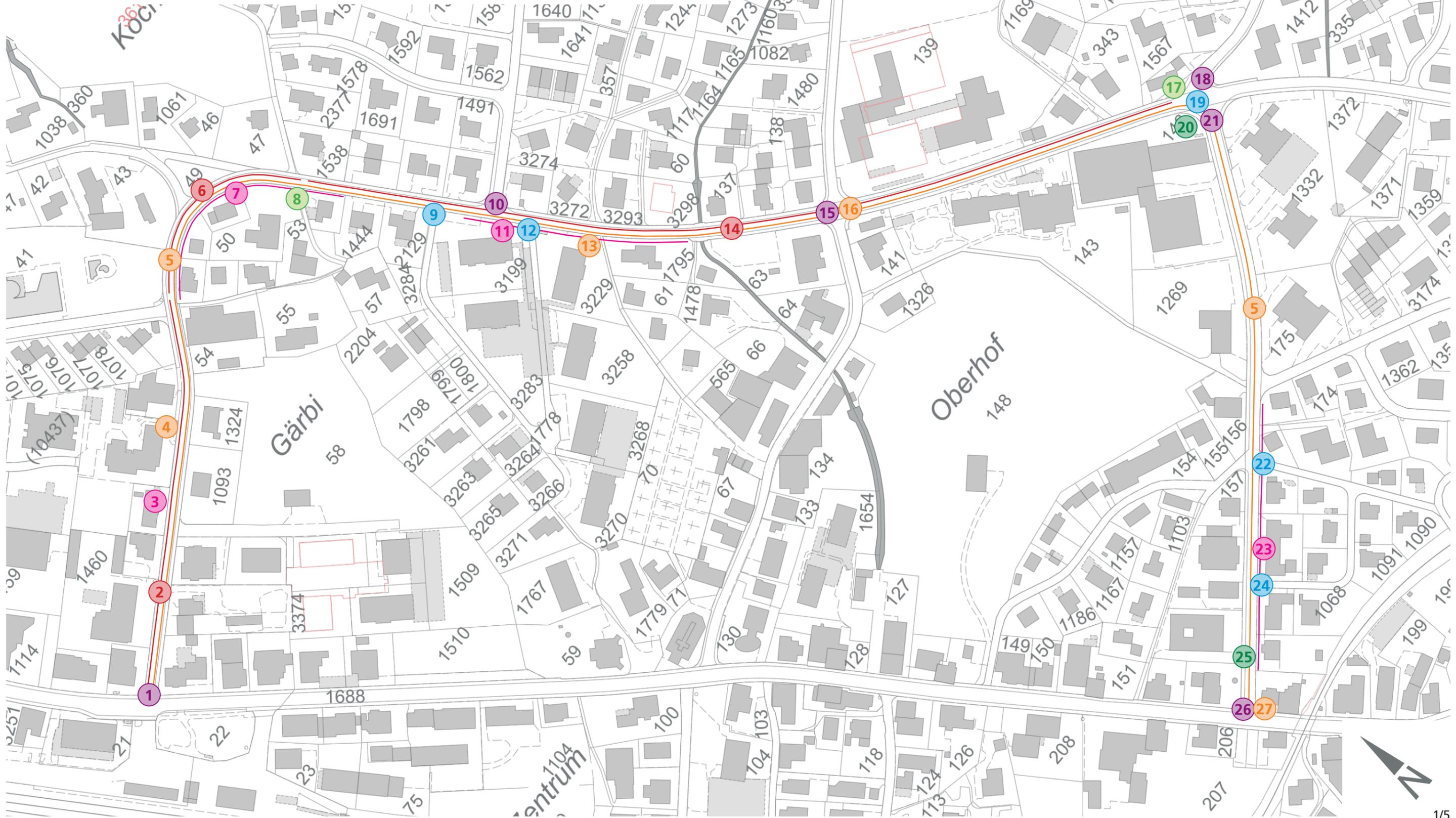
Situation 1:2'000

Entwurf

Legende

- 5 Fussgängerschutz
- 3 Ausbaubreite
- 4 Seitliche Begrenzung
- 6 Knoten
- 5 Vortrittsverhältnisse
- 2 Bushaltestelle
- 2 Übrige

Datum	kontr./gez.	Plannummer
15.06.2020	aw/sg	1985-11



1 Schmäler Ausbau des Knotens Ebnater-/Sonneggstrasse

Die Einmündung der Sonneggstrasse in die übergeordnete Kappler-/Ebnaterstrasse führt über eine Trottoirüberfahrt. Der Einmündungsbereich ist eher schmal ausgebaut. Wenn grosse Fahrzeuge (Lastwagen, Bus) in die Sonneggstrasse einbiegen, benötigen sie die gesamte Fahrbahn der Sonneggstrasse. Dies kann zu Konflikten führen, wenn zeitgleich ein Fahrzeug ausfahren möchte. Bei der Ausfahrt von grossen Fahrzeugen aus der Sonneggstrasse überwischen sie die Gegenfahrbahn der Ebnaterstrasse.



3 Seitliche Begrenzung durch Mauer/Zaun

Gemäss VSS-Norm ist der Platzbedarf für das Kreuzen zweier Fahrzeuge im Bereich von seitlichen Begrenzungen direkt am Fahrbandrand grösser. Die Fahrbahn der Sonneggstrasse ist im Bereich der Liegenschaft Sonneggstrasse Nr. 25 durch eine Mauer mit Zaun begrenzt. Die Begrenzung befindet sich unmittelbar neben dem Fahrbandrand. Um eine Berührung mit dem Zaun zu verhindern, fahren Fahrzeuge hier vermehrt in der Strassenmitte.



5 Schwacher Fussgängerschutz durch abgesenktes Trottoir im gesamten Perimeter

Das Trottoir entlang der Strassen im Bearbeitungsperimeter ist durchgehend abgesenkt. Insbesondere an der Sonnegg- und der Rosenbuelstrasse wird das angrenzende Trottoir teilweise vom motorisierten Verkehr befahren, wenn sich ein PW mit einem grossen Fahrzeug (Lastwagen, Bus) kreuzen muss. Dies geschieht, obwohl der Begegnungsfall PW/LKW bei allen Strassen im Bearbeitungsperimeter auf der Fahrbahn gewährleistet ist.



7 Seitliche Begrenzung durch Mauer/Zaun/Böschung

Gemäss VSS-Norm ist der Platzbedarf für das Kreuzen zweier Fahrzeuge im Bereich von seitlichen Begrenzungen direkt am Fahrbandrand grösser. Im Bereich der Kurve Sonnegg-/Rosenbuelstrasse ist die Fahrbahn an verschiedenen Stellen seitlich durch Mauern, Zäune und Böschungen begrenzt. Die Begrenzungen weisen teilweise einen Abstand zum Fahrbandrand auf, teilweise befinden sie sich aber auch unmittelbar neben dem Fahrbandrand. Um eine Berührung zu verhindern, fahren Fahrzeuge hier vermehrt in der Strassenmitte.



2 Ausbaubreite Sonneggstrasse

Die Sonneggstrasse weist eine Fahrbahnbreite von 5.50m auf. Das ist ausreichend breit dimensioniert, damit der Begegnungsfall PW/LKW bei reduzierter Geschwindigkeit innerhalb der Fahrbahn abgewickelt werden kann. Im Zusammenhang mit den angrenzenden, abgesenkten Gehbereichen führt diese Ausbaubreite allerdings dazu, dass motorisierte Fahrzeuge teilweise auf das Trottoir fahren, anstatt die Geschwindigkeit zu reduzieren. Zwei grosse Fahrzeuge (Lastwagen, Bus) können nicht innerhalb der Fahrbahn kreuzen.



4 Fehlende Trottoirverbindung zur Alterssiedlung Gill

Das Trottoir auf der Nordwestseite der Sonneggstrasse wurde im Frühling 2020 vor der Liegenschaft Sonneggstrasse Nr. 29 neu erstellt. Es fehlt jedoch die Verbindung zum Fussweg bei der Alterssiedlung Gill. Bei der fehlenden Trottoirverbindung handelt es sich um ein Teilstück von nur wenigen Metern.



6 Schmäler Ausbau in Kurve an Sonneggstrasse

Die Strasse ist im Bereich der Kurve nur wenig breiter als auf den geraden Abschnitten. Im Kurvenbereich ist der Platzbedarf der Fahrzeuge jedoch grösser (Schleppkurven). Die Fahrbahn ist in der Kurve zu schmal, um die Begegnungsfälle PW/LKW (gross) und PW/Gelenkbus zu gewährleisten. Die Sicht auf der Kurveninnenseite ist zudem eingeschränkt, sodass Fahrzeuge nicht frühzeitig anhalten können. Das Lichtsignal kann nur vom Bus gesteuert werden, weshalb bei Begegnungsfällen mit Lastwagen auf das Trottoir ausgewichen wird.



8 Fehlende Lichtsignalanlage

Anders als beim Klosterliweg ist bei der gegenüberliegenden Ausfahrt auf die Rosenbuelstrasse keine Lichtsignalanlage vorhanden. Ausfahrende Fahrzeuge können daher nicht sicher sein, ob gerade ein Bus durch die Kurve der Sonneggstrasse fährt und es somit im Kurvenbereich zu einem Konflikt kommen könnte, weil sich ein Gelenkbus und ein PW in der Kurve nicht kreuzen können.



9 Unklare Vortrittsverhältnisse am Knoten Ackerstrasse West

Bei der Einmündung der Ackerstrasse West in die Rosenbuelstrasse sind die Vortrittsverhältnisse unklar. Es verlaufen ein Bund- und ein Wasserstein quer zur Ackerstrasse, es gibt jedoch kein Signal und keine Markierung «Kein Vortritt». Im Verkehrsablauf ist deshalb nicht eindeutig erkennbar, ob Rechtsvortritt gilt oder ob die Ackerstrasse vortrittsbelastet ist.



11 Seitliche Begrenzung durch Hecke/Zaun

Gemäss VSS-Norm ist der Platzbedarf für das Kreuzen zweier Fahrzeuge im Bereich von seitlichen Begrenzungen direkt am Fahrbahnrand grösser. Im Bereich Ackerstrasse bis Schmittlibach ist die Fahrbahn an verschiedenen Stellen seitlich durch Hecken und Zäune begrenzt. Die Begrenzungen weisen teilweise einen Abstand zum Fahrbahnrand auf, teilweise befinden sie sich aber auch unmittelbar neben dem Fahrbahnrand. Um eine Berührung zu verhindern, fahren Fahrzeuge hier vermehrt in der Strassenmitte.



13 Fehlende Trottoirverbindung zum Steinfelsweg

Bei der Bushaltestelle Acker besteht keine Weiterführung des Trottoirs zum Steinfelsweg. Sowohl Anwohner der Ackerstrasse als auch Buspassagiere müssen für rund 10m entweder auf der Fahrbahn der Rosenbuelstrasse laufen oder zweimal die Rosenbuelstrasse queren, um zum Steinfelsweg zu gelangen.



15 Gestaltung des Knotens Hüsliberg-/Rosenbuel-/Steinfelsstrasse

Am Knoten gilt für alle vier Knotenäste Rechtsvortritt. Der Knoten ist verkehrsberuhigt gestaltet. Die Rampen und die farbige Fläche in der Knotenmitte sind allerdings sanierungsbedürftig. Hinzu kommt, dass es der einzige verkehrsberuhigte Knoten im Bearbeitungsperimeter ist. Die übrigen Knoten erhalten von den Verkehrsteilnehmern daher nicht die gleiche Aufmerksamkeit zugesprochen.



10 Überdimensionierter Knoten Rosenbuel-/Churfirnenstrasse

Am Knoten Rosenbuel-/Churfirnenstrasse gilt Rechtsvortritt. Die Einlenkradien sind sehr gross, weshalb der gesamte Knoten stark überdimensioniert ist. Dies führt wiederum zu höheren Geschwindigkeiten beim Ein- und Abbiegen der Fahrzeuge.



12 Unklare Vortrittsverhältnisse am Knoten Ackerstrasse Ost

Bei der Einmündung der Ackerstrasse Ost in die Rosenbuelstrasse sind die Vortrittsverhältnisse unklar. Es verlaufen ein Bund- und ein Wasserstein quer zur Ackerstrasse, es gibt jedoch kein Signal und keine Markierung «Kein Vortritt». Im Verkehrsablauf ist deshalb nicht eindeutig erkennbar, ob Rechtsvortritt gilt oder ob die Ackerstrasse vortrittsbelastet ist.



14 Ausbaubreite Rosenbuelstrasse

Die Rosenbuelstrasse weist eine Fahrbahnbreite von 5.50m auf. Das ist ausreichend breit dimensioniert, damit der Begegnungsfall PW/LKW bei reduzierter Geschwindigkeit innerhalb der Fahrbahn abgewickelt werden kann. Im Zusammenhang mit den angrenzenden, abgesenkten Gehbereichen führt diese Ausbaubreite allerdings dazu, dass motorisierte Fahrzeuge teilweise auf das Trottoir fahren, anstatt die Geschwindigkeit zu reduzieren. Zwei grosse Fahrzeuge (Lastwagen, Bus) können nicht innerhalb der Fahrbahn kreuzen.



16 Fussgängerführung am Knoten Hüsliberg-/Rosenbuel-/Steinfelsstrasse

Die Ausgestaltung des Knotens mittels Rampen und einer erhöhten, farblich hervorgehobenen Fläche steigert die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden und reduziert die Fahrgewindigkeit. Die Aufmerksamkeit wird jedoch hauptsächlich auf den Rechtsvortrittknoten und weniger auf die Fussgängerquerungen gelenkt. An diesem Knoten finden jedoch sehr viele Fussgängerquerungen – insbesondere auch von Schulkindern – statt. Diese müssen verkehrssicher erfolgen können.



17 Private Garagen/Abstellplätze im Knotenbereich

Im Knotenbereich Rosenbüel-/Wierstrasse befinden sich Garagenbauten. Die Ein-/Ausfahrt zu den Garagen liegt direkt im Knoten, sodass weder klar auf die Wierstrasse noch auf die Rosenbüelstrasse ausgefahren wird. Dies führt zu unklaren Verhältnissen und stellt im Knotenbereich ein Sicherheitsdefizit dar.



19 Unterschiedliche Vortrittsverhältnisse am Knoten Wier-/Rosenbüel-/Hofstrasse

Die Wierstrasse ist vortrittsbelastet, auch wenn die Markierung «Kein Vortritt» nur noch sehr schlecht erkennbar ist. Bei der Einmündung der Hofstrasse in die Rosenbüelstrasse gilt hingegen Rechtsvortritt. Diese unterschiedlichen Vortrittsverhältnisse sind für den Verkehrsablauf nicht optimal, sind doch beide Strassen im Ausbau etwa gleich und liegen sich direkt gegenüber.



21 Überdimensionierter Knoten Rosenbüel-/Hofstrasse mit Fussgängerschutzinsel zu nahe am Knoten

Der Knoten Rosenbüel-/Hofstrasse ist überdimensioniert. Die Fussgängerführung wurde mithilfe einer provisorischen Fussgängerschutzinsel gesichert gemacht. Der Fussgängerstreifen und die Schutzinsel liegen allerdings zu nahe am Knoten, sodass Fahrzeuge auf dem Fussgängerstreifen anhalten, wenn sie vortrittsbelastet sind.



23 Seitliche Begrenzung durch Hecke/Zaun

Gemäss VSS-Norm ist der Platzbedarf für das Kreuzen zweier Fahrzeuge im Bereich von seitlichen Begrenzungen direkt am Fahrbahnrand grösser. Im Bereich zwischen Stockenstrasse und Liegenschaft Hofstrasse Nr. 2 ist die Fahrbahn an verschiedenen Stellen seitlich durch Hecken und Zäune begrenzt. Die Begrenzungen weisen teilweise einen Abstand zum Fahrbahnrand auf, teilweise befinden sie sich aber auch unmittelbar neben dem Fahrbahnrand. Um eine Berührung zu verhindern, fahren Fahrzeuge hier vermehrt in der Strassenmitte.



18 Überdimensionierter Knoten Rosenbüel-/Wierstrasse

Die Einmündung der Wierstrasse in die Rosenbüelstrasse ist überdimensioniert. Die Einlenkradien sind sehr gross. Die Fahrbahn der Wierstrasse ist im Bereich der Einmündung sehr breit. Fussgänger müssen hier die Fahrbahn ohne Fussgängerstreifen oder Trottoirüberfahrt überqueren.



20 Fehlende Behindertengerechtigkeit der Bushaltestelle Wier

Die Bushaltestelle Wier befindet sich auf dem Vorplatz der Liegenschaft Rosenbüelstrasse Nr. 52. Es ist keine erhöhte Haltekante vorhanden. Die Bushaltestelle ist somit nicht behindertengerecht ausgestaltet. Gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) sind Bushaltestellen so auszugestalten, dass unter anderem der Ein-/Ausstieg mit einem Rollstuhl autonom erfolgen kann. Dafür ist eine hohe Haltekante erforderlich.



22 Unklare Vortrittsverhältnisse am Knoten Ringstrasse

Bei der Einmündung der Ringstrasse in die Hofstrasse sind die Vortrittsverhältnisse unklar. Es verlaufen ein Bund- und ein Wasserstein quer zur Ringstrasse, es gibt jedoch kein Signal und keine Markierung «Kein Vortritt». Im Verkehrsablauf ist deshalb nicht eindeutig erkennbar, ob Rechtsvortritt gilt oder ob die Ringstrasse vortrittsbelastet ist.



24 Unklare Vortrittsverhältnisse am Knoten Heckenweg

Bei der Einmündung des Heckenweges in die Hofstrasse sind die Vortrittsverhältnisse unklar. Es verlaufen ein Bund- und ein Wasserstein quer zum Heckenweg, es gibt jedoch kein Signal und keine Markierung «Kein Vortritt». Im Verkehrsablauf ist deshalb nicht eindeutig erkennbar, ob Rechtsvortritt gilt oder ob der Heckenweg vortrittsbelastet ist.



25 **Fehlende Behindertengerechtigkeit der Bushaltestelle Gemeindehaus**

Die Bushaltestelle Gemeindehaus ist eine Fahrbahnhaltestelle. Die Haltekante ist nicht genügend hoch, um den im Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) geforderten autonomen Ein-/Ausstieg für beispielsweise Rollstuhlfahrende zu gewährleisten. Die Bushaltestelle ist somit nicht behindertengerecht ausgestaltet.



27 **Fehlende Fortführung des Trottoirs entlang Ebnaterstrasse**

Das Trottoir entlang der Ebnaterstrasse vom Bahnübergang her endet am Knoten Hofstrasse. Ohne Trottoirüberfahrt oder kurze Fortführung des Trottoirs entlang der Hofstrasse (um Kurve) sind Fussgänger gezwungen, die Hofstrasse direkt im Einmündungsbereich zu queren. Dies stellt ein Sicherheitsdefizit dar.



26 **Schmaler Ausbau des Knotens Ebnater-/Hofstrasse**

Der Knoten Ebnater-/Hofstrasse ist eher schmal ausgebaut. Wenn grosse Fahrzeuge (Lastwagen, Bus) in die Hofstrasse einbiegen, benötigen sie die gesamte Fahrbahn der Hofstrasse. Dies kann zu Konflikten führen, wenn zeitgleich ein Fahrzeug ausfahren möchte. Bei der Ausfahrt von grossen Fahrzeugen aus der Hofstrasse überwischen sie die Gegenfahrbahn der Ebnaterstrasse, was insbesondere für den Bus ein Problem darstellt. Durch das Warten des Busses in der Hofstrasse ist die Einfahrt für andere Fahrzeuge eng und schwierig.

