

Gemeinde Laufen

Laufen, Verlegung Naubrücke

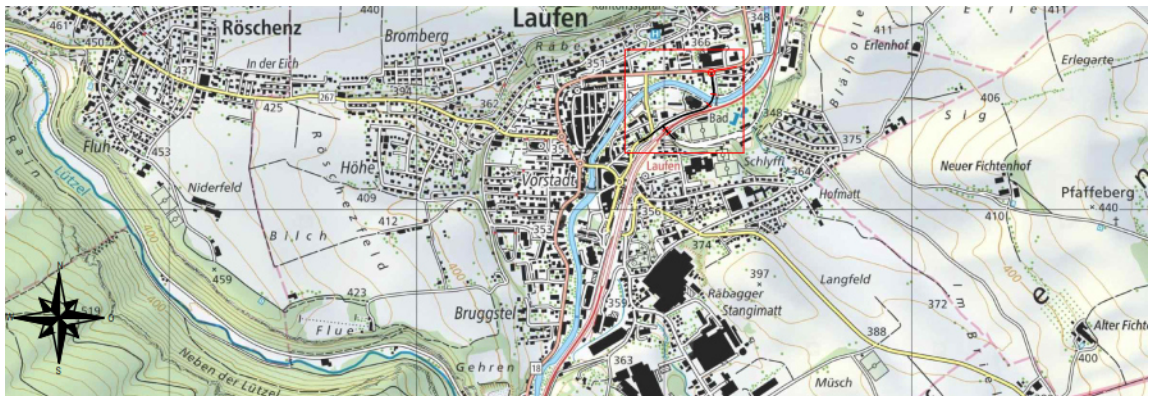
**Naustrasse / Baselstrasse
Axe 267, BP 28A/43 – BP 28E/0**

Mitwirkung

Vorprojekt

MACHBARKEIT VELOQUERUNGEN

Stand: 08.03.2023



Bauherr

**Kanton Basel-Landschaft
Bau- und Umweltschutzdirektion
Infrastruktur und Mobilität
Tiefbauamt
Rheinstrasse 29,
CH-4410 Liestal**

Verfasser

**verkehrsteiner AG
Michael Nehmiz
Kasernenstrasse 27
3013 Bern**



Laufen, Baselstrasse

Machbarkeit Veloquerungen

Liestal, 8. März 2023

Laufen, «Baselstrasse»

V20231A

Liestal, 8. März 2023

Auftraggeber:

Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft

Bearbeitung:

Michael Nehmiz, verkehrsteiner AG

Flavia Oetliker, verkehrsteiner AG

Kontaktadresse:

verkehrsteiner AG

Kasernenstrasse 27

CH-3013 Bern

© verkehrsteiner AG, 2022

Ausgangslage / Auftrag

Veloquerung Bereich 1 «Parkplatz»

- Situationsanalyse / Ortsbegehung
- Mögliche Ausgestaltung
- Beurteilung

Veloquerung Bereich 2 «Kreisel»

- Situationsanalyse / Ortsbegehung
- Mögliche Ausgestaltung
- Beurteilung

- Weiteres Vorgehen

Ausgangslage / Auftrag

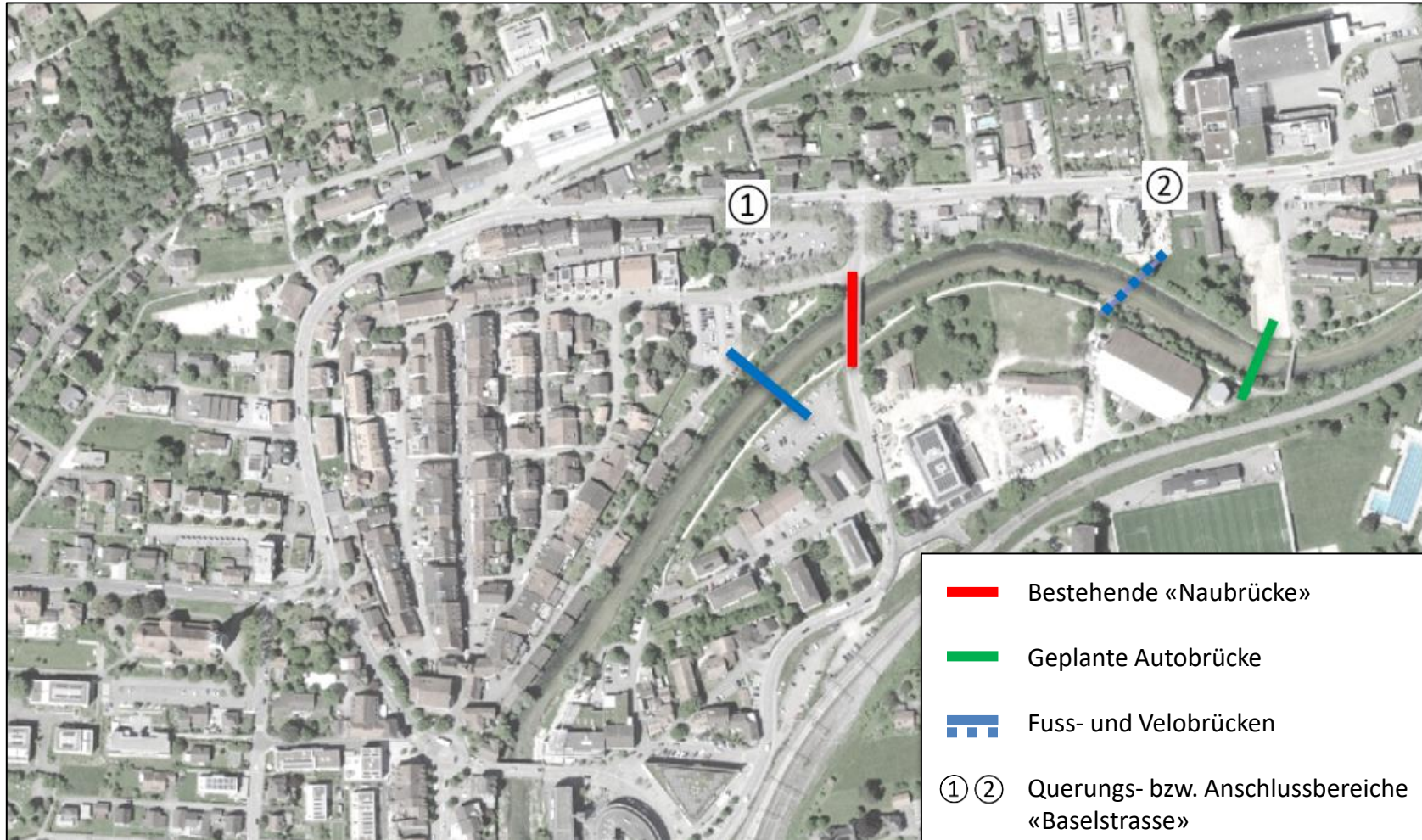
Im Rahmen des Hochwasserschutzprojektes in Laufen wird die bestehende «Naubrücke» zurückgebaut und mit einer Strassenbrücke im Bereich der Strasse «Norimatt» ersetzt. Der Fuss- und Veloverkehr erhält zudem zwei neue, vom Motorfahrverkehr getrennte Brücken und wird die Birs zukünftig im Bereich des Eissport- und Freizeithalle sowie im Bereich des Städtlis queren können.

Mit dem Verschieben der Brücken ergeben sich für den Fuss- und Veloverkehr neue Fahr- bzw. Gehbeziehungen. Die neuen Querungs- und Anschlussbereiche an die Baslerstrasse stellen dabei wichtige Elemente des Fuss- und Velonetzes dar.

Wenn möglich, soll dem Veloverkehr in beiden Bereichen mithilfe eines geschützten Mittelzone das nach links Ein- bzw. Abbiegen erleichtert werden. Die Mittelzone soll dabei jeweils mit den Querungsstellen des Fussverkehrs kombiniert werden. Die verkehrsteiner AG ist vom Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft angefragt worden, die Machbarkeit solcher Querungsstellen über die Baslerstrasse zu prüfen.

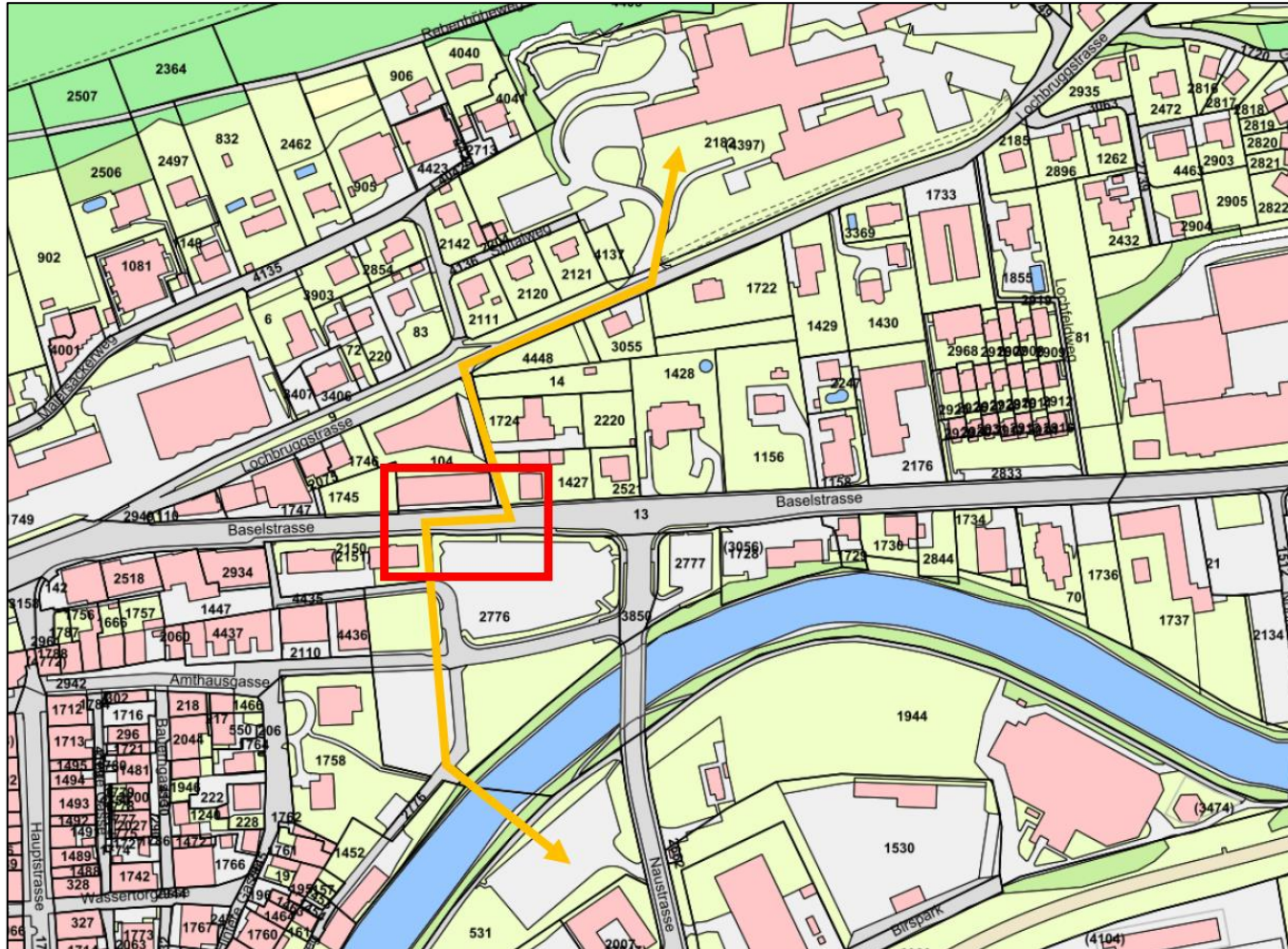


Auftrag / Ausgangslage



Eigene Darstellung

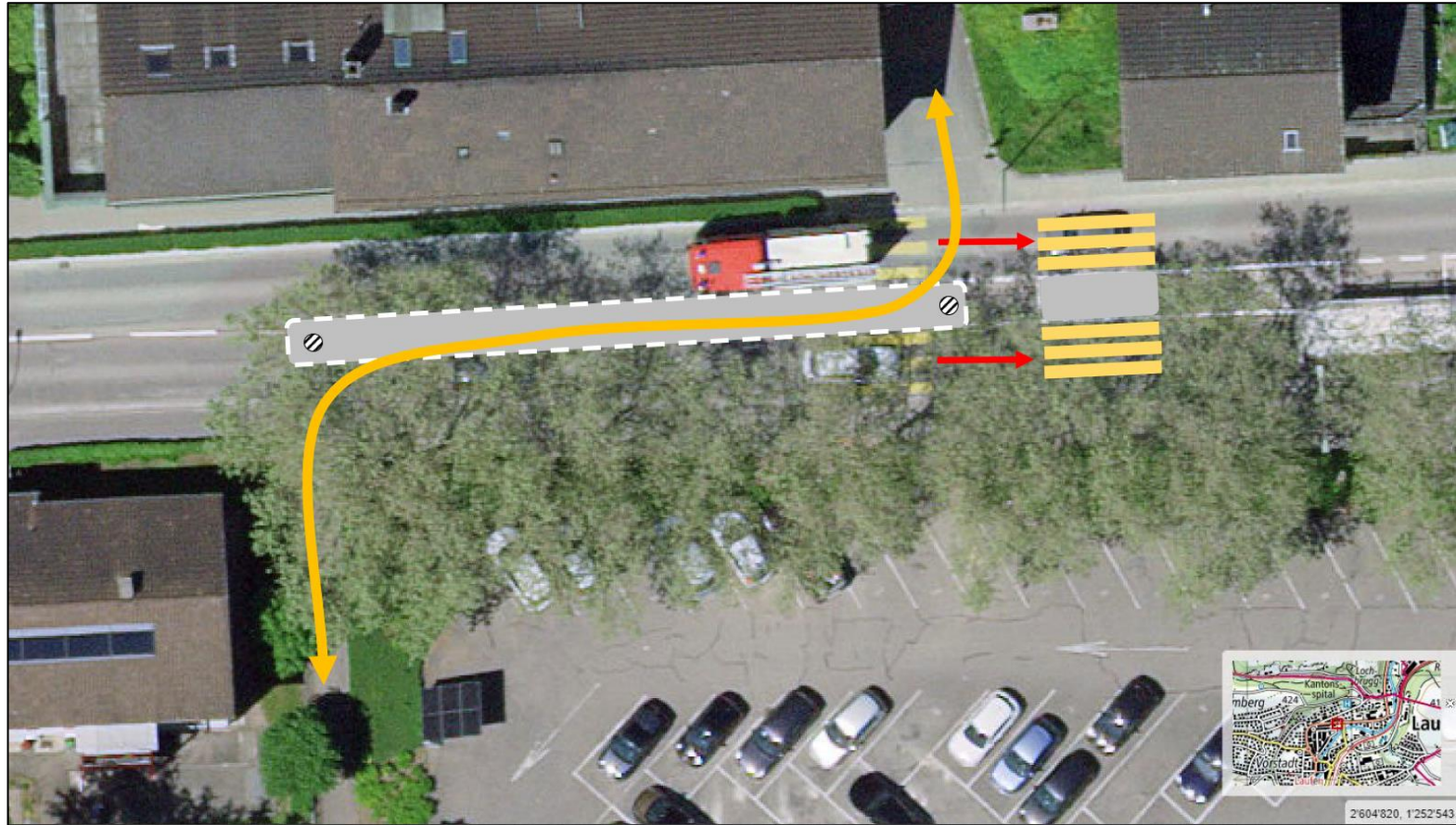
Auftrag / Ausgangslage



Grundlegendokument BUD

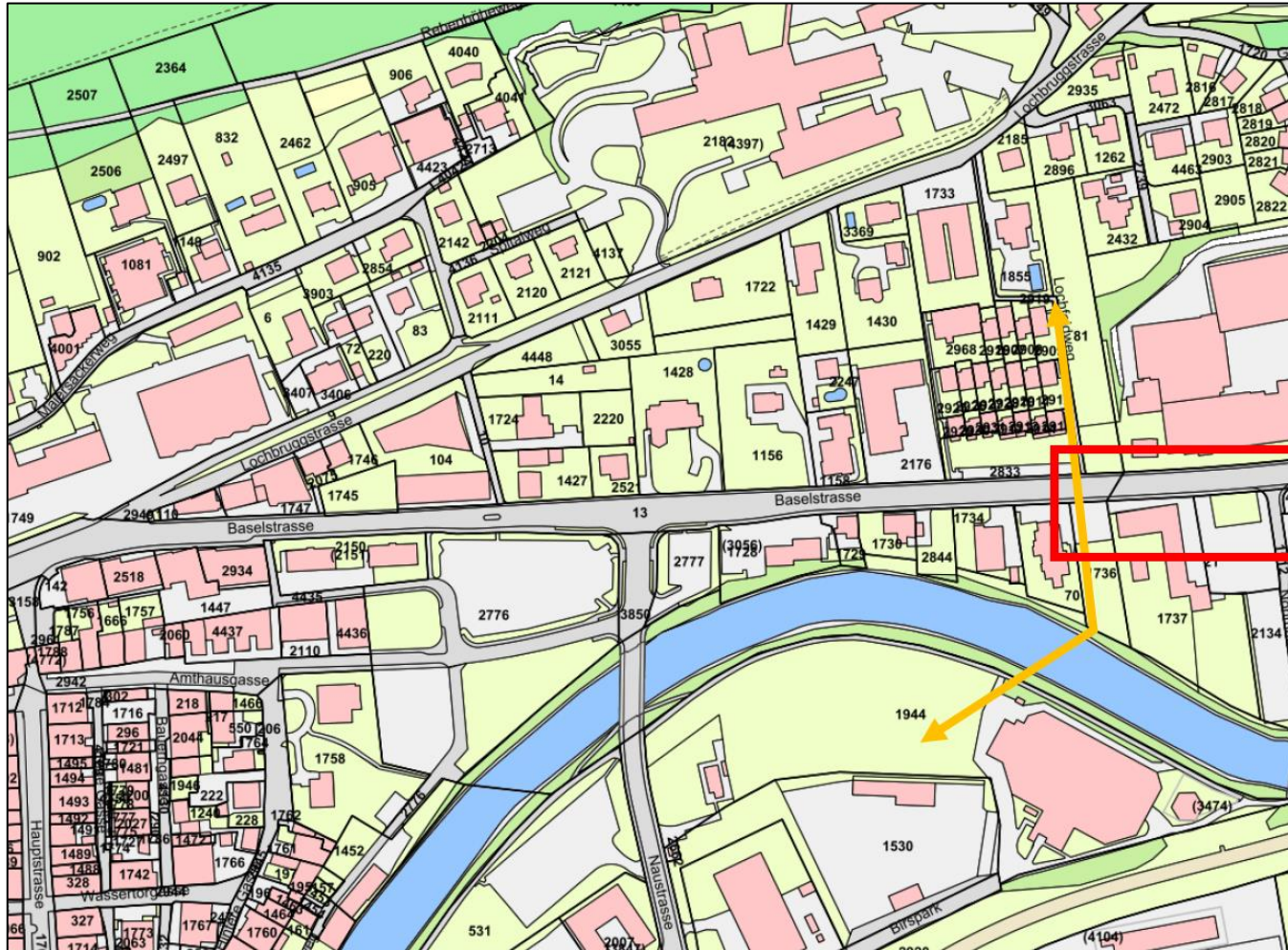


Auftrag / Ausgangslage



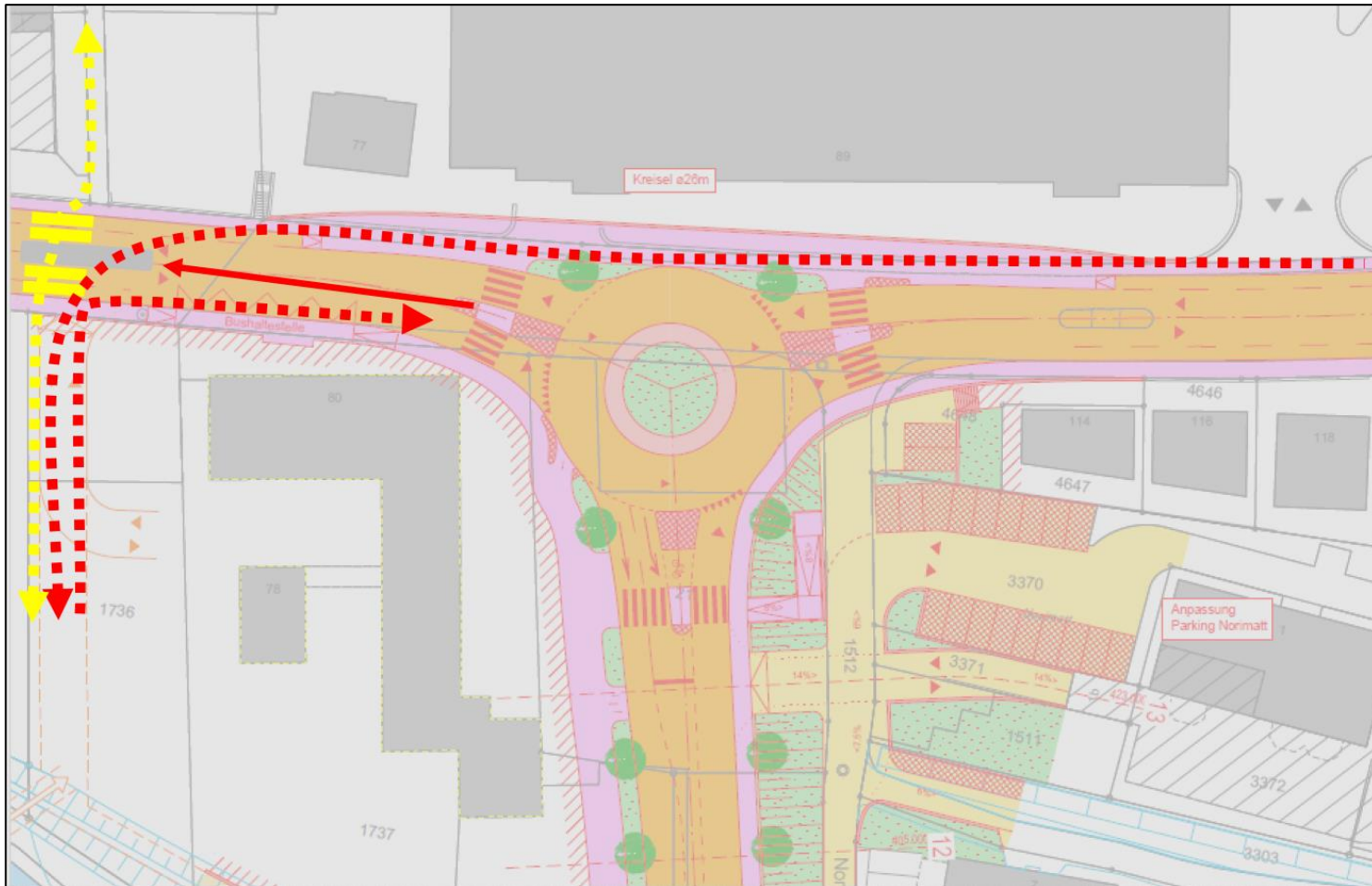
Grundlagendokument BUD

Auftrag / Ausgangslage



Grundlegendokument BUD

Auftrag / Ausgangslage



Grundlegendokument BUD (Stand: Januar 2023; mittlerweile wurde das Vorprojekt teilweise angepasst)

Ausgangslage / Auftrag

Veloquerung Bereich 1 «Parkplatz»

- **Situationsanalyse / Ortsbegehung**
- Mögliche Ausgestaltung
- Beurteilung

Veloquerung Bereich 2 «Kreisel»

- Situationsanalyse / Ortsbegehung
- Mögliche Ausgestaltung
- Beurteilung

- Weiteres Vorgehen



Situationsanalyse / Ortsbegehung – Bereich «Parkplatz»



Situationsanalyse / Ortsbegehung – Bereich «Parkplatz»



Situationsanalyse / Ortsbegehung – Bereich «Parkplatz»



Knotensichtweite Veloweg:
Minimale Sichtweite auf Trottoir: 15 m
Minimale Sichtweite auf Fahrbahn: 50 m

Situationsanalyse / Ortsbegehung – Bereich «Parkplatz»



Situationsanalyse / Ortsbegehung – Bereich «Parkplatz»



Situationsanalyse / Ortsbegehung – Bereich «Parkplatz»



Situationsanalyse / Ortsbegehung – Bereich «Parkplatz»



Situationsanalyse / Ortsbegehung – Bereich «Parkplatz»



Situationsanalyse / Ortsbegehung – Bereich «Parkplatz»



Situationsanalyse / Ortsbegehung – Bereich «Parkplatz»



Ausgangslage / Auftrag

Veloquerung Bereich 1 «Parkplatz»

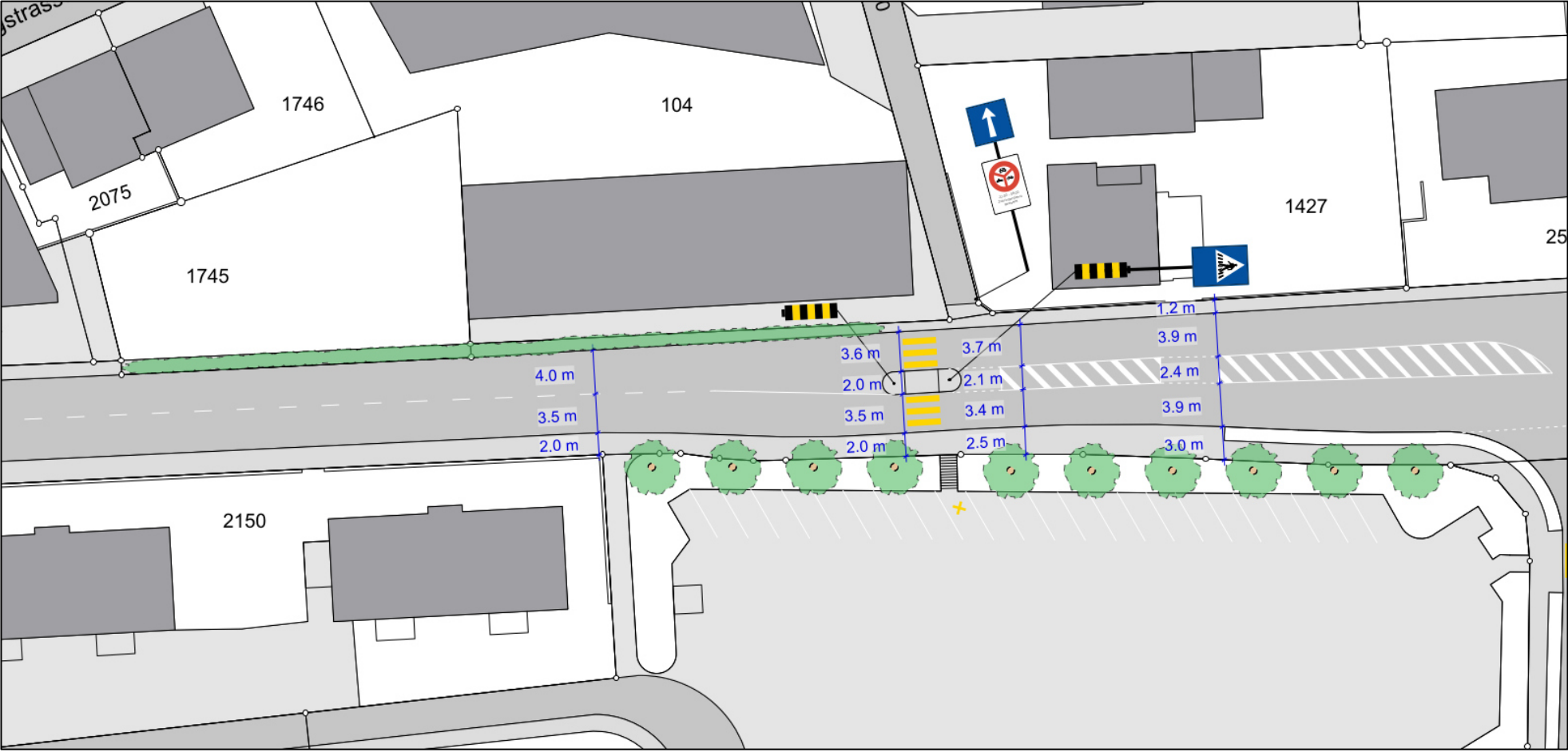
- Situationsanalyse / Ortsbegehung
- **Mögliche Ausgestaltung**
- Beurteilung

Veloquerung Bereich 2 «Kreisel»

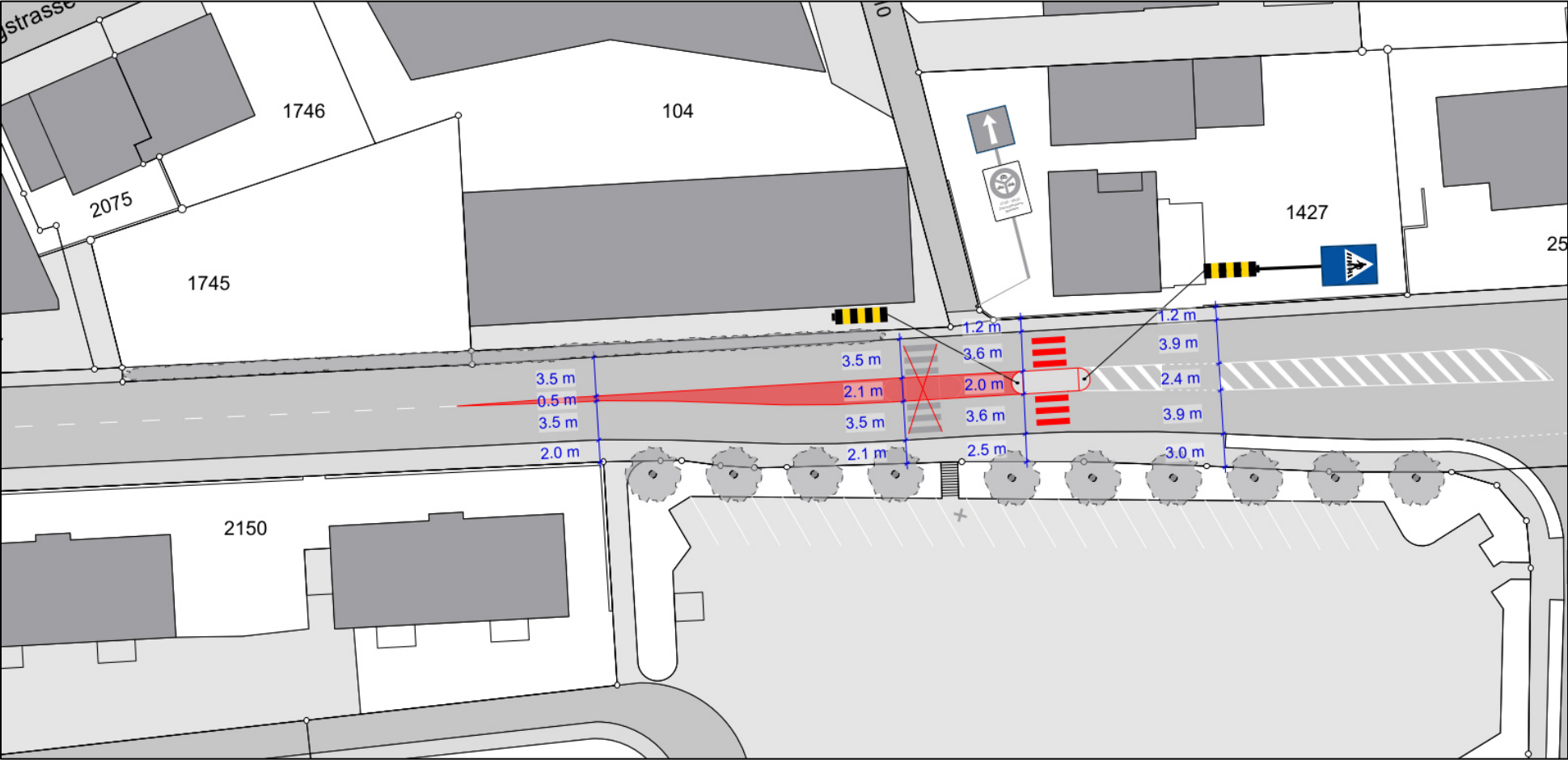
- Situationsanalyse / Ortsbegehung
- Mögliche Ausgestaltung
- Beurteilung

- Weiteres Vorgehen

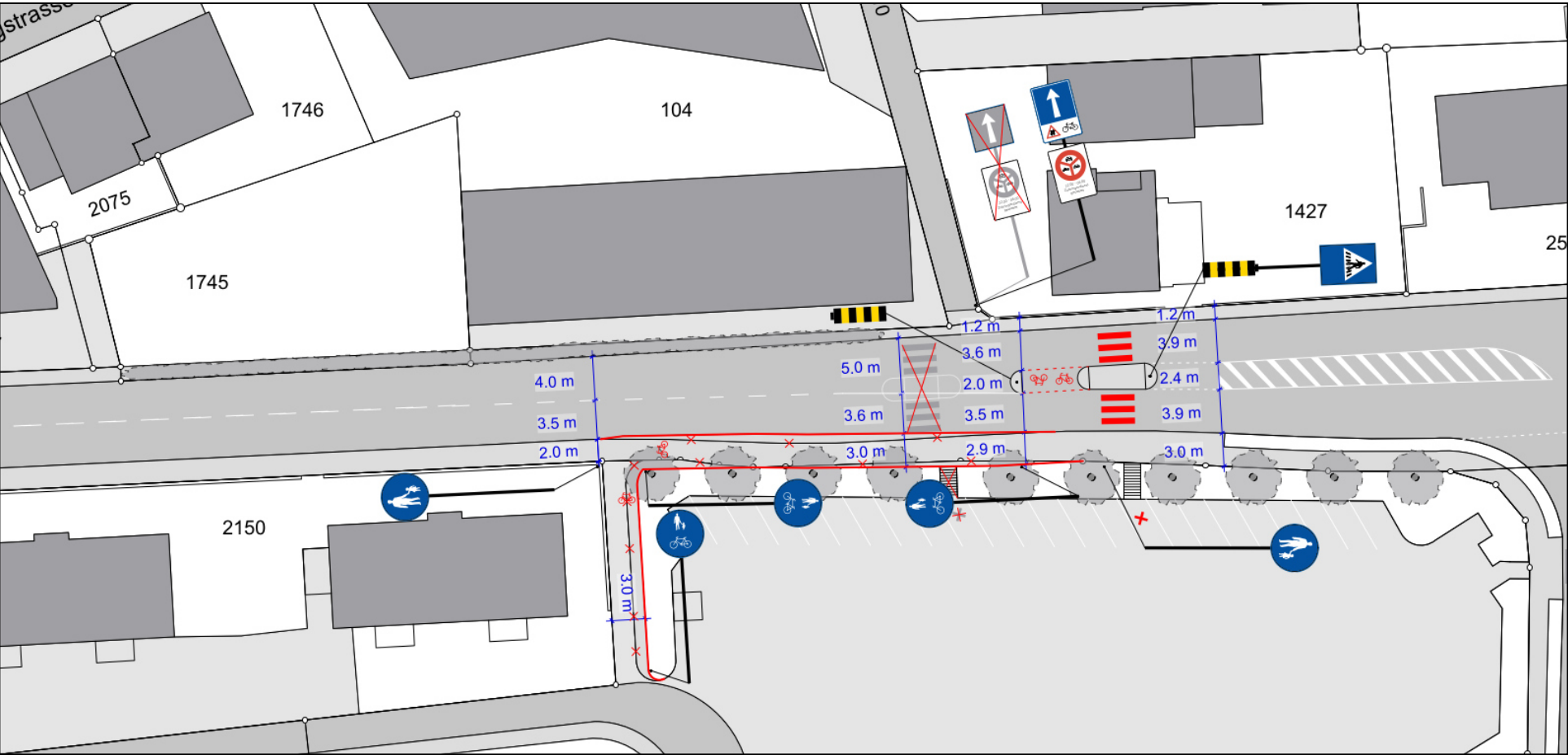
Mögliche Ausgestaltung – Bestand



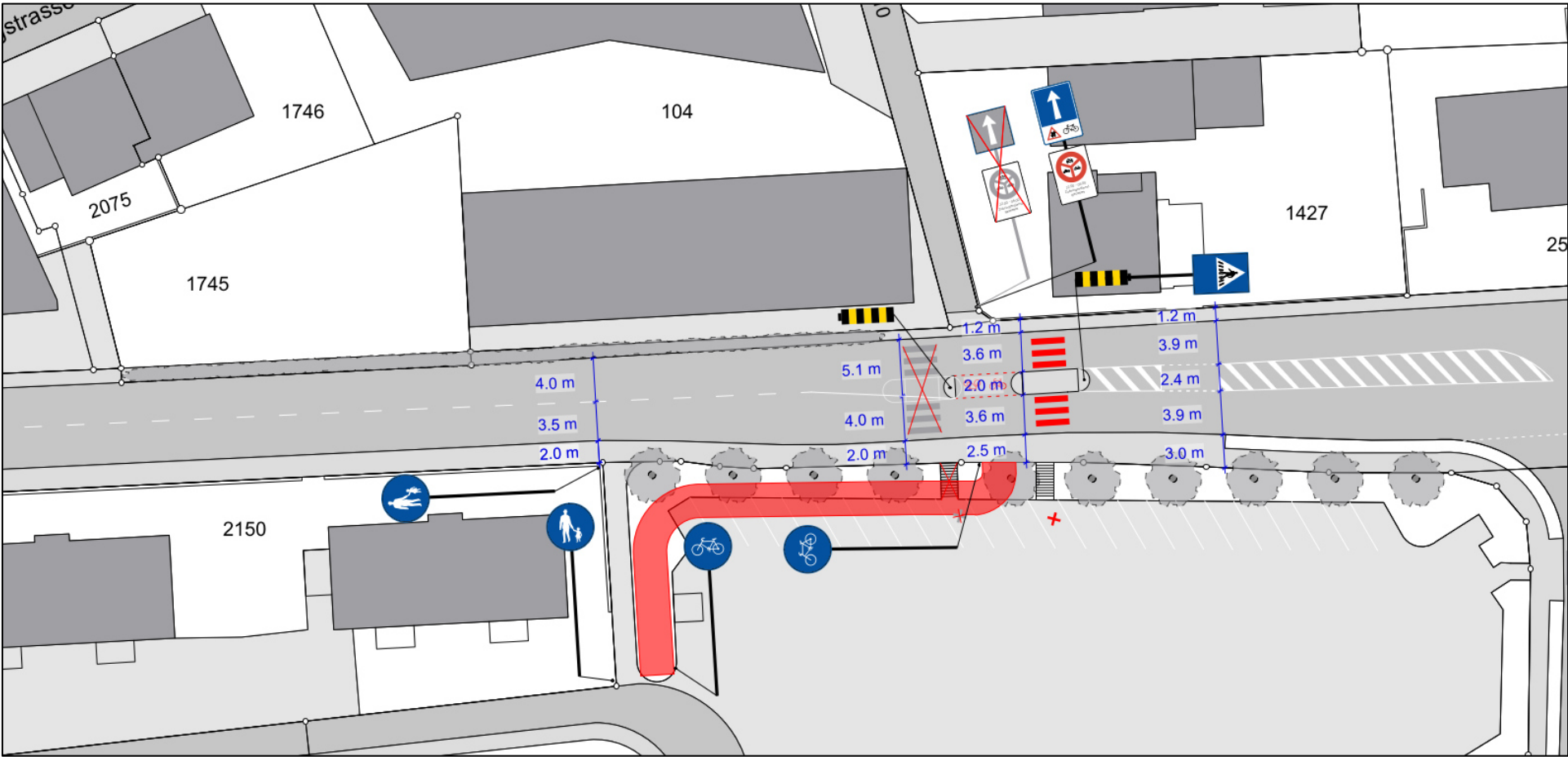
Mögliche Ausgestaltung – Variante 1 «keine Aufweitung Strasse»



Mögliche Ausgestaltung – Variante 3 «Mischverkehr Fussverkehr»



Mögliche Ausgestaltung – Variante 4 «Rampe»



Ausgangslage / Auftrag

Veloquerung Bereich 1 «Parkplatz»

- Situationsanalyse / Ortsbegehung
- Mögliche Ausgestaltung
- **Beurteilung**

Veloquerung Bereich 2 «Kreisel»

- Situationsanalyse / Ortsbegehung
- Mögliche Ausgestaltung
- Beurteilung

- Weiteres Vorgehen

Beurteilung Machbarkeit / Ausgestaltung

- Nördliche Zufahrt heute im Einbahnregime → Absprache Gemeinde («Velo im Gegenverkehr»). (Zeitlich begrenztes) Fahrverbot gilt auch für schnelle (45 km/h) E-Bikes.
- Sicht nördliche Zufahrt durch Hausecke auf Trottoir stark eingeschränkt (kann allenfalls verbessert werden)
- Starke Sichteinschränkung südliche Zufahrt → Grünschnitt bzw. mit Dienstbarkeit klären
- Führung über bestehenden Gehweg entspricht nicht der direkten Wunschlinie des Veloverkehr. Für eine gemeinsame Führung mit dem Veloverkehr müsste dieser auf min. 3.00 m verbreitert werden.
- Führung über Rampe entspricht zwar eher der Wunschlinie, hat aber grossen Aufwand (Kosten, Aufheben/Reorganisieren Parkplätze) und Ungewissheiten hinsichtlich der bestehenden Bäume zur Folge.
- Trottoir auf nördlicher Strassenseite sehr schmal (ca. 1.20 m). Diese Breite bleibt bei den vorgeschlagenen Lösungen bestehen.
- Befahrbarkeit wird teilweise verschlechtert, wobei diese im Bestand bereits eingeschränkt ist (Linksabbiegen für grössere Fahrzeuge in nördliche Strasse nicht möglich)



Beurteilung Machbarkeit / Ausgestaltung

- Ausgestaltung Veloführung nur mit Aufweitung der Strasse möglich
- Varianten 2 («Mittelzone») und 3b («Mischverkehr Fussverkehr») als beste Varianten. Dabei ist Variante 3b zu bevorzugen:
 - Mischverkehr Fuss- und Veloverkehr erscheint aufgrund eher tiefer Frequenzen geeignet. Die Breite sollte 3.0 m nicht unterschreiten.
 - Velofurt mit Vorteil, dass man absteigen und mit Vortritt über den FGS schieben kann
 - Um die benötigten Breiten des Fuss- und Radwegs (min. 3.0 m) sowie der Mittelinsel (min. 2.0 m) zu erlangen, ist der bestehende Fussgängerstreifen ca. 12 m in Richtung Osten zu verschieben. Für Zufussgehende auf der Gehbeziehung Stadt ↔ Spital entstehen somit marginale Umwege.
 - Bei Variante 2 ist das Befahren der Mittelzone bei Gegenverkehr (Velos) ungünstig. Eine Ausgestaltung als Linksabbiegehilfe für beide Fahrtrichtungen führt zu einer kurzen Führung im Mischverkehr mit dem MIV.
 - Bei Variante 2 kann der MIV über die Mittelzone nach links abbiegen. Dieses Fahrmanöver ist bei Variante 3b nicht fahrbar.



Ausgangslage / Auftrag

Veloquerung Bereich 1 «Parkplatz»

- Situationsanalyse / Ortsbegehung
- Mögliche Ausgestaltung
- Beurteilung

Veloquerung Bereich 2 «Kreisel»

- **Situationsanalyse / Ortsbegehung**
- Mögliche Ausgestaltung
- Beurteilung

- Weiteres Vorgehen

Situationsanalyse / Ortsbegehung – Bereich «Kreisel»



Situationsanalyse / Ortsbegehung – Bereich «Kreisel»



Situationsanalyse / Ortsbegehung – Bereich «Kreisel»



Situationsanalyse / Ortsbegehung – Bereich «Kreisel»



Situationsanalyse / Ortsbegehung – Bereich «Kreisel»



Situationsanalyse / Ortsbegehung – Bereich «Kreisel»



Ausgangslage / Auftrag

Veloquerung Bereich 1 «Parkplatz»

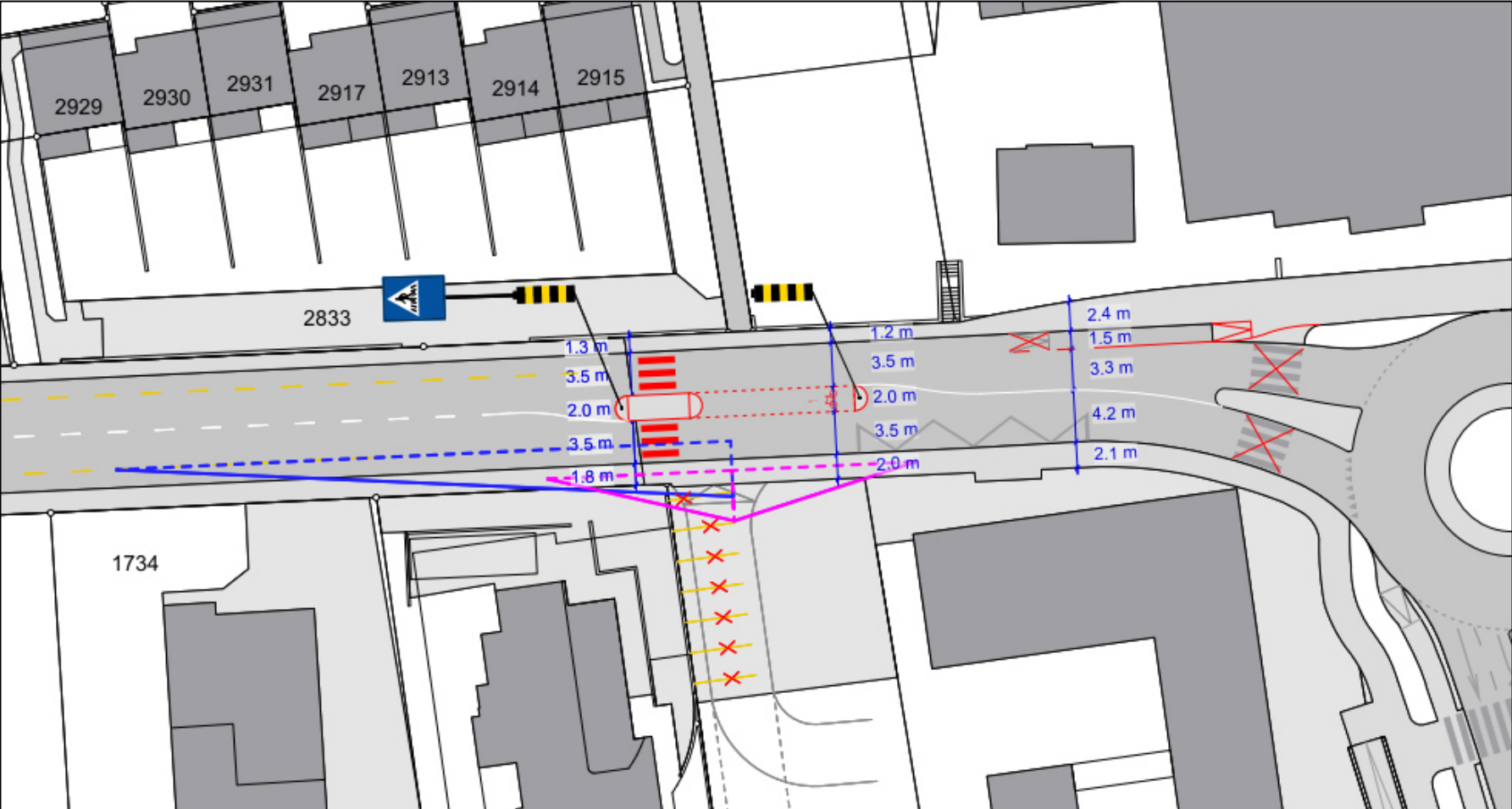
- Situationsanalyse / Ortsbegehung
- Mögliche Ausgestaltung
- Beurteilung

Veloquerung Bereich 2 «Kreisel»

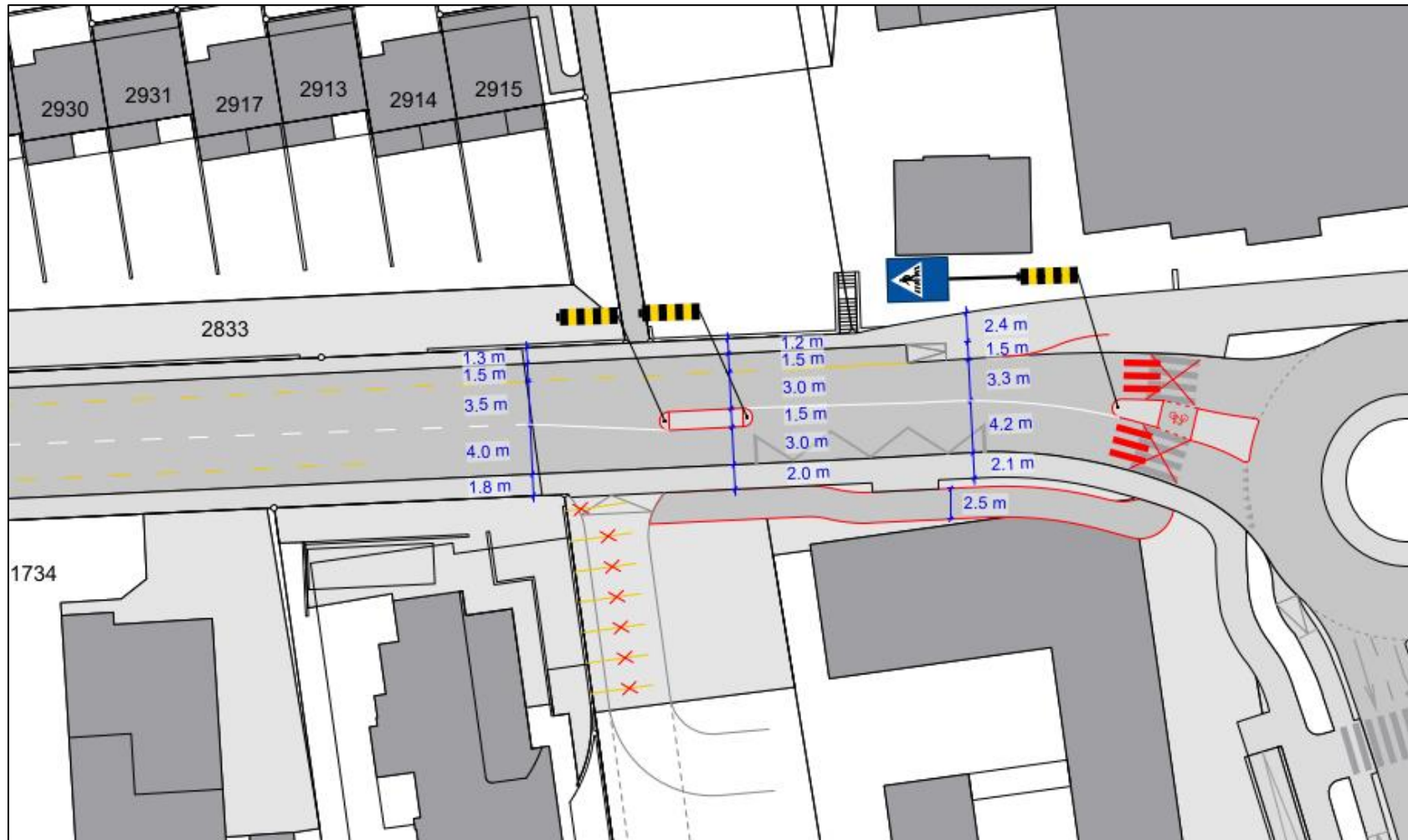
- Situationsanalyse / Ortsbegehung
- **Mögliche Ausgestaltung**
- Beurteilung

- Weiteres Vorgehen

Mögliche Ausgestaltung – Variante 1 «Mittelzone und Verschieben FGS»



Mögliche Ausgestaltung – Variante 3 «Velofurt + Querungshilfe Fussverkehr»



Ausgangslage / Auftrag

Veloquerung Bereich 1 «Parkplatz»

- Situationsanalyse / Ortsbegehung
- Mögliche Ausgestaltung
- Beurteilung

Veloquerung Bereich 2 «Kreisel»

- Situationsanalyse / Ortsbegehung
- Mögliche Ausgestaltung
- **Beurteilung**

- Weiteres Vorgehen

Beurteilung Machbarkeit / Ausgestaltung Variante 1

- Generell ist das bestehende nördliche Trottoir sehr schmal (ca. 1.20 m). Dieses Mass wurde im Vorprojekt «Kreisel Normiatt» und den vorliegenden Varianten beibehalten.
- Anordnung Parkfelder sind hinsichtlich Knotensichtweite an der Einmündung der südlichen Erschliessungsstrasse und der Baselstrasse zu prüfen.
- Variante 1 mit Vorteilen für den Fussverkehr (Erschliessung Wohnquartier) und hinsichtlich der Abläufe im Bereich der Fahrbahnhaltestelle (haltende Busse sind baulich vor überholenden Fahrzeugen geschützt)
- Dennoch ist die Veloführung - auch für geübte Velofahrende - sehr anspruchsvoll:
 - Zu kurze Rückführung + zu kurze Distanz zur Verengung
 - Im Zusammenhang mit den Verkehrsabläufen (Rausbeschleunigen nach Kreisel; evtl. Durchschuss am Kreisel) heikel
- Aufgrund der zu erwartenden Verkehrsabläufe ist Variante 1 zu verwerfen!



Beurteilung Machbarkeit / Ausgestaltung Variante 2 und Variante 3

- Generell ist das bestehende nördliche Trottoir sehr schmal (ca. 1.20 m). Dieses Mass wurde im Vorprojekt «Kreisel Normiatt» und den vorliegenden Varianten beibehalten.
- Veloführung südlich der Bushaltestelle im Zweirichtungsbetrieb abseits des Fuss- und Fahrverkehrs.
- Querung über Velofurt parallel zum FGS im Knotenbereich (tiefe Fahrgeschwindigkeiten MIV).
- Vorteile für andere Fahrbeziehungen Velo am Kreisverkehr, z.B. Fahrbeziehung Süd → West und Ost → Süd (kein Befahren der Kreisfahrbahn)
- Relativ hoher Landbedarf auf südlicher Parzelle (Eigentum Kanton), dennoch favorisierte Varianten
- Bei zusätzlicher Querungshilfe ohne Vortritt für den Fussverkehr unmittelbar hinter der Fahrbahnhaltestelle (Variante 3): Grosse Vorteile für Fussverkehr insb. Relation «Lochfeldweg» (sicheres Queren in zwei Etappen möglich) und Schutz vor Überholmanövern Motorfahrverkehr bei Bushalten.



Ausgangslage / Auftrag

Veloquerung Bereich 1 «Parkplatz»

- Situationsanalyse / Ortsbegehung
- Mögliche Ausgestaltung
- Beurteilung

Veloquerung Bereich 2 «Kreisel»

- Situationsanalyse / Ortsbegehung
- Mögliche Ausgestaltung
- Beurteilung

- **Weiteres Vorgehen**

Weiteres Vorgehen

Produkte

- Plandokumente Varianten (Massstab 1:500)
- Präsentationsfolien als Dokumentation

Weiteres Vorgehen

- Fotodok. an B. Kunze
- Aktuelle Pläne B. Kunze => M. Nehmiz
- Aktualisierung Pläne auf aktuellen Plan
- Textl. Anpassung Veloführung
- ...



verkehrsteiner

Kasernenstrasse 27 | 3013 Bern | 031 537 12 00
www.verkehrsteiner.ch | mail@verkehrsteiner.ch