

Auftraggeber: Gemeinde Allschwil  
Objekt: Allschwil, Begegnungszone Lettenweg

## **Verkehrstechnische Überprüfung (nach Realisierung)**



14. Juni 2024

## 1. Auslöser

Teile der Gartenstrasse sowie des Lettenwegs wurden zu Beginn des Schuljahres 2023/24 in eine Begegnungszone umgewandelt.

Einige Anwohnende haben sich nach der Umsetzung der Zone an die Gemeindeverwaltung und den Gemeinderat gewandt und die Verkehrsmassnahme verschiedentlich kritisiert. Dabei wurde auch in Frage gestellt, ob die Verkehrsmassnahme so überhaupt «zulässig» sei und «funktioniere». Auch wurden verschiedene Alternativen vorgeschlagen. Um diese verkehrstechnischen Fragen unabhängig und fachlich zu klären, hat die Gemeinde Allschwil sich entschieden eine unabhängige Untersuchung der Verkehrsmassnahme durchführen lassen.

## 2. Auftrag

Glaser Saxer Keller AG, kurz GSK, wurde von der Gemeinde Allschwil beauftragt, die heutige Situation gesamtheitlich auf verkehrstechnische Probleme zu untersuchen. Zudem sind auch die speziell vorgebrachten Themen separat zu beurteilen. Die Erkenntnisse sind im vorliegenden Bericht zusammengestellt.

## 3. Grundlagen

- [1] Aktuelle VSS Normenwerk, Stand 31.05.2024
- [2] Gesetzliche Grundlagen, Stand 31.05.2024
- [3] Aktennotiz: Befahrung Lettenweg mit Feuerwehr-Drehleiter und Hängergespann, 26.09.2023
- [4] Aufnahmen vor Ort, März 2024

## 4. Situationsanalyse

Seit Mitte August 2023 ist die Begegnungszone „Lettenweg“ in Betrieb. Zu Beginn des Betriebs wurden Stimmen aus der Bevölkerung laut, die auf Probleme mit der Begegnungszone im Allgemeinen und den Zufahrten zu den eigenen Grundstücken im Speziellen hinweisen. In der Beilage 1 ist das Massnahmenkonzept und somit die heutige Situation abgebildet.

Im September 2023 fand eine Befahrung der Feuerwehr mit Drehleiter (Fahrzeug siehe Beilage 2) statt. Diese Befahrung wurde in einer Aktennotiz festgehalten, welche eine Grundlage zu diesem Bericht darstellt [3].

Um die Situation vor Ort zu begutachten wurde eine Begehung im März 2024 während der Schulzeiten durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass die Veloständer gut gefüllt sind und teilweise Velos ausserhalb der vorgesehenen Flächen abgestellt wurden. Zudem wurden die einzelnen Grundstückszufahrten näher untersucht.

Im Folgenden gehen wir auf die vorgebrachten Punkte sowie die Grundstückszufahrten ein und beurteilen die Situation von der verkehrstechnischen Seite:

## 5. Die Begegnungszone im Allgemeinen

### 5.1 Gesetzliche Bestimmungen

Die Signalisationsverordnung (SSV) beschreibt den Einsatz und die Regeln für die Einführung einer Begegnungszone.

In einer Begegnungszone geniessen Fussgänger den Vortritt gegenüber dem Fahrverkehr. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h und das Parkieren ist nur an den gekennzeichneten Stellen erlaubt. Zudem ist das Überqueren der Fahrbahn überall erlaubt, **die Fahrzeuge dürfen aber durch die zu Fuss gehenden nicht unnötig behindert werden.**

### 5.2 Begründung für die Einführung der Begegnungszone der Gemeinde Allschwil

Beidseits des Lettenwegs, von der Gartenstrasse bis zur Fabrikstrasse, befinden sich diverse Schulhäuser (Gartenhof, Gartenstrasse, Lettenweg und Breite) mitsamt Turnhallen und Pausenplätzen. Das Schulhaus Gartenstrasse grenzt zudem auch noch an die Gartenstrasse. Zwischen diesen Schulhäusern pendeln an normalen Schultagen viele Schülerinnen und Schüler hin und her. Es wurde festgestellt, dass die heute vorhandenen beidseitigen Trottoirs zu schmal sind und daher oft auf die Strasse ausgewichen wird. Es findet ein flächiges Queren des Lettenwegs durch viele Kinder statt. Des Weiteren wird der Strassenperimeter auch als Pausenraum genutzt.

Aus diesen Gründen kommt es immer wieder zu Konflikten zwischen den zu Fuss gehenden (vor allem Schulkinder) und dem fahrenden Verkehr. Um diese Situation zu verbessern wird nun durch die Begegnungszone den zu Fuss gehenden den Vortritt gegenüber dem fahrenden Verkehr eingeräumt und die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h beschränkt. Dadurch soll sich die Sicherheit (insbesondere der Kinder) erhöhen.

Ein zentraler Punkt für das neue Verkehrsregime ist für die Gemeinde Allschwil, dass weiterhin das flächige Queren des Lettenwegs möglich ist und trotzdem die Sicherheit der Kinder erhöht werden kann. Dies kann durch den flächigen Vortritt der zu Fuss gehenden erreicht werden. Eine Begegnungszone kann diese Ziele der Gemeinde erreichen.

### 5.3 Signalisierung und Markierung

Um eine Begegnungszone korrekt zu signalisieren sind an den jeweiligen Zoneneingängen die Signale 2.59.5 („Begegnungszone“) resp. 2.59.6 („Ende der Begegnungszone“) zu erstellen. Dies ist in der vorliegenden Zone erfüllt.

Bei den farbigen Flächen, welche hier in der Begegnungszone zur Anwendung gekommen sind, handelt es sich rechtlich um eine „Farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche“ (FGSO). Diese Markierungen können nicht durch Signale ersetzt werden.

### 5.4 Verhalten in der Begegnungszone

Die Schilderungen aus der Bevölkerung besagen, dass teilweise Konflikte zwischen den Schulkindern und dem fahrenden Verkehr entstehen. Da die Kinder ihren Vortritt missbrauchen und die Fahrzeuge zum Anhalten zwingen. Dies wurde bei der Begehung nicht festgestellt. Da es sich bei einer Begehung allerdings nur um eine Momentaufnahme handelt, ist es durchaus möglich, dass das beschriebene Verhalten der Schulkinder auftritt.

Ein solches Verhalten ist gemäss den gesetzlichen Bestimmungen SSV Art. 22b in einer Begegnungszone nicht zulässig, **da die Fahrzeuge nicht unnötig behindert werden dürfen.**

*Empfehlung Verkehrsplaner:*

Das Verhalten der Schulkinder in der Begegnungszone und im Zusammenspiel mit dem fahrenden Verkehr soll beobachtet werden. Falls sich das geschilderte Verhalten bestätigt, sind Massnahmen durch

die Gemeinde in Zusammenarbeit mit der Schule zu ergreifen um die Kinder auf ein korrektes Verhalten in der Begegnungszone zu schulen. Wie diese Massnahmen aussehen könnten, ist aufgrund der Erkenntnisse aus den Beobachtungen zu bestimmen.

## 5.5 Befahrbarkeit

Aus der Bevölkerung wurden zudem angebracht, dass aufgrund der versetzten Velo-PP die Durchfahrt im Allgemeinen und dementsprechend auch für die Feuerwehr/Abfallentsorgung, verunmöglicht wird. Gerade wenn die Feuerwehr nicht mehr durchfahren könnte, würde ein grosses Sicherheitsproblem bestehen.

Der kleinste seitliche Versatz beträgt ca. 9.10 m und befindet sich zwischen zwei Parkfelder, welche durch das Projekt nicht verändert wurden. Der kleinste Abstand zwischen zwei neuen Velo-Parkfeldern beträgt ca. 9.85 m. Es wurden somit keine engeren Versätze erstellt als ohnehin bereits vor der Umgestaltung des Strassenabschnittes vorhanden waren.

Um sicherzustellen, dass die Befahrbarkeit gegeben ist, wurde am 26.09.2023 ein Fahrversuch durch die Feuerwehr durchgeführt (Einsatzfahrzeug: Typ Riffaud EPC33PRX-B, Datenblatt im Beilage 2). Der Fahrversuch konnte problemlos durchgeführt werden. Es wurde kein Blaulicht eingeschaltet und es waren gleichzeitig viele Kinder unterwegs. Zudem wurde festgestellt, dass im Perimeter gewisse Fahrräder nicht korrekt abgestellt wurden. Dennoch konnte die Feuerwehr die Strecke in unter einer Minute absolvieren. Dies ist nach Angaben der Feuerwehr ausreichend um die Sicherheit zu gewährleisten.

Des Weiteren wurden noch Auskünfte der Anton Saxer AG Abfall-Translogistik eingeholt. Diese befährt den Lettenweg mind. zwei Mal pro Woche mit ihren Entsorgungsfahrzeugen (10-12m lange Lastwagen). Auch hier wurden keine Probleme festgestellt oder gemeldet.

Da die Befahrbarkeit für die grösseren Fahrzeuge wie Feuerwehr und Müllabfuhr funktioniert, ist auch die Durchfahrt für Personenwagen möglich und daher die Befahrbarkeit der Begegnungszone gewährleistet.

## 5.6 Erkennbarkeit der Veloabstellflächen

Bei geringen Geschwindigkeiten bleibt dem Fahrzeuglenker grundsätzlich mehr Zeit um die Verkehrssituation zu erfassen. Da wir uns in einer Begegnungszone befinden, ist die maximale Geschwindigkeit mit 20 km/h festgelegt. Zudem ist die Geschwindigkeit bei schwierigen Sichtverhältnissen anzupassen. Daher besteht aus verkehrstechnischer Sicht kein unmittelbarer Handlungsbedarf.

Um die Erkennbarkeit der Veloständer zu erhöhen, hat die Gemeinde Allschwil bereits jeweils an den äussersten Ständern zusätzliche Reflektoren angebracht. Sollten sich in Zukunft Probleme abzeichnen, könnten zusätzliche vertikale Elemente mit Reflektoren geprüft werden.

## 5.7 Temporäre Signalisation der Begegnungszone

Eine temporäre Signalisation einer Begegnungszone bringt aus verkehrstechnischer Sicht einige Probleme mit sich. Denn anders als bei einer Tempo 30 Zone hat eine Begegnungszone deutliche rechtliche Änderungen zur Folge (z.B. Fussgängervortritt). Somit ist es wichtig, dass Personen, die sich in der Begegnungszone aufhalten, wissen, welche Regeln gerade gelten. Bei einer temporären Signalisation ändert dies den Tag über immer wieder. Dadurch können Missverständnisse und Unsicherheiten entstehen. Gerade für Kinder die sich auch ausserhalb der Schulzeiten dort aufhalten, könnten solche Änderungen schwierig sein. Zudem ist eine technische Umsetzung schwierig.

Aus verkehrstechnischen- und sicherheitstechnischen Überlegungen ist von einer temporären Signalisation einer Begegnungszone abzusehen.

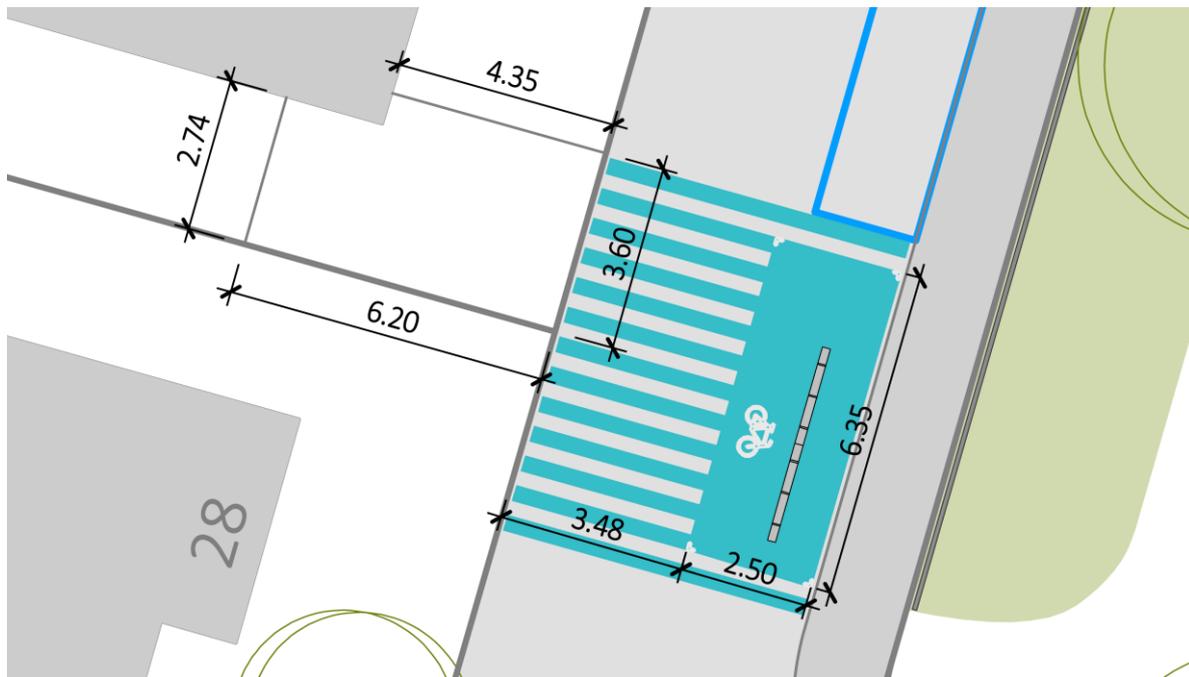
## 6. Grundstückszufahrten

Es wurde festgestellt, dass es im betrachteten Perimeter einige Grundstückszufahrten gibt, welche durch die Umgestaltung des Strassenraums keine Veränderungen oder sogar Verbesserungen in der Befahrbarkeit erfahren. Diese problemlosen Zufahrten werden im Folgenden nicht näher betrachtet.

Allerdings gibt es gewisse Grundstückszufahrten, bei denen ungünstigere Zufahrtsverhältnisse entstanden sind. Um diese Zufahrten zu beurteilen wurde die VSS 40291 beigezogen. Diese Norm gibt an, wie breit ein Parkfeld sein muss in Relation zu der davor liegenden Fahrgasse:

### 6.1 Zufahrt Gartenstrasse 26 (Parzelle B-1717)

Das neu erstellte Veloabstellfeld liegt direkt vor der bestehenden Grundstückszufahrt. Die restliche Fahrbahnbreite beträgt **3.48 m**. Die Grundstückszufahrt hat im vorderen Teil eine Breite von **3.60 m**:



Die Fahrgassenbreite von 3.48 m ist nicht mehr explizit in den VSS-Normen abgebildet.

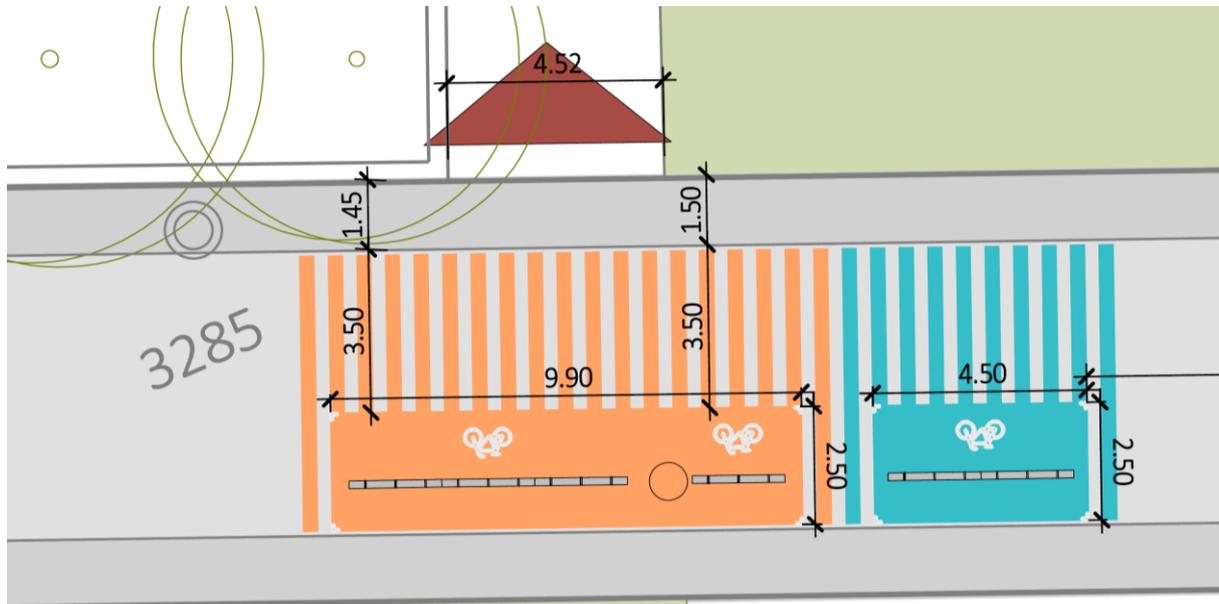
Die Werte in der Norm können bis zu einem gewissen Punkt linear extrapoliert werden. Dadurch erhält man für die Strassenbreite von 3.50 m eine Parkfeldbreite von 3.10 m. Dies wäre im vorliegenden Fall gegeben. Jedoch ist mit solch engen Fahrbahnen eine Befahrbarkeit des Grundstücks nicht mehr mit den Standardverfahren nachzuweisen. Vieles hängt in diesem Fall davon ab, welches Fahrzeug benutzt wird und wie die geometrischen Eigenschaften des Fahrzeuges sind (Einlenkradius, Breite, Länge, etc.).

Aufgrund der Breite von 3.60 m ist das Grundstück noch befahrbar. Es stellt sich allerdings die Komfortfrage. Aufgrund der geometrischen Abmessungen ist es möglich, dass je nach Fahrzeuggeometrie mehrere Manöver (Vor- und Rückwärtsrangieren) nötig werden, bis schlussendlich das Fahrzeug auf der Privatparzelle abgestellt werden kann. Daher stellt sich in diesem Fall die Frage, ob diese mögliche Komforteinbusse akzeptiert werden kann oder nicht.

Aus verkehrstechnischer Sicht stellen diese Manöver kein Problem dar, da es sich bei der Gartenstrasse um eine Sackgasse für den MIV handelt und somit kein MIV-Durchgangsverkehr blockiert wird.

## 6.2 Anlieferung Schulhaus (Parzelle A-5488)

Ein weiteres Problem betrifft die Zufahrt der Anlieferung zur Schule. Rückmeldungen der Schulbehörde bemängelten die Zufahrt zur Anlieferung und deren Befahrbarkeit.



In der Zwischenzeit wurde von Seiten Gemeinde versucht, das Problem und die Situation mit den Schulbehörden zu besprechen. Diese Kontaktaufnahmen verliefen erfolglos.

Da gerade bei Anlieferungen sehr unterschiedliche Fahrzeuge genutzt werden und eine Überdimensionierung keinen Sinn macht, sind wir für die verkehrstechnische Untersuchung auf Angaben des Zulieferers angewiesen, um eine fundierte Aussage machen zu können.

Momentan liegen diese Angaben nicht vor, daher ist eine detaillierte Untersuchung und entsprechende Aussagen unsererseits nicht möglich. Wir gehen zum jetzigen Zeitpunkt davon aus, dass für das gemeldete Anlieferungsproblem unterdessen eine Lösung gefunden wurde und eine weitere Untersuchung daher nicht notwendig ist.

## 6.3 Zufahrten Parkplätze Lettenweg 35 (Parzelle A-1972)

Weiter wurde die Befahrbarkeit der Parkplätze auf der Parzelle A-1972 geprüft, da in diesem Bereich die Fahrbahn durch die Veloabstellplätze punktuell verengt wurde und dies für die Zufahrt der privaten Parkplätzen Veränderungen zur Folge hat.

Vor den Parkplätzen verläuft ein Trottoir mit einer Breite von ca. 1.50m. Die Fahrbahn hat im Bereich der Veloabstellplätze eine Breite von 3.50 m. Ausserhalb der Veloabstellplätze hat die Fahrbahn eine Breite von 6.00 m. Für die Bestimmung der notwendigen Parkplatzbreite nach VSS-Norm kann das Trottoir vor den Parkplätzen jeweils hinzugerechnet werden.

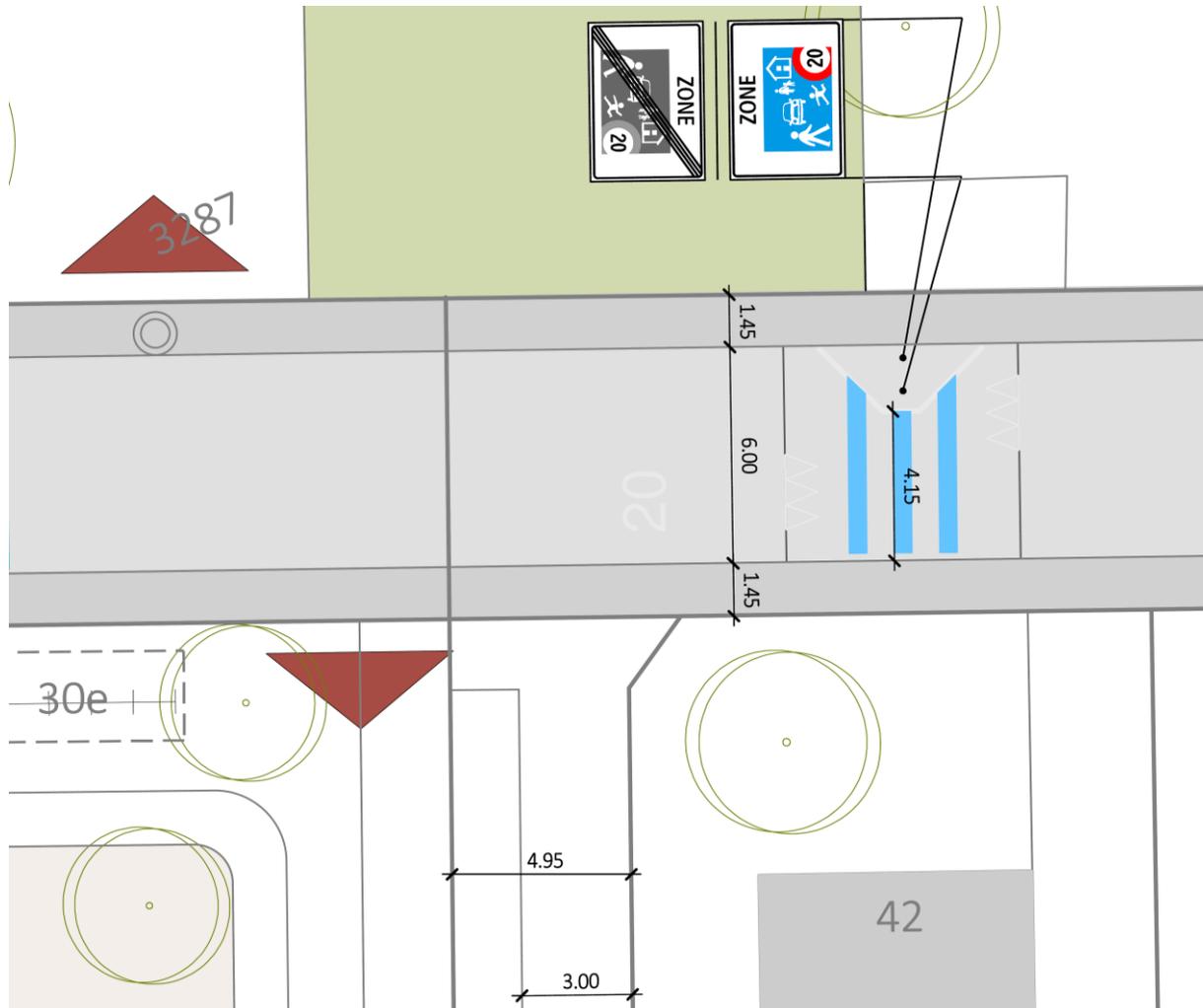
Die Überprüfung der Parkplätze hat ergeben, dass die VSS-Norm (Verhältnis Fahrgasse zu Parkplatzbreiten) eingehalten sind.

### Anmerkung Verkehrsplaner:

Der Parkplatz direkt neben der Einstellhallenzufahrt unterschreitet die mind. Breite von 2.50 m für einen senkrecht Parkplatz gemäss Norm. Da dies aber nichts mit den Anpassungen aufgrund der Begegnungszone zu tun hat, wurde dies nicht weiter beurteilt. Insgesamt könnten auf dem zur Verfügung stehenden Platz (auf der privaten Parzelle), die breite der vier Parkplätze auch so angepasst werden, dass alle heutige Parkplätze Normkonform erstellt werden können. Insgesamt stehen etwas mehr als 12 m zur Verfügung. Somit könnten sämtliche Parkplätze mit einer jeweiligen Breite von ca. 3.00 m erstellt werden. Womit sich die Befahrbarkeit für alle vier Parkplätze nochmals deutlich verbessern würde.

## 6.4 Zufahrt Lettenweg 40/42 (Parzelle A-797)

Bei der Zufahrt zur Parzelle A-797 (Liegenschaft Nr. 40) wurde im September 2023 eine Begehung vor Ort durchgeführt [3]. Das heutige Zonen-Eingangstor schränkt die Befahrbarkeit der Privatzufahrt ein. Dadurch wurden zwei grundlegende Probleme von den Anwohnenden vorgebracht: zum einen wurde die Befahrbarkeit für die Feuerwehr in Frage gestellt und zum anderen bestehen Probleme, wenn das Grundstück mit einem Spezialgespann (VW-Bus mit 7m langem Anhänger) befahren werden muss.



Auf der Parzelle wird heute einseitig parkiert. Damit wird die Parzellenzufahrt von möglichen ca. 5 m auf 3 m eingeschränkt. Diese Parkplätze wurden in der oberen Grafik eingezeichnet.

### 6.4.1 Zufahrten PW/Feuerwehr

Personenwagen: Die Zufahrt für die normalen Personenwagen erfolgt auch mit dem Standort des Zoneneingangssignals ohne Probleme.

Feuerwehr: Beim Fahrversuch hat sich gezeigt, dass die Feuerwehr auch mit den seitlich parkierten Fahrzeugen und dem heutigen Standort des Zoneneingangs problemlos auf das Grundstück zufahren kann. Damit ist die Feuerwehrezufahrt auf das Grundstück nachgewiesen und sichergestellt.

### 6.4.2 Zufahrt mit Spezialgespann (VW-Bus mit 7 m Anhänger):

Die Schleppekurve für das Spezialgespann, bestehend aus VW-Bus und 7 m Anhänger, lässt sich nicht standardmässig simulieren, da die Abweichungen zur Realität sehr gross sein könnten. Daher sind in solchen Fällen am besten Fahrversuche durchzuführen. Diese wurde im vorliegenden Fall am 26.09.2023 gemacht. Der Fahrversuch vor Ort hat gezeigt, dass dieses Spezialgespann nur mit Hilfe einige Manöver (Vor- und Rückwärtsfahren) und der Unterstützung einer Hilfsperson, aus der

Grundstückszufahrt Richtung rechts abbiegen konnte. Zudem wurde während diesem Manöver die Strasse einige Minuten lang blockiert. Direkt vor Ort wurden daraufhin zwei Lösungsansätze besprochen [3]:

- Alternativer Standort für das Zonensignal
- Erlaubnis zur Demontage des Zoneneingangssignal durch Anwohner selber

#### Beurteilung Verkehrsplaner:

Nach den vorliegenden Angaben wird dieses Anhängergespann im Jahr ca. 3–4-mal bewegt. Dies bedeutet, dass es sich um einzelne Fahrten über das Jahr verteilt handelt und daher keine tägliche Problematik vorliegt. Da der Fahrversuch gezeigt hat, dass die Ausfahrt nach rechts schwierig ist, sind Möglichkeiten zur Verbesserung zu prüfen. Aus verkehrstechnischer Sicht ist folgendes Vorgehen angesagt:

- **Ausnutzung der vollen Grundstückszufahrt:** Die Grundstückszufahrt muss beim Befahren komplett genutzt werden können. Dabei dürfen keine parkierenden Fahrzeuge die Ausfahrt künstlich einschränken. Da dieses Gespann nur selten im Jahr benutzt wird, ist es zumutbar, dafür zu sorgen, dass im Gebrauchsfall entlang der Parzelle keine Fahrzeuge abgestellt sind und die gesamte Breite der Grundstückszufahrt genutzt werden kann.
- Aufgrund des sehr speziellen Anhängergespans sind **Manöver** bei der Aus- und Einfahrt durchaus zumutbar. Der Anspruch von direktem (in einem Zug) ein- und ausfahren kann nicht in jedem Fall zwingend erfüllt werden. Eine längere Blockade des Lettenweg sollte dennoch, wenn möglich verhindert werden. Der Fahrversuch hat gezeigt, dass das **Ausfahren nach rechts** schwierig aber nicht unmöglich ist.
- Eine Alternative ist das **Ausfahren nach links** durch die Begegnungszone. Aufgrund des Gespanns birgt dies allerdings gewisse Gefahren (z.B. Übersichtlichkeit für den Fahrer während sich spielende Kinder um das Fahrzeug bewegen). Bei diesem Risiko ist durch die Gemeinde zu entscheiden, ob dies aufgrund der seltenen Ereignisse eingegangen werden kann. Aus verkehrstechnischer Sicht spricht nichts gegen ein Befahren der Begegnungszone.
- Sollte die Gemeinde zum Schluss kommen, dass der Anwohner alles unternommen hat um die Ausfahrt auf seinem Grundstück sicherzustellen und die Zeit, die die Strasse blockiert wird zu lang dauert, resp. die Ausfahrt nach links ebenfalls nicht gewünscht/zumutbar ist, sind **alternative Standorte** des Zoneneingangs zu prüfen.  
Beispielsweise könnte aus verkehrstechnischer Sicht geprüft werden, ob das Eingangstor auf die andere Strassenseite verlegt werden kann. In diesem Fall müsste ein zusätzliches Signal an dem Kandelaber auf der Strassennordseite montiert werden um die Begegnungszone auch auf der rechten Strassenseite zu signalisieren.  
Diese und weitere Alternativen sind allerdings unbedingt in Zusammenarbeit mit der Polizei BL festzulegen, da eine Veränderung des Zoneneingangs ein bedeutender Eingriff in die Gestaltung und Erkennbarkeit der Begegnungszone darstellt.
- Eine **De-/ Montage des Signals** durch den Anwohner selbst wurde während dem Fahrversuch ebenfalls diskutiert. Aus unserer Sicht spricht allerdings einiges gegen diese Möglichkeit:
  - Eine falsche oder verzögerte Montage nach der Durchfahrt kann nicht ausgeschlossen werden. Dies kann zu unklaren Verkehrsverhältnissen führen.
  - Zudem wird das Anhängergespann wahrscheinlich während der Montage des Signals auf der Strasse abgestellt werden müssen. Dieses blockiert dann ebenfalls die Strassendurchfahrt bis das Signal wieder vollständig montiert ist.
  - Ausserdem ist es auch für den Anwohner selber ein Risiko, da allfällige Beschädigungen, des Signals je nach dem auf ihn zurückfallen könnten.

**Aus verkehrstechnischer Sicht sehen wir dies als nicht zielführend und raten von diesem Schritt definitiv ab.**

## 7. Alternative Lösungsansätze

Durch die Bevölkerung wurden alternative Lösungen vorgeschlagen, welche anstelle einer Begegnungszone umgesetzt werden sollen:

- Einführung eines Schüler-Ordnungsdienstes:  
Zwischen den Schulhäusern wird die Strasse von den Kindern flächig gequert. Die Gestaltung des Strassenraums lässt dies nicht auf eine punktuelle Querungsstelle einschränken. Da die Trottoirs heute auch schon zu schmal sind für die teilweise grosse Anzahl an Kindern, wird auch mit dem Ordnungsdienst auf die Strasse ausgewichen werden. Um dies zu verhindern, müsste ein Schüler-Ordnungsdienst sehr viele Personen benötigen. Aus verkehrsplanerischer Sicht raten wir im vorliegenden Fall von einem Schüler-Ordnungsdienst zusammen mit einer Tempo 30 Zone ab.
- Einführung von Tempo 30 statt Begegnungszone  
Wie bereits im Kapitel 5.2 erläutert, ist die Erhöhung der Fussgängersicherheit für die Kinder ein zentraler Punkt. Dies wird durch die Einführung einer Begegnungszone erreicht. Für die vorliegende flächige Querung des Strassenbereichs ist die Begegnungszone als verkehrstechnische Lösung geeignet.
- Eine Signalanlage bei der Einmündung Lettenweg/Fabrikstrasse:  
Eine Lichtsignalanlage ist im vorliegenden Fall aus verkehrstechnischer Sicht nicht zweckmässig.
- Distanz zwischen den Fahrradständer-Blöcken vergrössern:  
Unter dem Kapitel 5.5 wird die Befahrbarkeit der Begegnungszone behandelt. Da die Befahrbarkeit gegeben ist, müssen die Abstände zwischen den Abstellflächen nicht vergrössert werden.

## 8. Situationsbeurteilung

Die Gesamtsituation wurde begutachtet und beurteilt. Insgesamt sind die Zone und die Grundstückszufahrten befahrbar und korrekt signalisiert/markiert.

Bei den Grundstückszufahrten ist teilweise zu definieren, welcher Komfort angeboten werden soll. Die Befahrung in einem Zug ist zwar in den meisten Fällen wünschens- und anstrebenswert, kann aber nicht immer für alle Arten von Fahrzeugen gewährleistet werden. Je nach den örtlichen Gegebenheiten sind Manöver bei der Grundstückszufahrt zumutbar und in Kauf zu nehmen.

Ein Spezialfall bildet die Grundstückszufahrt der Parzelle Nr. A-797 (Lettenweg 40). Während die Zufahrt für Personenwagen und die Feuerwehr gut möglich ist, wird es für das Anhängergespann aus VW-Bus und 7 m Anhänger sehr eng.

Es kann nicht grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass solche Spezialfahrzeuge sämtliche Grundstückszufahrten ohne Einschränkungen nutzen können. Dies ist nach der Umgestaltung des Strassenraums auch hier der Fall. Es stehen diverse Massnahmen zur Diskussion, welche zur Anwendung kommen könnten, um die Ausfahrt zu verbessern. Das weitere Vorgehen ist jedoch mit der Gemeinde und allenfalls mit der Polizei BL abzusprechen.

Aus verkehrstechnischer Sicht ist im vorliegenden Fall eine Begegnungszone ein möglicher Ansatz um die vorhandenen Probleme effizient zu lösen. Sollten bei der Betreibung der Zone künftig Probleme auftreten, sind diese in Zusammenarbeit der Gemeinde und der Schulbehörden zu besprechen und weiterführende Massnahmen zu erarbeiten.

Bottmingen, 14. Juni 2024

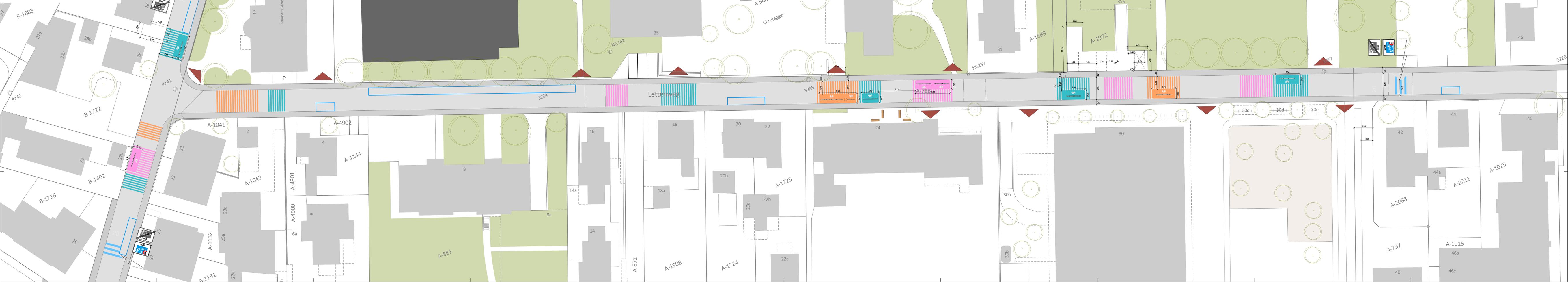
Glaser Saxer Keller AG

Sachbearbeiter: Andreas Wunderlin, Bernd Hollube

*Beilagen:*

*Beilage 1: Massnahmenkonzept*

*Beilage 2: Datenblatt Feuerwehrfahrzeug*



# Autodrehleiter 2021

## Datenblatt



## Typ Riffaud EPC33PRX-B / Feumotech

### TECHNISCHE DATEN

Gesamtleergewicht	ca. 18 t
Länge über alles mit Rettungskorb	8.25 m
Breite über alles	2.50 m
Minimale Abstützbreite	2.76 m
Maximale Abstützbreite	5.45 m
Höhe über alles	3.50 m
Radstand	3.60 m
Wendekreis Fahrzeug	13.9 m
Wendekreis über Korb	15.8 m

### LEISTUNGSMERKMALE

Höhe Boden /Korbboden	30,25 m
Maximale Einsatzhöhe	31,45 m
Maximale Arbeitshöhe	32,25 m
Maximale Ausladung 430 kg	ca. 16,9 m