

Einführung Tempo 30 in Bättwil Bericht als Entscheidungsgrundlage

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Ausgangslage	3
a. Im Dorf und Umgebung	3
b. Unfallstatistik	4
c. Rechtliche Ausgangslage und Ablauf Einführung Tempo 30-Zone	5
Ziele	5
Situation in den einzelnen Gemeindegebieten	6
a. Im Brunnacker	6
b. Eichacker-Quartier	6
c. Friesigraben	7
d. Eggweg	7
e. Gebiet Dorfzentrum, Quartier Rebenstrasse	7
f. Mühlemattstrasse und Grenze zu Flüh	8
g. Kantonsstrasse	8
Knotenpunkt Zollhaus/Tramstation Flüh-Mariastein	8
Hauptstrasse (ab Einmündung Weihermatten bis Mühlemattstrasse Ost) Hauptstrasse (ab Mühlemattstrasse Ost), Dorfzentrum und Benkenstrasse bis	9
Benkenstrasse (ab Dorfausgang)	
Witterswilerstrasse	
Weiteres Vorgehen Kantonsstrasse	
Mögliche Massnahmen	11
Anhang	13
a. Durchschnittliche Strassenbreiten	13
b. Übersichtskarten Strassenbreiten	13

Dieser Bericht dient als Entscheidungsgrundlage für die Gemeindeversammlung und – sollte diese den zugehörigen Investitionskredit genehmigen – als Grundlage für den Verkehrsplaner zur Erstellung des notwendigen Gutachtens.

Text und Fotos: Glenn Steiger, Gemeinderat

Zuhanden der Gemeindeversammlung verabschiedet durch die Werk- und Umweltkommission am 26. Mai 2021 und den Gemeinderat am 31. Mai 2021.

1. Allgemeine Ausgangslage

a. Im Dorf und Umgebung

Zahlreiche Gemeinden im Leimental haben bereits Tempo 30 auf Gemeindestrassen eingeführt oder sind daran. dies zu tun. Auch in Bättwil gab es immer wieder Bestrebungen aus der Bevölkerung auch in unserem Dorf Tempo 30 einzuführen. Die vielfach eher engen und teils nicht gut übersichtlichen Quartierstrassen mit spielenden Kindern, Velofahrern, Fussgängern und Reitern ermöglichen es bereits heute meist nicht schneller als 20-30 Stundenkilometer zu fahren. Doch dies wird nicht von allen Verkehrsteilnehmern gleichermassen gut eingehalten. Für sichere Verkehrswege und eine hohe Lebensqualität ist in diesen schmalen Strassen ohne Trottoirs aber Maximaltempo 30 unabdingbar.

So wurde im 2018 verabschiedeten Räumlichen Leitbild konkret folgende Massnahme verankert:

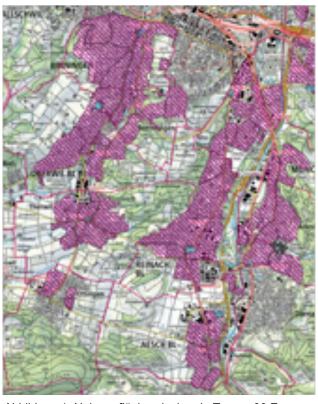


Abbildung 1: Nahezu flächendeckende Tempo 30-Zonen auf Gemeindestrassen im basellandschaftlichen Leimenund Birstal (Quelle: GIS BL)

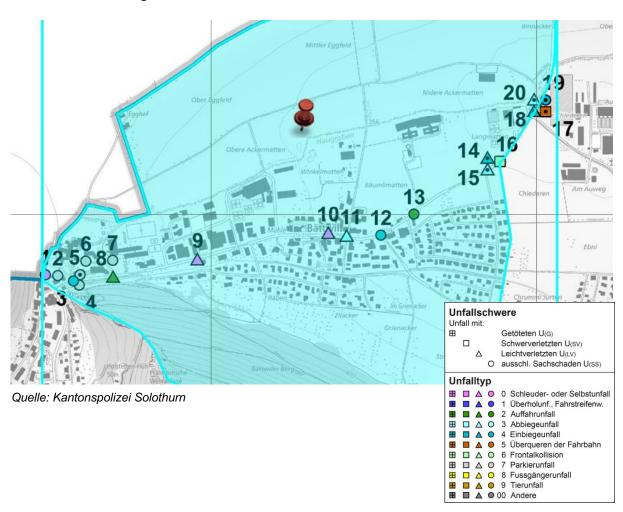
«Der Gemeinderat setzt sich für planerische und gestalterische Massnahmen ein, welche die Verkehrssicherheit, die Ortsverträglichkeit und die Gestaltung sowohl auf den gemeindeeigenen als auch auf den kantonalen Strassen verbessert.»

Die Situation ist auf den Gemeindestrassen relativ homogen. Die meisten Strassen sind zwischen 4 und 5 Metern breit, teilweise sogar noch schmaler. Bei den teils etwas breiteren Erschliessungsstrassen in die Quartiere (Bahnweg, Rebenstrasse, Im Eichacker, Apfelweg) wird tendentiell schneller gefahren, weshalb sich die Anwohnerinnen und Anwohner Verbesserungen wünschen. In den übrigen Gemeindestrassen ist dies kaum ein Thema. Eine Ausnahme stellt die Mühlemattstrasse dar. Diese erschliesst sowohl Gewerbebetriebe, Wohnhäuser als auch Freizeiteinrichtungen und ist gleichzeitig auch Tor zum Naherholungsgebiet. Diesen äusserst verschiedenen Ansprüchen kann die Strasse heute nicht immer gerecht werden. Während die Strasse eher knapp bemessen ist für Lastwagen und nur langsame Geschwindigkeiten erlaubt, animiert sie PKW-Fahrerinnen und Fahrer tendentiell schneller zu fahren. Für Fussgänger und Velofahrer ist die Strasse nicht attraktiv, das Kreuzen mit Lastwagen unangenehm.

Stark geprägt wird Bättwil als historisches Strassenzeilendorf durch die Kantonsstrassen (Haupt-/Benken-/Witterswilerstrasse). Die Verkehrssituation ist heute an vielen Stellen nicht befriedigend, insbesondere die Anwohnerinnen und Anwohner der Hauptstrasse sind hinsichtlich gefahrener Geschwindigkeit, zunehmenden Verkehrszahlen, des einseitigen Trottoirs und der wenigen bzw. fehlenden Fussgängerstreifen unzufrieden. Auch der Lärm durch den Durchgangsverkehr beeinträchtigt die Lebensqualität teilweise. In verschiedenen Kantonen gibt bereits Tempo 30 auf Kantonsstrassen (z.B. Graubünden), in der französischen Nachbargemeinde Leymen ebenso. Im basellandschaftlichen Leimental strengen nun die Gemeinden gemeinsam Tempo 30-Zonen, was im Falle einer Umsetzung zu einer Verkehrsverlagerung des Grenzgängerverkehrs zuungunsten von Bättwil führen könnte.

b. Unfallstatistik

Die Unfallstatistik der Kantonspolizei Solothurn hat zwischen dem 1. Januar 2016 und dem 30. Juni 2020 insgesamt 20 Verkehrsunfälle (mit Polizeirapport) mit neun Leichtund zwei Schwerverletzten aufgezeichnet. Dadurch entstand Sachschaden in Höhe von Fr. 105'200.-. Der Gemeinde ist überdies ein weiterer Unfall Im Eichacker bekannt, bei dem ein Jugendlicher bei der Ausfahrt aus einem Privatparkplatz mit einem Roller von einem Auto angefahren wurde. Die meisten Unfälle passierten entlang der Kantonsstrasse bei Kreuzungen und Einmündungen respektive beim Parkplatz des Coops am Weihermattweg.



c. Rechtliche Ausgangslage und Ablauf Einführung Tempo 30-Zone

Auskunft und Einschätzung von Herrn B. Vinci vom kantonalen Amt für Tiefbau:

- 1. Grundsätzlich kann der Gemeinderat die Einführung von Tempo-30-Zonen in der Gemeinde initiieren.
- 2. Die alleinige Zustimmung des Gemeinderats oder der Einwohner reicht nicht aus, damit eine Tempo 30 Zone eingeführt werden kann.
- 3. Ein Gutachten für die Einführung der Tempo-30-Zone muss zwingend erstellt werden.
- 4. Das Gutachten muss klar aufzeigen können, dass mit der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit die Verkehrssicherheit erhöht werden kann. Hierbei muss belegt werden, dass keine andere Massnahme vorgezogen werden kann. Die Verhältnismässigkeit muss dabei stimmen.
- 5. Das Gutachten muss vorgängig beim Kanton zur Prüfung eingereicht werden. Zudem muss die Gemeinde das Vorhaben mit der Verkehrskommission besprechen und die Zustimmung einholen.
- 6. Das Gutachten soll einen klaren Nachweis erbringen, dass mindestens ein Grund gem. Art 108 Abs. 2 SSV für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit allgemein gültig gemacht werden kann. In Bättwil können aus meiner Sicht zwei Gründe einfach nachgewiesen werden:
 - 1. Eine Gefahr ist schwer bzw. nicht rechtzeitig erkennbar und kann nicht anders gelöst werden (Sichtbermen einhalten usw.).
 - 2. Spezifische Strassenbenutzer (z.B. auf der Strasse spielende Kinder) eines besonderen Schutzes bedürfen und dieser Schutz nicht anders erreicht werden kann. Besonders Punkt 2 kann immer geltend gemacht werden. Der zentrale Punkt des Gutachtens und der Notwendigkeit der Tempo-30-Zone muss die Erhöhung der Verkehrssicherheit sein.
- 7. Mit dem Gutachten werden im IST-Zustand Geschwindigkeitsmessungen gemacht. Aus der Analyse wird die Notwendigkeit für allfällige flankierende Massnahmen (FlaMas) entschieden.
- 8. Mit dem Gutachten muss zudem aufgezeigt werden, welche flankierende Massnahmen für die Verkehrsberuhigung notwendig sind. Eine einfache Signalisation reicht meist nicht aus. DieFlaMas können wie folgt aussehen:
 - kostengünstige Markierungen (z.B. Zone-30 ca. 50 CHF/Stk, Rechtsvortrittmarkierung)
 - Eingangstore auf der Strassenfläche (mit Einengung ca. 1500 CHF/Stk)
 - Horizontale Versätze (z.B. Pflanzentrog ca. 900 CHF/Stk)
 - · Vertikale Versätze (Brems-/Temposchwelle, bis 2000 CHF/Stk)

2. Ziele

Das Ziel der Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen ist die Sicherheit zu erhöhen für alle Verkehrsteilnehmer wie auch Anwohner und Kinder verbunden mit einer höheren Lebensqualität. Die Einführung sollte möglichst günstig und möglichst ohne bauliche Massnahmen erfolgen, gerade auch um z.B. den Winterdienst nicht zu behindern. Die flächendeckende Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen soll zudem auch die Grundlage schaffen, um auf den Kanton einzuwirken, die Verkehrssituation auf den Bättwiler Kantonsstrassen zu verbessern.

3. Situation in den einzelnen Gemeindegebieten

a. Im Brunnacker

Der Brunnacker ist eine separat gelegene, schmale Quartierstrasse mit zwei Zugängen. Es gibt keinen Durchgangsverkehr und es ist nicht möglich (zu) schnell zu fahren. Tempo 30 sollte aus Sicht der Gemeinde problemlos ohne bauliche Massnahmen mit einfacher Signalisation einführbar sein.

b. Eichacker-Quartier

Die Quartierstrassen sind grundsätzlich kaum problematisch (hinterer Teil Eichacker, Chlederenweg, Kirschenweg, Birnenweg). Langsamverkehr ist sehr wichtig aufgrund der vielen Kinder (auch Schulweg) und Einfahrten. Tendentiell schneller gefahren wird auf den längeren Zufahrtsstrassen Eichacker (vorderer Teil), Apfelweg und teilweise Im Obstgarten.



Hinterer Teil des Eichackers: Für Bättwil typische Quartierstrassensituation

Apfelweg: Lange Geraden animieren schneller zu fahren – auch auf den Quartierstrassen

Parkieren im vorderen Teil des Eichackers ist in den vergangenen Jahren wichtiger geworden. Mit der damit verbundenen, leichten Behinderung des Winterdienstes kann umgegangen werden. Sollten nebst der Signalisation verkehrsberuhigende Massnahmen notwendig werden im vorderen Teil des Eichackers, sollten diese wohl vornehmlich durch die Erstellung von Parkplätzen gelöst werden. Ansonsten sollte die einfache Signalisation ausreichend sein für eine Einführung von Tempo 30 im Quartier.

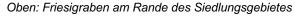


Parkierte Autos im vorderen Teil des Eichackers

c. Friesigraben

Der Friesigraben ist eine separat gelegene Stichstrasse, sie ermöglicht ausschliesslich den Zugang zum Reitzentrum St. Jakob. Die Einführung von Tempo 30 sollte problemlos mit einfacher Signalisation möglich sein. Bauliche Massnahmen wären in Anbetracht der häufigen Pferdetransporte grundsätzlich nicht zu begrüssen. Es ist auch fraglich, ob die Strasse aufgrund ihrer Lage ausserhalb des Siedlungsgebiets miteinbezogen werden soll.





Rechts: Enger Zugang zum Eggweg beim Weiherhof



d. Eggweg

Der Eggweg ist eine im südlichen Teil (bei der Einmündung zur Hauptstrasse) sehr enge Strasse. Die Einmündung in die Hauptstrasse ist unübersichtlich und nicht ideal (siehe g. Kantonsstrasse). Die Strasse dient zur Erschliessung eines Landwirtschaftsbetriebes mit Pensionspferden, mehrerer Privatliegenschaften und wird als Hauptverbindung ins Naherholungsgebiet von zahlreichen Fussgängern, Velofahrern und Reitern benutzt. Die Einführung von Tempo 30 sollte problemlos mit einfacher Signalisation möglich sein. Bauliche Massnahmen wären in Anbetracht der heutigen Nutzung nicht zu begrüssen und aufgrund der geringen Breite auch kaum möglich.

e. Gebiet Dorfzentrum, Quartier Rebenstrasse

Die Situation auf dem vorderen Teil des Bahnwegs und auf der Rebenstrasse ist teilweise nicht befriedigend. Die Einmündung des Bahnwegs in die Witterswilerstrasse ist unübersichtlich (siehe g. Kantonsstrasse).

Aufgrund des Erschliessungscharakters, der besseren Übersicht (Bahnweg) und der höheren Breite (Rebenstrasse) wird tendentiell schneller gefahren als in anderen Gemeindestrassen. Dies ist problematisch, da sich täglich zahlreiche Schulkinder hier auf dem Weg zum Kindergarten oder zum Tram befinden. Auch sind die Strassen die Velowegverbindung nach Flüh, in den Coop und zum Oberstufenzentrum. Die Gemeinde Bättwil hat auf Intervention besorgter Eltern bereits Massnahmen ergriffen und zusätzliche «Achtung Schulkinder»-Zeichen auf der Strasse angebracht. Ob bauliche Massnahmen im Bahnweg zur Bremsung des Verkehrs notwendig wären, müsste geprüft werden. Schwierig wird eine Umsetzung, welche die Übersichtlichkeit nicht beeinträchtigt.



Die überdurchschnittlich breite Rebenstrasse.

In der Schulgasse herrscht als Verlängerung des Eggwegs und Zugang zum Bättwilerberg über den Grienacker des Weiteren ein reger Reitverkehr.

In den Quartierstrassen und den Stichstrassen im Dorfkern (Im Grienacker, Im Zielacker, Rüttihofstrasse, Kirchgasse) ist die Situation unproblematisch. Die Einführung von Tempo 30 sollte problemlos mit einfacher Signalisation möglich sein.

f. Mühlemattstrasse und Grenze zu Flüh

Am schwierigsten stellt sich die Situation heute auf der Mühlemattstrasse im Gewerbegebiet dar. Diese ist nicht nur Zugangsstrasse für Industrie und Gewerbe mit einem relativ hohen Lastwagenaufkommen, sondern ebenfalls Zugang zu Freizeiteinrichtungen (Tennis, Restaurant) und zum Naherholungsgebiet. Es gibt kein Trottoir und auch keinen offiziellen Fussweg, welcher das Gebiet quert. Die LKW sind bereits heute aufgrund der doch verhältnismässig geringen Strassenbreite gezwungenermassen langsam unterwegs, PKWs jedoch teilweise (sehr) schnell. Bauliche Massnahmen wären nicht wünschenswert, damit die Durchfahrt für Lastwagen nicht noch weiter erschwert wird. Sollte sich keine lastwagenfreundliche Umsetzung finden lassen, muss das Gewerbegebiet bei Tempo 30 ausgeklammert werden und stattdessen andere Massnahmen zur Verbesserung der Situation für Fussgänger und Velofahrer getroffen werden. Die Stichstrasse Mühlemattstrasse, In den Weihermatten als Zugang zu Coop und Oberstufenzentrum sowie die Rosenmatt sind hinsichtlich gefahrenem Durchschnittstempo unproblematisch. Es ist fraglich ob die äusserst kurzen Strassen In den Weihermatten und Rosenmatt in Anbetracht ihrer heutigen Nutzung und Lage bei einer Einführung von Tempo 30 miteinbezogen werden sollen.

g. Kantonsstrasse

Knotenpunkt Zollhaus/Tramstation Flüh-Mariastein

Die Situation ist unübersichtlich. Privatverkehr, Postautohaltestelle und -wendeschlaufe, Tram, Schulweg und Veloweg befindet sich alles dicht gedrängt. Der Kanton muss sich dieser Problematik unbedingt annehmen im Zuge des notwendigen Umbaus der Tramstation Flüh-Mariastein auf Bättwiler Gemeindegebiet. Auch hier gilt es zu prüfen, ob die Einführung einer Tempo 30 oder gar einer Begegnungszone die Situation verbessern könnte.

Die Gemeinde Bättwil wurde bisher jedoch nicht in die Planung miteinbezogen.

Hauptstrasse (ab Einmündung Weihermatten bis Mühlemattstrasse Ost)

Die Strasse ist recht breit, der Verkehrsraum übersichtlich. Auf beiden Seiten hat es (wo nötig) Trottoirs. Wünschenswert wäre höchstens ein Fussgängerstreifen auf Höhe des Restaurants Statiönli/Garage Laubfrosch. Wenn das Tempo hier teils auch eher zu hoch ist, ist dies weniger schlimm als beim Knotenpunkt Zollhaus oder im Dorfzentrum. Nicht ideal ist die Einfahrt der Rebenstrasse (Wolfsstück) da zuerst das Trottoir gequert werden muss, eine angemessene Übersicht ist aber in beide Richtungen gegeben.

Hauptstrasse (ab Mühlemattstrasse Ost), Dorfzentrum und Benkenstrasse bis Dorfausgang

Die Situation ist an verschiedenen Punkten sehr unbefriedigend. Nordseitig gibt es kein Trottoir, die Anwohner der Hauptstrasse 6-34 müssen die Strasse ohne Fussgängerstreifen queren. Die Einmündungen der Schul- und der Kirchgasse sind sehr unübersichtlich, die Hauptstrasse macht eine Kurve und es muss zuerst das Trottoir gequert werden. Bei der Einmündung Schulgasse hat es zudem westseitig historisch geschützte Poller, welche die Sicht weiter verschlechtern. An der Kreuzung Schulgasse – Hauptstrasse – Eggweg befindet sich zudem ein Fussgängerstreifen. Dieser wurde vom Kanton aufgrund der schlechten Übersicht einmal aufgehoben, dann jedoch wiederhergestellt. Den Fussgängerstreifen braucht es zwingend als Zugang zum Eggweg/Naherholungsraum Eggfeld, zudem befindet sich auch die Nachtbushaltestelle Bättwil Mühli dort. Aus dem sehr schmal zulaufenden Eggweg ist die Einmündung ebenfalls äusserst unübersichtlich.



Schlechte Übersicht nach Westen beim Einbiegen aus der Schulgasse und Überqueren des Fussgängers

Einmündung des Eggweg in die Hauptstrasse

Bei der Kreuzung Witterswilerstrasse zur Benken-/Hauptstrasse kommt es vor allem zu Stosszeiten immer wieder zu gefährlichen Situationen. Das hohe Verkehrsaufkommen in der Haupt-/Benkenstrasse und das dort verhältnismässig hohe Durchschnittstempo macht das Einbiegen aus der Witterswilerstrasse schwierig.





Das historische Dorfzentrum ist das Herz der Gemeinde Bättwil. Es wird heute durch den Durchgangsverkehr beeinträchtigt, die Lebensqualität der Anwohnerinnen und Anwohner wird vermindert. Weiter unbefriedigend ist auch die Parkplatzsituation bei der Kapelle. Es gibt nur zwei in der Kirchgasse. Gegebenenfalls liessen sich hier synergetisch Massnahmen umsetzen bei einer Einführung von Tempo 30.

Benkenstrasse (ab Dorfausgang)

Nicht ideal ist auch die Situation in der Benkenstrasse. Eine Verbesserung der Einmündung der Strasse Im Eichacker zur Benkenstrasse ist durch den Kanton seit Langem vorgesehen, wurde aber erst kürzlich wieder aus der Mehrjahresplanung Strassenbau entfernt. Zahlreiche Fussgänger und Velofahrer überqueren die Strasse bei der 4-fach-Kreuzung zur Witterswiler Benkenstrasse und zum Kronenhof. Die Situation ist komplex, es kommt immer wieder zu gefährlichen Situationen und auch Unfällen. Wünschenswert wäre auch ein Fussgängerstreifen.

Witterswilerstrasse

Ab der Kreuzung zur Benken-/Hauptstrasse bis zur Verkehrsinsel bei der Abzweigung zum Bahnweg ist die Situation unbefriedigend. Es gibt nur westseitig ein Trottoir und keinen Fussgängerstreifen für die Anwohner der Witterswilerstrasse 3 bis 5a. Die Übersicht ist aufgrund des steilen Winkels der Einfahrt des Bahnwegs, der Verkehrsinsel, des Fussgängerstreifens und des Bahnübergangs schlecht. Zudem wird hier oft zu schnell gefahren und der Fussgängerstreifen ignoriert.



Unübersichtliche Kreuzung an der Witterswilerstrasse

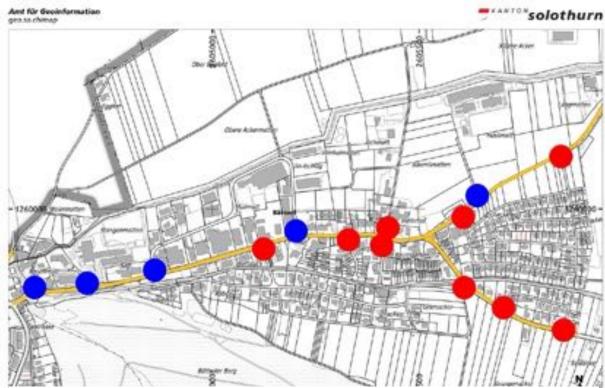
Von der Verkehrsinsel bis zur Witterswiler Grenze ist die Übersicht gut, Änderungen sind nicht notwendig.

Weiteres Vorgehen Kantonsstrasse

Die Gemeinde Bättwil kann nicht in Eigenregie Tempo 30 auf der Kantonsstrasse einführen. Sie kann aber auf Grundlage ihrer Bemühungen beim Kanton fordern, dass auch dieser die Verkehrssituation auf der Hauptstrasse verbessert. Zahlreiche Kantone kennen bereits Tempo 30-Zonen auf Kantonsstrassen. Auch im Solothurnischen Kantonsrat wurde die Frage im Mai 2021 behandelt. Der Regierungsrat äussert sich hierbei positiv zu einer künftigen Einführung von Tempo 30-Zonen auf Kantonsstrassen. Aufgrund der Verkehrssituation strebt die Gemeinde vor allem eine Verbesserung an auf dem Abschnitt Benkenstrasse (ab Dorfeinfahrt), Hauptstrasse/Dorfzentrum (bis zur östlichen Abzweigung in die Mühlemattstrasse) und auf der Witterswilerstrasse bis nach Abzweigung Bahnweg.

4. Mögliche Massnahmen

Insgesamt gibt es 14 Übergänge von Kantonsstrassen auf Gemeindestrassen (Friesigraben, Im Eichacker, Im Obstgarten, Im Brunnacker (x2), Bahnweg, Rebenstrasse, Schulgasse, Kirchgasse, Eggweg, Mühlemattstrasse (x2), Rosenmatt, Weihermattweg). Sollte flächendeckend Tempo 30 eingeführt werden, müsste hier jeweils Tempo 30 signalisiert werden, an gewissen Orten wohl einhergehend mit einem die Strasse verengenden Eingangstor. An sehr wenigen Stellen wären wohl weitere Massnahmen zur Verkehrsberuhigung notwendig. Konkret lässt sich dies aber erst nach den im Zuge des Verkehrsgutachtens durchgeführten Messungen sagen. Ziel der Gemeinde Bättwil wäre es sicherlich, die Einführung möglichst kostengünstig und möglichst ohne bauliche Massnahmen durchzuführen.



Blau: Einfahrtspunkte von der Kantonsstrasse auf Gemeindestrassen bei denen Tempo 30 signalisiert werden müsste, Umsetzung fraglich

Rot: Einfahrtspunkte von der Kantonsstrasse auf Gemeindestrassen bei denen Tempo 30 signalisiert werden müsste, Umsetzung im Zuge einer Einführung von Tempo 30 wahrscheinlich

Einige Beispiele aus umliegenden Gemeinden:











5. Anhang

a. Durchschnittliche Strassenbreiten

Apfelweg: 4-5m Bahnweg Ostteil: 4-5m Bahnweg Westteil: 3-4m Birnenweg: 4-5m Chlederenweg: 4-5m 3-4m Eggweg: Im Brunnacker: 4-5m Im Eichacker Nordteil: 5-6m Im Eichacker Südteil: 4-5m Im Friesigraben: 4-5m Im Grienacker: 4-5m Im Obstgarten: 4-5m Im Zielacker: 4-5m In den Weihermatten 3-4m Kirchgasse: 5-6m Kirschenweg: 4-5m Mühlemattstrasse: über 6 m Mühlematt Stichstrasse: 3-4m 5-6m Rebenstrasse: 3-4m Rosenmatt Rüttihofstrasse: 4-5m Schulgasse: 5-6m über 6 m Weihermattweg:

b. Übersichtskarten Strassenbreiten

Legende:

Gelb: Kantonsstrasse

Grün: Unter 4 Meter Strassenbreite

Rot: 4-5 Meter Strassenbreite Orange: 5-6 Meter Strassenbreite Blau: Über 6 Meter Strassenbreite

