

Stand
05.05.2022

Bericht

Schulwegsicherheit der Schulhäuser «Ost»:

- Margarethen und Pestalozzi (Dorf)

- Mühlematt und Birkenweg



Birkenweg



Mühlematt



Margarethen



Pestalozzi

Basel, 05.05.2022/1914.4/V5

Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage und Zielsetzung	3
2.	Grundlagen	4
2.1.	Standorte der Schulanlagen	4
2.2.	Einzugsgebiete	5
3.	Partizipationsprozess	6
3.1.	Zweck, Beteiligte	6
3.2.	Zweistufiges Prozessdesign	6
3.3.	Schulweganalyse	7
3.4.	Schwachstellenanalyse	8
4.	Analyseergebnisse	9
4.1.	Schulwege zu Fuss	9
4.2.	Schulwegrouten zu Fuss	9
4.3.	Schulwege mit dem Velo	10
4.4.	Schulwegrouten mit dem Velo	12
4.5.	Verkehrsunfälle mit Fuss- / Veloverkehr	12
5.	Empfehlungen für Massnahmen bei Schwachstellen auf dem Schulweg	13
5.1.	Allgemeine Anforderungen an Schulwege	13
5.2.	Verkehrstechnische Massnahmenempfehlungen auf Schulwegen zu Fuss	14
5.3.	Massnahmen auf Schulwegen mit dem Velo	32
5.4.	Weitere Massnahmenempfehlungen aus dem Partizipationsprozess zur Verbesserung der Schulwegsicherheit	Fehler! Textmarke nicht definiert.
5.5.	Kurzübersicht Empfehlung für verkehrstechnische Massnahmen	34
6.	Zusammenfassung und Fazit	37

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

1. Ausgangslage und Zielsetzung

Das Thema «Schulwegsicherheit in der Gemeinde Binningen» erfuhr im Jahr 2017 erhöhte Priorität. So stimmte am 2. Mai 2017 der Gemeinderat auf Antrag des Schulrats einer befristeten Schulwegbegleitung zu, im Sinne einer Aufsicht beim Fussgängerstreifen Bottmingerstrasse / Lindenstrasse. Die Schulkinder östlich der Bottmingerstrasse zum Schulhaus Mühlematt müssen die Tram- und Strassenachse an dieser Stelle überqueren. Zudem waren zum damaligen Zeitpunkt mehrere Einsprachen bezüglich Kindergartenzuteilung hängig.

Diesbezüglich kam der Baselbieter Regierungsrat im Jahre 2016 im Rahmen eines Beschwerdeverfahrens zum Schluss, dass einem 4jährigen Kind nicht zuzumuten sei, die Tal-längsachse Baslerstrasse – Bottmingerstrasse zu queren, da die direkte Abfolge von Strassen- und Tramquerung das Kind überfordern würde. Entsprechend teilte der Rechtsdienst der kantonalen Bildungs-, Kultur- und Sportdirektion in einem Mail vom 12. Juli 2017 mit, dass der Gemeinde Binningen bekannt sei, dass der Schulweg über die Achse Baslerstrasse – Bottmingerstrasse als unzumutbar bezeichnet wird. Dies bedeute, dass die Gemeinde nach einer Lösung suchen muss, was aber nicht zwingend ein Lotsendienst sein muss.

Grundsätzlich liegt die Verantwortung für den Schulweg bei den Eltern. Die Kinder müssen in der Lage sein, nach einer Eingewöhnungszeit, den Schulweg alleine absolvieren zu können. Entsprechend ist die Gemeinde für die Gewährleistung der Schulwegsicherheit zuständig.

Aus aktuellem Anlass hat der Gemeinderat von Binningen am 8. August 2017 beschlossen:

- Eine externe Fachstelle wird mit der Ausarbeitung einer Studie für Massnahmen zur Erhöhung der Schulwegsicherheit aus dem ganzen Gemeindegebiet beauftragt.
- Ab Montag, 14.08.2017 und bis zu den Herbstferien werden drei Übergänge mit einer Begleitung im Sinne einer einfachen Aufsicht bestückt (1 Person).

Anlassbezogen führte Herr Bollinger, Ressortleiter Bildung der Gemeindeverwaltung Binningen im September 2017 ein Gespräch mit dem Ingenieurbüro Pestalozzi & Stäheli GmbH, um ein mögliches Vorgehen für die Gemeinde Binningen zu entwickeln. Als Vorgehen wurde im Frühjahr 2019 beschlossen, die Schulkinder der Standorte partizipativ mitwirken zu lassen. Für die Planung und Durchführung des partizipativen Einbezugs der Kinder wurde das Kinderbüro Basel beigezogen.

Die Schulwegsicherheit wurde in einer ersten Phase für die Schulhäuser **Margarethen**, **Pestalozzi**, **Mühlematt** und **Birkenweg** verkehrstechnisch untersucht. Eine Verifizierung und allenfalls Ergänzung der verkehrstechnischen Einschätzung und der vorgeschlagenen Massnahmen erfolgte anhand des partizipativen Prozesses quantitativ durch eine Schulweganalyse und qualitativ anhand der Schwachstellenrundgänge (Schwachstellenanalyse). Die Kindergärten sollen aber in dieser Untersuchung nicht betrachtet werden. Um die am Prozess beteiligten Personen besser und transparenter informieren und die Arbeiten zielgerichtet koordinieren zu können wurde ein «Runder Tisch» aus Vertretern der Gemeinde Binningen (Schulleitung, Planung, Politik) einberufen und durchgeführt.

Pestalozzi & Stäheli GmbH übernimmt den verkehrstechnischen Teil der Arbeit, während das Kinderbüro Basel den partizipativen Teil mit den Kindern koordiniert und durchführt. Die Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion des Kantons Basel-Landschaft, hat in diesem Kontext zugesagt, die Leistungen vom Kinderbüro Basel und von Pestalozzi & Stäheli GmbH mit Bezug auf den partizipativen Prozess mit den Kindern im Rahmen des Programms «Kind und Raum» teilweise mit zu finanzieren.

Der vorliegende Bericht erfasst die Ergebnisse der verkehrstechn. Bearbeitung für die Schulhäuser **Margarethen**, **Pestalozzi**, **Mühlematt** und **Birkenweg** durch Pestalozzi & Stäheli GmbH und integriert die Ergebnisse aus dem partizipativen Prozess mit den Schulkindern.

2. Grundlagen

2.1. Standorte der Schulanlagen

Schulhäuser Margarethen und Pestalozzi

Die Schulhäuser Margarethen und Pestalozzi befinden sich an der Curt Goetz-Strasse im Zentrum von Binningen. Die Zugänge erfolgen vom grossen gemeinsamen Pausenplatz her.

Die Curt Goetz-Strasse, auf der auch die kantonale Radroute verläuft ist im Bereich der Schulhäuser als eine Begegnungszone signalisiert. In den Wohnquartieren der Gemeinde Binningen ist flächendeckend Tempo-30 signalisiert.

Hauptverkehrsachsen im Einzugsgebiet sind die Hauptstrasse mit der Tramlinie 2 sowie die Basler- bzw. Bottmingerstrasse in der Talsohle, die entlang der Birsig und Tramlinie 10 verlaufen.

In unmittelbarem Umfeld der beiden Schulstandorte befinden sich der Dorfplatz (Freitags-Wochenmarkt), das Kunstrasenfeld und die Sporthalle Margarethen, die Feuerwehr, das Familienzentrum, Detailläden und die ÖV-Haltestellen. Das weitere Einzugsgebiet ist geprägt durch Wohnnutzung.

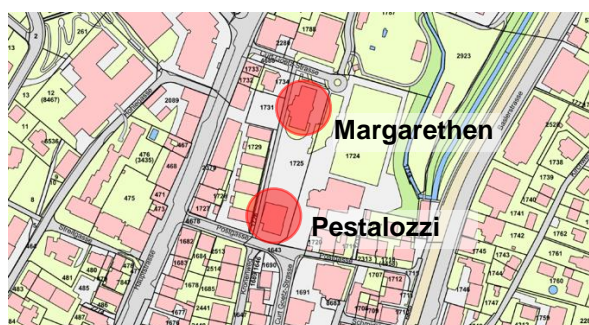


Abbildung 1: Schulhaus Margarethen/Pestalozzi

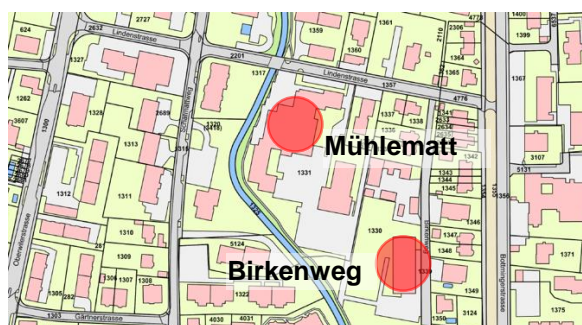


Abbildung 2: Schulhaus Mühlematt/Birkenweg

Schulhäuser Mühlematt und Birkenweg

Das Schulhaus Mühlematt befindet sich an der Lindenstrasse 19. Der Zugang erfolgt über die Treppe an der Lindenstrasse.

Das Schulhaus Birkenweg befindet sich am Birkenweg 14. Es handelt sich bei diesem Standort um ein Provisorium zur Entlastung der derzeitigen Schulraumsituation in Binningen allgemein¹. Der Zugang erfolgt vom Birkenweg (Sackgasse) her.

Die beiden Schulhäuser liegen nahe beieinander, sind aber nur via Lindenstrasse miteinander verbunden.

In den Wohnquartieren der Gemeinde Binningen ist flächendeckend Tempo-30 signalisiert.

Hauptverkehrsachsen im Einzugsgebiet sind die Oberwilerstrasse mit der Buslinie 34 und die Bottmingerstrasse in der Talsohle, die entlang der Birsig und Tramlinie 10 verläuft.

Geprägt ist das Gebiet vorwiegend durch Wohnnutzung. Auch das Alters- und Pflegeheim Langmatten sowie die Sekundarschule und Sportanlage Spiegelfeld sind ebenfalls nicht weit entfernt.

¹ Es ist geplant, den Schulcampus am Standort „Dorf“ zu erweitern und den provisorischen Standort „Birkenweg“ aufzuheben. Entsprechend könnten sich dann die Einzugsgebiete der Schulstandorte und die Zugänge verändern.

2.2. Einzugsgebiete

In der Gemeinde Binningen befinden sich 4 Primarschulstandorte mit ihren Einzugsgebieten (siehe Abbildung 3). Für die vorliegende Untersuchung sind folgende 2 Einzugsgebiete relevant:

Standort Schulhaus	Klassen	Schülerpotenzial ²
<ul style="list-style-type: none"> Margarethen Pestalozzi (Dorf) 	4 Kindergärten 7 Regelklassen 1 Kleinkasse 2-3 1 Einführungsklasse	150 SuS (s. Plan 1914.4/03A)
<ul style="list-style-type: none"> Mühlematt S1 	5 Kindergärten 12 Regelklassen 2 Kleinkassen 4-6	350 SuS (s. Plan 1914.4/04A)
<ul style="list-style-type: none"> Birkenweg S2 	1 Kindergärten 3 Regelklassen 2 Einführungsklassen 1 Kleinkasse KKD	

Tabelle 1: Schülerpotenzial der Schulhäuser Margarethen, Pestalozzi, Mühlematt und Birkenweg

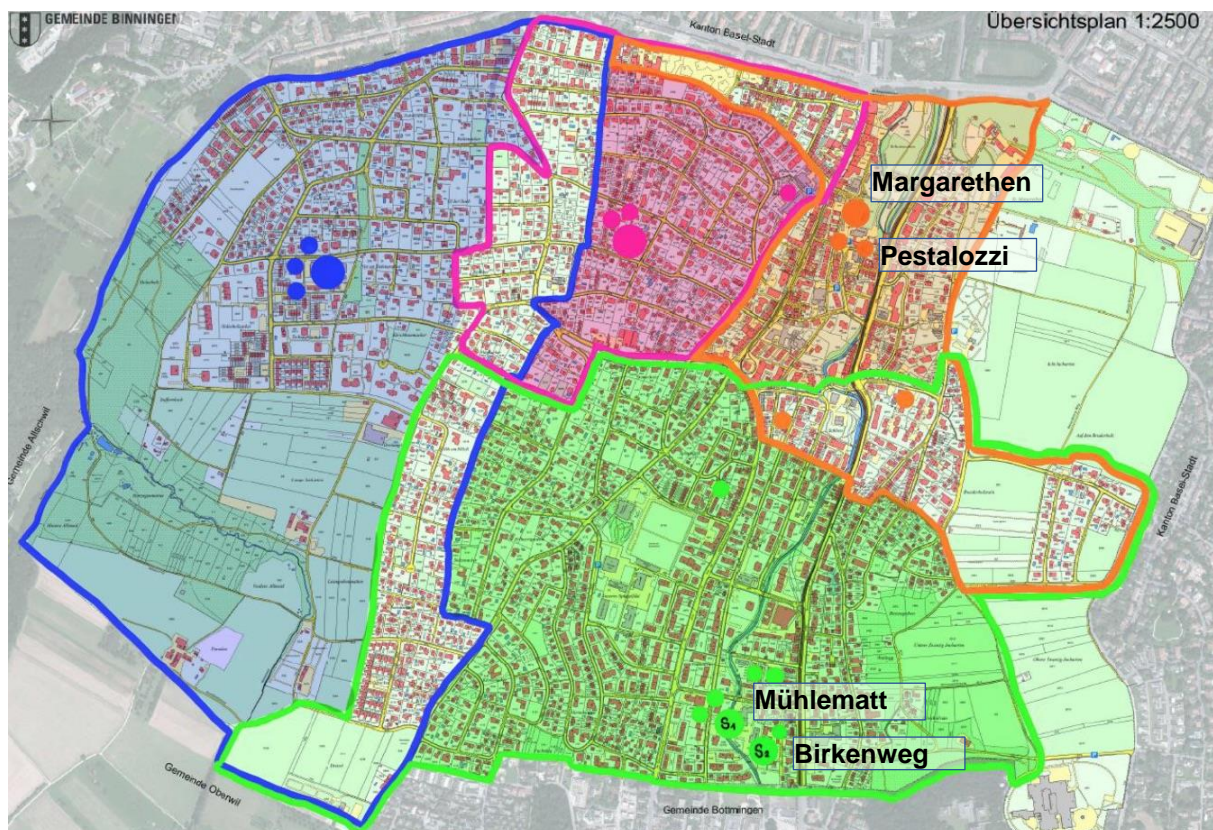


Abbildung 3: Schuleinzugsgebiete Gemeinde Binningen

² Angaben der Gemeinde

3. Partizipationsprozess

3.1. Zweck, Beteiligte

Der Einbezug der Schulkinder und Eltern bei der Schulwegplanung für die Schulhäuser **Margarethen**, **Pestalozzi**, **Mühlematt** und **Birkenweg** hat den Hintergrund, wichtige Hinweise auf relevante Schwachstellen, Bedürfnisse und Schulwegrouten direkt von den Schulkindern zu erfahren.

Die Schulkinder werden dabei als Expert*innen ihrer Schulwege wahrgenommen. Sie übermitteln problematische Situationen direkt aus ihrer Perspektive «Augenhöhe 1.20m». Die Gemeinde Binningen leistet damit auch einen Beitrag zur Umsetzung der Kinderrechtskonvention (Art. 12 KRK).

Der Partizipationsprozess in Binningen wird im Rahmen des Projekts «Kind und Raum» des Aktionsprogrammes «rundum zwäg» der Abteilung «Gesundheitsförderung» durch das Amt für Gesundheit der VGD (Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion BL) unterstützt und mitfinanziert.

3.2. Zweistufiges Prozessdesign

Der Miteinbezug der direktbetroffenen Schulkinder dient der Verifizierung und allfälligen Ergänzung der zuvor vom Ingenieurbüro Pestalozzi & Stäheli GmbH verkehrstechnisch vorgenommenen Beurteilung der Schulwege und Schwachstellen.

Dazu kam ein zweistufiges Verfahren zur Anwendung:

1. Schulweganalyse:

- Aufzeichnung einzelner Schulwege (Velo, Kickboard, zu Fuss) der Schulkinder
- Verortete Angaben zu Schwachstellen und positiven Orten auf Übersichtsplänen / Listen
- Das Kinderbüro Basel hat die diesbezüglichen quantitativen Daten erfasst und analysiert. Das Kinderbüro Basel hat danach gemeinsam mit dem Ingenieurbüro Pestalozzi & Stäheli GmbH und dessen Erkenntnissen aus ihrer verkehrstechnischen Untersuchung ausgewählte Schwachstellen für den zweiten Schritt triagiert.

2. Schwachstellenanalyse

- Fachlich begleitete Rundgänge mit delegierten Schulkindern und Fachpersonen entlang ausgewählter triagierter Schwachstellen: lokale Befragung der Kinder zu ihrem Schulweg und zu anderen viel begangenen Wegen sowie zu den Themen Schulwegsicherheit, Elterntaxi und Baustellen
- Die wichtigsten Ergebnisse der Rundgänge wurden zum Abschluss dieser den beteiligten Fachpersonen und den zuständigen Gemeinderäten durch die Kinder persönlich vorgestellt. Das Kinderbüro Basel hat die diesbezüglichen qualitativen Daten erfasst und analysiert. Sie finden Eingang in den Objektblättern.

Die Schulweganalyse erfolgte mit wenigen Ausnahmen durch alle Schulkinder und Lehrpersonen der Schulhäuser **Margarethen**, **Pestalozzi**, **Mühlematt** und **Birkenweg** unter gemeinsamer Koordination und Vorbereitung durch das Kinderbüro Basel und der Kinder- und Jugendbeauftragten von Binningen und unter fachlicher Unterstützung durch Pestalozzi & Stäheli GmbH.

Die Schwachstellenanalyse erfolgte durch 17 engagierte Kinderexperten, die sich als Delegierte aus allen Klassen gemeldet haben.

3.4. Schwachstellenanalyse

Die Schwachstellenanalyse konnte (bedingt durch die Corona-Pandemie) erst im Herbst 2020 durchgeführt werden. Sie erfolgte entlang von ausgewählten, vom Kinderbüro Basel und Pestalozzi & Stäheli triagierten Schwachstellen auf 6 Rundgängen am 23.09.2020. Das Kinderbüro Basel, das Büro Pestalozzi & Stäheli GmbH und die Kinder- und Jugendbeauftragte von Binningen haben die Rundgänge vorbereitet.

Die Rundgänge erfolgten am Mittwochnachmittag in kleinen Gruppen von Schulkindern. Dabei agierten die 17 Schulkinder als delegierte Expertinnen. Begleitet wurden die Kleingruppen neben der Kinder- und Jugendbeauftragten durch Fachpersonen der Polizei, des Kinderbüro Basel, des Büro Pestalozzi & Stäheli GmbH sowie des Ressort Verkehr der Gemeinde Binningen. Die erwachsenen Fachpersonen, die die Kinderexperten mit Stift und Papier begleiteten, hatten die Rolle der stillen Beobachtenden und Protokollführenden. Sie sollten die konkreten Aussagen und Verhaltensweisen der Schulkinder möglichst authentisch eins zu eins erfassen und protokollieren.

Die Ergebnisse und Erkenntnisse dieser Schwachstellenanalyse sind in den Objektblättern 1.01-1.27 (Schulhäuser **Margarethen/Pestalozzi**) und Objektblättern 2.01-2.16 (Schulhäuser **Mühlematt** und **Birkenweg**) aufgenommen worden (siehe Anhang).



Abbildung 6: Beispiel einer Schwachstelle auf dem Schulweg beim Schulhaus Pestalozzi

4. Analyseergebnisse

4.1. Schulwege zu Fuss

Gemäss der partizipativ durchgeführten Schulweganalyse gehen die meisten Kinder primär zu Fuss zur Schule oder verwenden Trottinets aller Art. Je nach Situation (Wetter, Zeitbudget, allein oder zusammen, interessante Ereignisse unterwegs, Alter, usw.) benutzen sie unterschiedliche Schulwege. Die meisten Kinder halten sich an die Verkehrsregeln, wie es Untersuchungen ergeben haben³. Im Bericht «Der Verkehr aus Sicht der Kinder» wird allerdings darauf hingewiesen, *«dass sich Kinder in Gruppe oft wenig «verkehrsgerecht» verhalten. Das Gespräch steht im Vordergrund, und dem Verkehrsgeschehen wird nicht die nötige Beachtung geschenkt»*. Richtigerweise verweist der Bericht des Bundesamts für Strassen darauf, dass es *«weder möglich noch sinnvoll (wäre), dieses spontane Verhalten, das ja gerade zum Erlebnis des Schulweges gehört, durch Verkehrserziehung völlig unterbinden zu wollen. Es ist deshalb wichtig, dass Verkehrsanlagen im Bereich von Schulwegen und Schulanlagen möglichst «fehlertolerant» gestaltet und vorhandene Gefahrenstellen möglichst entschärft werden. So kann sichergestellt werden, dass das Fehlverhalten von Kindern nicht zwangsläufig zu schlimmen Unfällen führt»*.

4.2. Schulwegrouten zu Fuss

Bereich Schulhäuser Margarethen und Pestalozzi

Im Plan 1914.4/05 dargestellt sind die am häufigsten benutzten Schulwegrouten für Kinder zu Fuss und mit dem Trottinett im Bereich der Schulhäuser Margarethen und Pestalozzi.

Gebiet «Holeerain»:

- Holeerain – Curt Goetz-Strasse
- Dorenbachstrasse – Holeerain – Curt Goetz-Strasse
- Hauptstrasse – Curt Goetz-Strasse

Gebiet «Ob den Reben Ost»:

- Hohle Gasse – Hauptstrasse – Curt Goetz-Strasse
- Hohle Gasse – Rottmannsbodenstrasse – Hauptstrasse – Postgasse
- Hohle Gasse – Streitgasse – Hauptstrasse – Postgasse

Gebiet «Weihermatt»:

- Amerikanerstrasse – Kronenweg
- Weihermattstrasse – Curt Goetz-Strasse

Gebiet «Kirchrain»:

- Kirchweg – Baslerstrasse – Postgasse
- Florastrasse – Kirchweg – Baslerstrasse – Postgasse
- Florastrasse – Schlossrebenrain – Curt Goetz- Strasse

Gebiet «Uf em Bruderholz»:

- Wilhelm Denz-Strasse – Bruderholzrain – Margarethenstrasse – Bruderholzstrasse – Florastrasse – Kirchweg – Baslerstrasse – Postgasse

³ Vgl. auch Kaufmann-Hayoz R., Hofmann H., Haefeli U., Oetterli M., Steiner R., Albisser R. (2010). Der Verkehr aus Sicht der Kinder: Schulwege von Primarschulkindern in der Schweiz. Bern: Bundesamt für Strassen. S. 15

Bereich Schulhäuser Mühlematt und Birkenweg

Im Plan 1914.4/06 dargestellt sind die am häufigsten benutzten Schulwegrouten für Kinder zu Fuss und mit dem Trottinett im Bereich der Schulhäuser Mühlematt und Birkenweg.

Gebiet «Holeerain»:

- Tellerweg – Benkenstrasse – Im Roggenacker – Im Gerstenacker – Im Rehwechsel – Im Kugelfang – Zeigerweg – Oberwilerstrasse – Lindenstrasse
- Weinbergstrasse – Benkenstrasse – Im Kugelfang – Zeigerweg – Oberwilerstrasse – Lindenstrasse
- Steinenkreuzstrasse – Melchtalstrasse – Im Spiegelfeld – Wassengrabenstrasse – Oberwilerstrasse – Gorenmattstrasse – Schafmattweg – Lindenstrasse

Gebiet «Spiegelfeld»:

- Im Klosteracker – Im Roggenacker – Im Rehwechsel – Hirtenbündtenweg – Oberwilerstrasse – Lindenstrasse
- Im Gerstenacker – Im Rehwechsel – Im Kugelfang – Zeigerweg – Oberwilerstrasse – Lindenstrasse

Gebiet «Schofmatten»:

- Schafmattweg – Lindenstrasse
- Parkstrasse – Schafmattweg – Lindenstrasse

Gebiet «Waldeck»:

- Waldeckweg – Mühlesteig – Bottmingerstrasse – Lindenstrasse
- Schweissbergweg – Waldeckweg – Bottmingerstrasse – Lindenstrasse

Gebiet «Uf em Bruderholz»:

- Wilhelm Denz-Strasse – Bruderholzrain – Margarethenstrasse – Waldeckweg – Mühlesteig – Bottmingerstrasse – Lindenstrasse
- David Joris-Strasse – Bruderholzrain – Schweissbergweg – Waldeckweg – Mühlesteig – Bottmingerstrasse – Lindenstrasse

4.3. Schulwege mit dem Velo

Ältere und geübtere Schulkinder fahren mit dem Velo zur Schule. Je nach Situation (Wetter, Zeitbudget, allein oder zusammen, Alter, usw.) können sie unterschiedliche Strassen benutzen, bleiben aber einer einmal gewählten Route eher treu.

Im abgegebenen Schulweg-Flyer werden auf folgende komplexe Verkehrssituationen hingewiesen:

- Hauptstrasse / Kernmattstrasse
- Holleerain / Hautstrasse / Curt Goetz-Strasse
- Hauptstrasse / Postgasse
- Postgasse / Kronenweg / Curt Goetz-Strasse
- Kreisverkehr Kronenplatz
- Oberwilerstrasse / Gorenmattstrasse



MÜHELMATT & BIRKENWEG
Juli 2020



SCHULWEGPLAN

GEMEINSAM SICHERE SCHULWEGE FINDEN
Um zu verstehen, welche Wege für unsere Schulkinder am sichersten sind und wo sie die Gefahren sehen, arbeiteten wir direkt mit ihnen zusammen. Alle Klassenlehrer/innen der Schulstandorte Dorf und Mühlematt haben im 2019 mit den Kindern ihre Schulwege angeschaut. Es wurden Wege abgelaufen, gezeichnet, wir haben diskutiert, analysiert und gespielt. Die wertvollen Ergebnisse wurden vom Ingenieurbüro Pestalozzi & Stäheli GmbH geschnürt und in einen Schulweg-Plan (siehe Rückseite) integriert. Für dieses Projekt arbeitete die Gemeinde mit dem Kinderbüro Basel zusammen. Sie sind Fachexperten für Partizipation mit Kindern. Die „Gesundheitsförderung Baselstadt“ und die „Gesundheitsförderung Schweiz“ hat uns mit ihrem Programm „Kind und Raum“ finanziell unterstützt.



DIE WICHTIGSTEN TIPPS FÜR DICH

Auf der Rückseite siehst Du die besten Wege für Dich auf einer Binninger-Karte eingezeichnet.

ZU FUSS ZUR SCHULE

Den Schulweg zu laufen gibt Dir am Morgen Energie und Du kannst schon das erste Mal am Tag spielen. Die Gemeinde Binningen findet es super, wenn Du zu Fuss zur Schule gehst!

Elterninfo:

Vermeiden Sie Taxifahrten zur Schule oder zum Kindergarten. Der Schulweg ist für Ihr Kind wichtiger Erfahrungs- und Bewegungsraum.

SICHER VOR KURZ

Wenn eine Strasse gefährlich ist, kannst Du diese vielleicht auch umgehen. Zu lange darf der Weg natürlich schon nicht werden, aber manchmal gibt es ein paar einfache Tricks.

Elterninfo:

Weisen Sie Ihr Kind auf die Gefahrenstellen entlang des Schulweges hin. Klären Sie ab, ob es bei sehr gefährlichen Stellen einfache alternative Wege gibt.

GESEHEN WERDEN

Wenn Du farbig angezogen bist oder etwas anzieht, das reflektiert, sehen Dich die Erwachsenen in ihren Autos besser. Sogar wenn es noch dunkel ist.

Elterninfo:

Organisieren Sie mit Ihrem Kind gemeinsam die farbigen und reflektierenden Kleidungsstücke und Materialien.



GENUG ZEIT HABEN

Wenn Du am Morgen pressieren musst, bist Du automatisch weniger konzentriert und es passieren schneller Unfälle. Rechne deswegen unbedingt genug Zeit ein.

Elterninfo:

Schicken Sie Ihr Kind zeitig los und rechnen Sie auch ein paar Spielminuten mit ein.

LAUF MIT EINEM NACHBARS-

GSPÄNLI

Zu zweit macht der Schulweg mehr Spass und Ihr könnt aufeinander aufpassen!

Elterninfo:

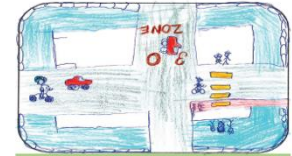
Erkundigen Sie sich in der Nachbarschaft nach weiteren Schulkindern und organisieren Sie mit Ihrem Kind das gemeinsame Gehen des Schulweges mit Nachbarskindern.

FRÜH ÜBEN

Es ist wichtig, dass Du deinen Schulweg mehrmals übst, bevor Du ihn alleine gehst. Merke Dir, wo Du besonders vorsichtig sein musst.

Elterninfo:

Üben Sie mit Ihrem Kind das Überqueren von Fussgängerstreifen mit und ohne Ampeln. Bald wird Ihr Kind den Weg alleine gehen können.



LIEBE KINDER

Dieser Schulwegflyer soll Euch unterstützen für einen sicheren und unfallfreien Schulweg. Sucht zusammen mit Euren Eltern den richtigen Weg zu Fuss von zu Hause in die Schule und zurück. Zusammen mit anderen Kindern aus der Nachbarschaft oder aus der Schule könnt Ihr Euch zu Fuss auf den Weg machen und lernen, wie Ihr sicher ans Ziel kommt. Wenn Euch jemand oder etwas unterwegs stört, so meldet dies bitte zu Hause oder in der Schule. Wir wünschen Euch einen erlebnisreichen Schulweg.

LIEBE ERZIEHUNGSBERECHTIGTE

Dieser Schulwegflyer enthält wertvolle Tipps und Hinweise für Sie im Alltag. Unterstützen Sie Ihr Kind, selbständig den Schulweg zu absolvieren. Nehmen Sie sich genügend Zeit, um Ihr Kind darauf vorzubereiten. Schritt für Schritt lernt Ihr Kind die Gefahren durch andere Verkehrsteilnehmer richtig einzuschätzen und zu bewältigen. Kleine Erfolgserlebnisse sind wichtig in der Entwicklung der Selbständigkeit Ihres Kindes. Die Erwachsenen haben dabei eine wichtige Vorbildfunktion.

Die Verantwortung für den Schulweg liegt bei den Erziehungsberechtigten und die Sicherheit bei der Gemeinde. Die Schulwegsicherheit ist der Gemeinde ein grosses Anliegen. Ihre Hinweise nehmen wir gerne entgegen.

Caroline Rietschi, Gemeinderätin Verkehr, Tiefbau und Umwelt

Philippe Meerwein, Gemeinderat Bildung



**Warte
Luege
Lose
Laufe**

...und bim Laufe nomol luege!

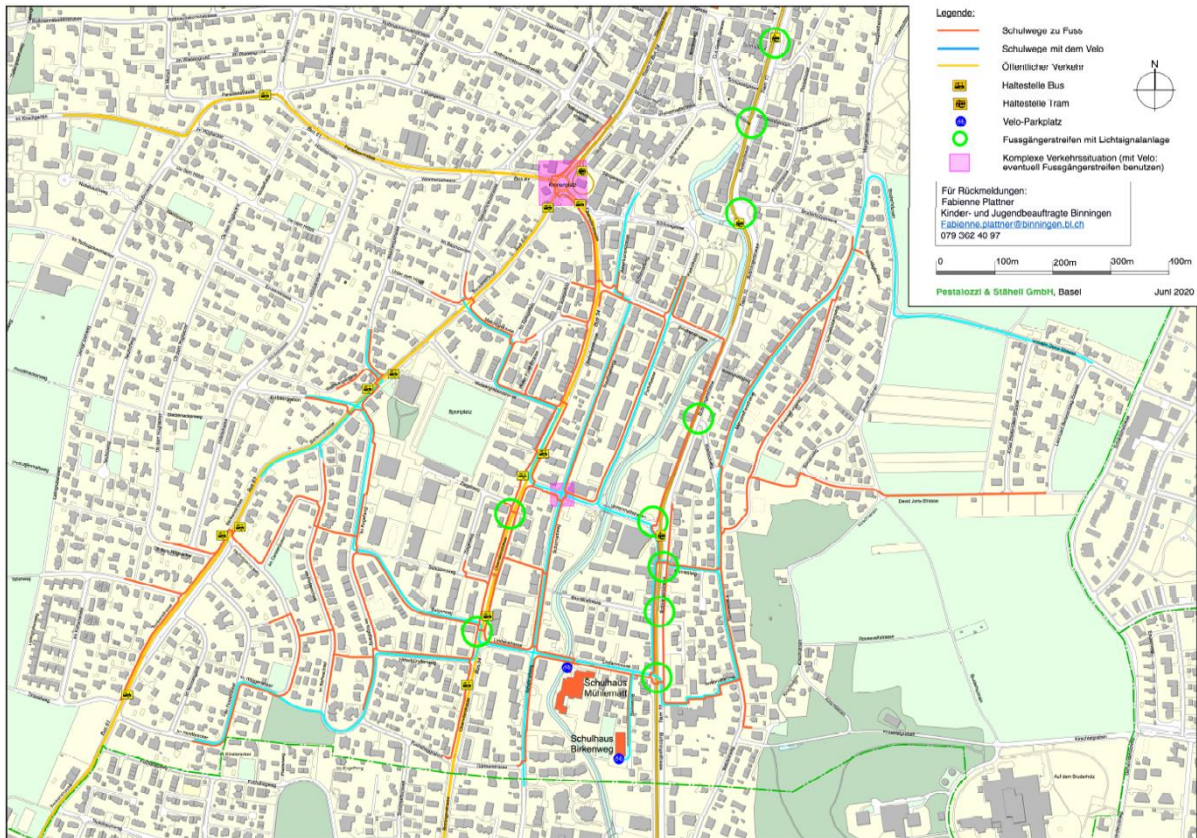


Abbildung 7: Flyer «Schulwegplan Schulhäuser Mühlematt und Birkenweg»

4.4. Schulwegrouten mit dem Velo

Bereich Schulhäuser Margarethen und Pestalozzi

Die kantonalen Radrouten im Einzugsbereich dieser Schulhäuser verlaufen auf folgenden Achsen:

- Amerikanerstrasse – Kronenweg – Curt Goetz-Strasse – Hauptstrasse
- Benkenstrasse – Hauptstrasse

Der Plan 1914.4/05 zeigt den Verlauf der mit dem Velo am häufigsten benutzten Schulwegrouten für Velo im Bereich der Schulhäuser Margarethen und Pestalozzi:

- Kernmattstrasse – Hauptstrasse – Curt Goetz-Strasse
- Holleerain – Hauptstrasse – Curt Goetz-Strasse
- Hasenrainstrasse – Hohlegasse Hauptstrasse Curt Goetz-Strasse
- Rottmannsbodenstrasse – Hohlegasse – Hauptstrasse – Curt Goetz-Strasse

Bereich Schulhäuser Mühlematt und Birkenweg

Die kantonalen Radrouten dieser Schulhäuser verlaufen auf folgenden Achsen:

- Schafmattweg – Brückenstrasse – Amerikanerstrasse
- Benkenstrasse

Der Plan 1914.4/06 zeigt den Verlauf der mit dem Velo am häufigsten benutzten Schulwegrouten für Velo Fahrende im Bereich der Schulhäuser Mühlematt und Birkenweg:

- Melchtalstrasse – Im Spiegelfeld – Wassergrabenstrasse – Oberwilerstrasse – Gorenmattstrasse – Schafmattweg – Lindenstrasse
- Weinbergstrasse – Im Kugelfang – Zeigerweg – Oberwilerstrasse – Lindenstrasse
- Erdbeergraben – Im Kugelfang – Zeigerweg – Oberwilerstrasse – Lindenstrasse
- Benkenstrasse – Im Kugelfang – Zeigerweg – Oberwilerstrasse – Lindenstrasse
- Im Klosteracker – Im Roggenacker – Im Kugelfang – Hirtenbündtenweg – Oberwilerstrasse – Lindenstrasse
- Waldeckweg – Armbrustweg – Bottmingerstrasse – Lindenstrasse
- Wilhelm Denz-Strasse – Bruderholzrain – Margarethenstrasse – Mühlesteig – Bottmingerstrasse – Lindenstrasse
- Amerikanerstrasse – Brückenstrasse – Schafmattweg – Lindenstrasse

4.5. Verkehrsunfälle mit Fuss- / Veloverkehr

Die Auswertung der Verkehrsunfälle mit Fuss- und Veloverkehr (2015-2019) zeigt eine Konzentration der Unfälle bei Querungsstellen auf den Kantonsstrassen (s. Pläne 1914.4/03 und 1914.4/04). In folgenden Fällen waren auch Kinder zwischen 6 und 13 Jahren involviert:

Unfall Nr.	Ort	Beschreibung	Beteiligt
10	Steinenkreuz-/Benkenstr.	Kollision bei Linkseinbiegen mit von links kommendem Fahrzeug	Velo (Kind 13J.) und Auto
51	Oberwilerstrasse 2a	Kollision mit von links kommendem Überquerer	Velo (Kind 12J.) und Auto
55	Oberwilerstrasse 66	Kollision zw. geradeaus fahrendem Fzg. und querendem Fussgänger	Fuss (Kind 8J.) und Auto
59	Blumenstrasse 12	Kollision zw. geradeaus fahrendem Fzg. und querendem Fussgänger	Fuss (Kind 6J.) und Auto
71	Schlossgasse 18	Kollision mit von rechts kommenden Überquerer	Velo (Kind 12J.) und Auto

5. Empfehlungen für Massnahmen bei Schwachstellen auf dem Schulweg

Im Rahmen der Schulweg- und der Schwachstellenanalyse wurden verschiedene Schwachstellen in unmittelbarer Nähe der empfohlenen Schulwegrouten identifiziert. Der Plan 1914.4/04A gibt Auskunft über die Verortung der Schwachstellen im Umfeld der Schulhäuser.

Kinder sind keine Erwachsene und bewegen sich darum zu Fuss oft anders als Erwachsene. Sie sind spontan, lassen sich leicht ablenken und können bis etwa 10-jährig keine Distanzen und Geschwindigkeiten abschätzen. Ausserdem können sie aufgrund ihrer Körpergrösse bestimmte Situationen nicht überblicken (Augenhöhe 1.20m). Darum schätzen Kinder die Schwachstellen anders ein als Erwachsene. Kinder können als Experten oft hilfreiche Hinweise geben bei Situationen, die Erwachsene allein so nicht bemerkt hätten. Kindergerechte Massnahmen sollen darum zu einem sicheren Schulweg beitragen.

5.1. Allgemeine Anforderungen an Schulwege

Für den Schulweg zu Fuss und mit dem Kickboard gelten folgende allg. Anforderungen:

- Die Schulwegrouten für Kinder zu Fuss oder mit dem Trottinett sind gekennzeichnet durch möglichst sichere, attraktive und direkte Verbindungen.
- Sie verlaufen vornehmlich auf ausreichend breiten und strassenbegleitenden Trottoirs.
- Strassen mit höherer Verkehrsbelastung werden ausschliesslich mit Vortrittsberechtigung gequert, d.h. mittels Fussgängerstreifen oder Lichtsignalanlage.
- Strassen mit geringerer Verkehrsbelastung und Quartierstrassen können auch ohne Vortrittsberechtigung gequert werden; ausreichende Sichtverhältnisse sind zu gewährleisten.
- Die Querungen sind möglichst wunschliniengerecht angelegt.
- Verkehrsanlagen sind möglichst fehlertolerant gestaltet und berücksichtigen das Verkehrsverhalten von Kindern in Gruppen.

Für den Schulweg mit dem Velo gelten folgende allgemeine Anforderungen:

- Die Schulwegrouten für Kinder mit dem Velo sind gekennzeichnet durch möglichst sichere, attraktive und direkte Verbindungen.
- Gewisse Streckenabschnitte verlaufen auf kantonalen / kommunalen Radrouten.
- Wo möglich, sind die Hauptverkehrsstrassen (Hauptstrasse/Oberwilerstrasse und Binningerstrasse/Bottmingerstrasse) für Schulwege mit dem Velo zu vermeiden und Routen auf Nebenstrecken vorzusehen. Allerdings müssen diese Hauptverkehrsstrassen je nach Wohnort zwangsläufig mitgenutzt oder gequert werden, um zu den beiden Schulstandorten zu gelangen.
- Das Linksabbiegen im Mischverkehr stellt hohe Anforderungen an Velo Fahrende und sollte für Schulkinder der Primarschule nur in Ausnahmefällen (wenig Verkehr, gute Übersicht) empfohlen werden.

Die wichtigsten Massnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit sind nachfolgend aufgeführt.

Die Spalte «Real-Prio» zeigt die «Realisierungspriorität»:

1 (wenig Aufwand, bald zu realisieren, geringe Kosten)

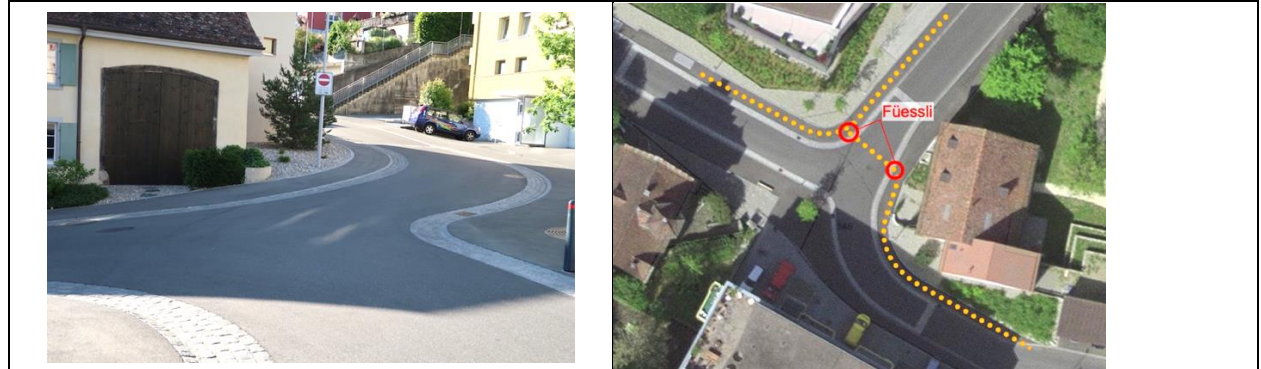
2 (Aufwand grösser, Realisierung braucht Zeit, Kosten höher).

Legende: ■■■ Schulwegroute zu Fuss, ■■■ Schulwegroute mit Velo, — Massnahmen
FGSO Farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche (SN 640 214)

5.2. Verkehrstechnische Massnahmenempfehlungen auf Schulwegen zu Fuss

Im Einzugsgebiet der Schulhäuser Margarethen und Pestalozzi

Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
1.01	Holeerain / Bündtenmattstrasse	Schlechte Sicht in Verzweigung; Geschwindigkeit der Fahrzeuge; Gefälle	Füessli für sichere Querung mit genügender Sichtweite markieren	1


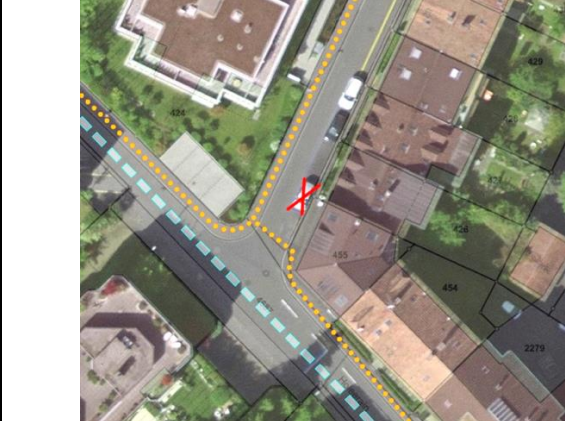


Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
1.02	Holeerain 36-42	Nordseitig: Trottoir unterbrochen; enger Längsstreifen für Fussgänger; Begrünung ragt in FG-Bereich; Längsstreifen keine Dauerlösung	Nordseitig: Trottoir erstellen mit schräggestelltem Randstein	2



Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
1.03	Holeerain / Kapellenweg	Fahrzeuge zu schnell; Schlechte Sicht im Knoten; Parkiertes Fahrzeug verdeckt Sicht in Knoten	Einzelnes Parkfeld westlich Trottoirnase in Holeestrasse aufheben	1



Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
1.04	Holeerain / Gartenstrasse	Fahrzeuge zu schnell; Schlechte Sicht im Knoten; Parkiertes Fahrzeug in Gartenstr. verdeckt Sicht auf Fahrzeuge	Südliches Parkfeld in Gartenstrasse einkürzen	1
 <p>IMG_7123</p>				

Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
1.05	Bündtenweg	Fahrbahn (5m) mit Parkierung, aber ohne Trottoir	- Trottoir mit schräggestelltem Randstein erstellen - oder Längsstreifen für Fussgänger markieren	2 1
				


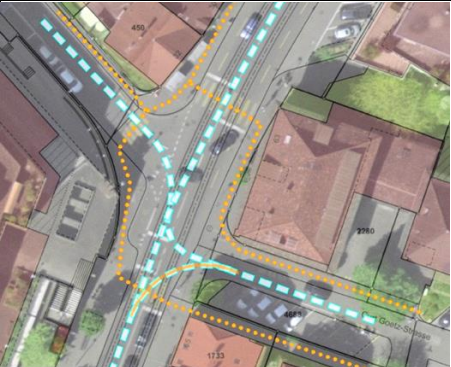
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
1.06	Bündtenweg / Hasenrainstrasse / Streitgasse	Wahrnehmbarkeit der Schulwegroute und Querungsstelle	Querungsstelle markieren: - FGSO oder - seitliche Einengung oder - Aufpflasterung; FG-Streifen auffrischen	1 2 2 1
				

Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
1.07	Hohlegasse 14	Ostseitig: Trottoir unterbrochen; Parkierung verdeckt Sicht bei Querung für Fussverkehr	Querungsstelle sichern: - Trottoirnase bauen oder - Trottoirnase markieren; - Längsstreifen für FG auf Privatparzelle markieren	2 1 1
				

Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
1.08	Hohlegasse / Rebgasse / Hasenrainstrasse	Grosse Verkehrsfläche verleitet zu schnellem Fahren; Parkiertes Fahrzeug in Hasenrainstrasse verdeckt Sicht bei Querung Fussverkehr	- Engere Einlenkradien markieren / mit ProviBloc sichern: Knoten komprimiert - Seitliche Trottoirnase bauen: verbessert Querung für Fussgänger	1 2
				

Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
1.09	Hohlegasse / Rottmannsbodenstrasse	Grosse Verkehrsfläche und grosse Einlenkradien verleiten zu schnellem Fahren; Parkiertes Fahrzeug in Rottmannsbodenstrasse Ost verdeckt Sicht bei Querung Fussverkehr; Schmales Trottoir	- Engere Einlenkradien markieren/mit ProviBloc sichern: Knoten komprimiert - Seitliche Trottoirnase bauen: verbessert Querung für Fussgänger; - Rottmannsbodenstr.: Sicht auf Sign. 2.02 verbessern	1 2 1
				
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.

1.10	Hauptstrasse / Kernmattstrasse	Direktes Linksabbiegen in Kernmattstrasse für Veloverkehr schwierig (Verkehrsaufkommen, Streifenwechsel, Tramgleise, Busspur, Fehlender Warteraum)	<ul style="list-style-type: none"> - Linksabbiegen in Kernmattstr. aufheben, Sperrfläche im Trambereich anpassen Velofahrt via Kreisels Dorenbach West; - Sichere Abbiegebeziehung anbieten prüfen (BL) 	1 2
				

Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
1.11	Hauptstrasse / Holeerain	Fahrzeuge missachten Rotlicht; LSA zu kurz Grün; Veloverkehr z.T. auf Trottoir	<ul style="list-style-type: none"> - FG-Streifen auffrischen; - Umgestaltungsprojekt Knoten (Kanton BL) 	1 2
				

Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
1.12	Hauptstrasse / Curt Goetz-Strasse	Velo- und Mfz.-Verkehr quert Trottoirüberfahrt (beide Richtungen); Offene Baumscheibe vor Hauptstr. 63 ist Stolperfalle;	<ul style="list-style-type: none"> - Baumscheibe abdecken; - Umgestaltungsprojekt Knoten (Kanton BL) 	1 2
				

Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
1.13	Hauptstrasse / Hohlegasse	Unklare Vortrittssituation und Verkehrsführung für Fuss-/Veloverkehr im Baustellenbereich	Baustelle beendet: In Baustellenbereichen: Stets sichere Führung Fuss- und Veloverkehr	-

Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
1.14	Hauptstrasse / Postgasse	Viele Fahrzeuge und zu schnelles Fahren; Querung Hauptstrasse ohne LSA und Postgasse ohne Querungshilfe	- Trottoirüberfahrt Postgasse; - Geschwindigkeit in Hauptstrasse reduzieren	1 2



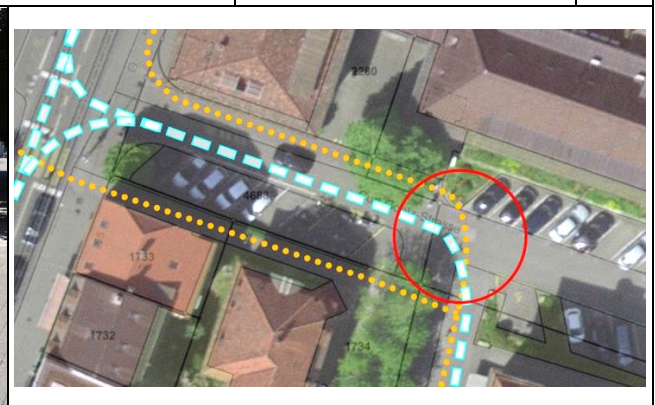
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
1.15	Hauptstrasse 90 (Ausfahrt Coop-Parkhaus) und Fussgängerstreifen Münsterplatz	Ein-/Ausfahrt PH Coop beeinträchtigt Fussverkehr auf Trottoir Querung: Geschwindigkeit, Verkehrsmenge, Wahrnehmbarkeit	«Kein Vortritt» signalisieren	1



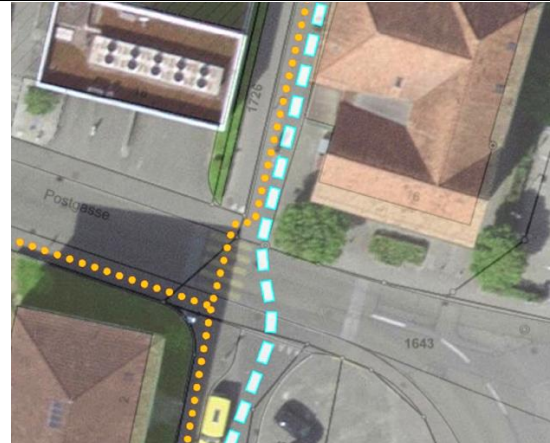
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
1.16	Kronenplatz	Fahrzeugmenge und Geschwindigkeiten; Tramausfahrt aus Schlaufe und Gleisquerung Veloverkehr	- Gleisquerungen markieren - Querungen an FG-Streifen beobachten; - Geschwindigkeitsreduktion im Kreisel	1 1 2



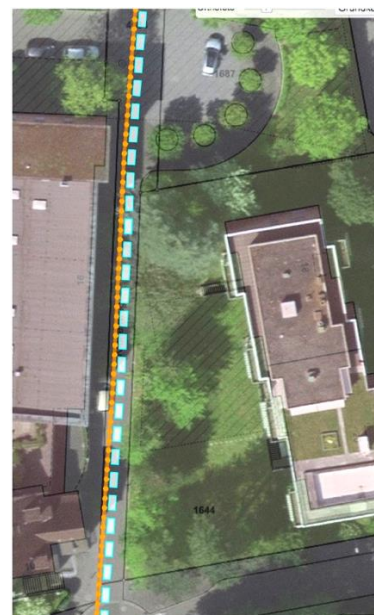
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
1.17	Curt Goetz-Strasse (Vor Gemeindehaus)	Unklare Vortrittssituation Fuss-/Veloverkehr wegen irritierender Beläge; Geschwindigkeit Veloverkehr; zu viele Interaktionen auf engem Raum; Beleuchtungskörper im Abbiegebereich	- Signalisation+Markierung im Knoten vor Gemeindeverwaltung - FGSO entlang Schulen trennt Fuss-/Veloverkehr - Gesamtsituation nach Neubau Schul-Campus bau- und markierungstechnisch verbessern	1 1 2





Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
1.18	Curt Goetz-Strasse / Postgasse	Fahrzeuge aus Parkgarage; Fahrzeuge zu schnell; Einmündung Curt Goetz-Strasse in Postgasse (Fuss-/Veloverkehr): Ensemble von Belag/Bundstein/Markierung sowie Versatz zu Kronenweg irritiert; Querungsstelle trotz Pflasterung kaum wahrnehmbar	<ul style="list-style-type: none"> - Trottoirüberfahrt bei Einmündung Curt Goetz-Strasse in Postgasse normgerecht ausbilden - Signal «Kein Vortritt» entfernen, da bei Trottoirüberfahrt nicht nötig - Querungsstelle Postgasse für Fuss-/Veloverkehr verdeutlichen (FGSO oder baulich) 	<p>1</p> <p>1</p> <p>1</p>



Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
1.19	Kronenweg (entlang Musikschule)	Bügel in offenen Baumrabatten zwingen Fussverkehr auf Fahrbereich auszuweichen; Velos zu schnell	<ul style="list-style-type: none"> - Bügel entfernen und Baumscheiben mit begehbarem Rost abdecken - Veloschrägparkierung (1.50m) entlang Kronenmattsaal markieren - Gemeinsamer Fuss-/Radweg markieren 	<p>1</p> <p>1</p> <p>1</p>


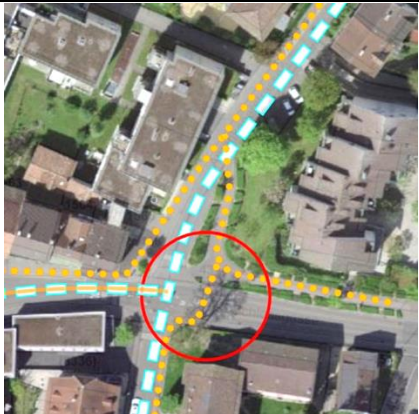


Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
1.20	Amerikanerstrasse / Weihermattstrasse / Kronenweg	Fahrzeuge zu schnell; Fahrzeuge halten bei Stopp nicht an; Fussverkehr quert Kreisel diagonal, während Veloverkehr gepflasterter Mittelinsel ausweichen; Spiegel wird kaum beachtet	Knotenform an Bewegungsverhalten der Nutzer anpassen	2
				



Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
1.21	Amerikanerstrasse 14-16	Längsstreifen für Fussgänger; Mittelpfosten; Fuss-/Veloverkehr nutzen ganze Strassenbreite, Veloverkehr auch Längsstreifen	Verkehrsfläche für FG und Velo trennen; Trottoir mit schräggestelltem Randstein erstellen	2
				

Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
1.22	Amerikanerstrasse 24	Fahrzeuge aus Parkgarage; schlechte Sicht nach Süd auf Fussverkehr	Fussverkehrsbereich verdeutlichen für ausfahrende Fahrzeuge	1
				

Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
1.23	Amerikanerstrasse / Schlossgasse	zu schmale Mittelinsel (1.50m) für die Bedeutung dieser Querungsstelle für Fussverkehr	<ul style="list-style-type: none"> - Frequenzen beobachten - Mittelinsel verbreitern 	1 2







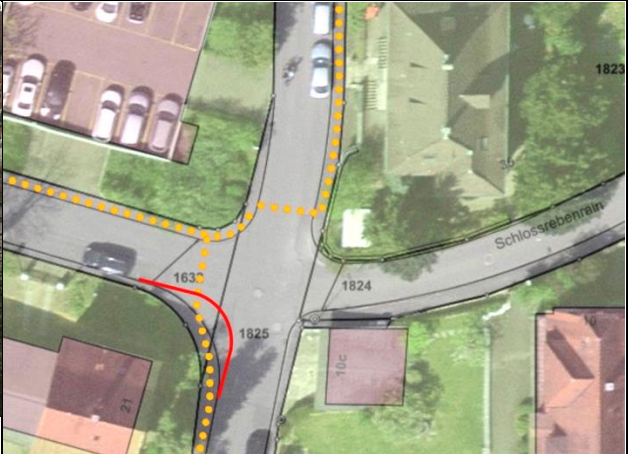
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
1.24	Baslerstrasse / LSA Schmidlihof (Tramhaltestelle Oberdorf)	Fahrzeuge fahren auf Baslerstrasse zu schnell; halten bei Rot z.T. nicht an; Tramquerung westseitig nicht genügend gesichert Abschränkung zu Strasse versperrt Kindern Sicht auf Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> - Umlaufsperrung oder Bodenmarkierung Sig. 1.18 «Strassenbahn» (BLT) - Rotlichtüberwachungskamera bei Querung Baslerstrasse (Kanton BL) 	1 2




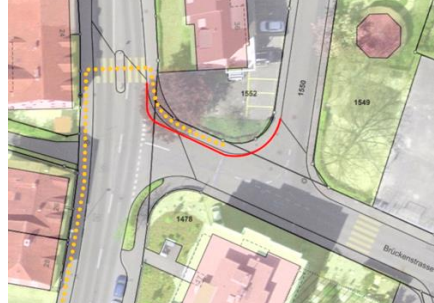
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
1.25	Kirchweg (Florastr. - Baslerstrasse)	Fahrzeuge aus Parkgarage; Sicht verdeckt durch Büsche	Wegführung mit «Füessli» via Trottoir West vom Kirchweg kennzeichnen	1
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 48%;">    </div> <div style="width: 48%;">  </div> </div>				

Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
1.26	Schlossrebenrain (Ausfahrt Tiefgarage)	Fahrzeuge aus Parkgarage; schlechte Sicht nach Westen auf Fussverkehr	Fussverkehrsbereich mit FGSO kennzeichnen für ausfahrende Fahrzeuge	1
				

Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
1.27	Schlossrebenrain / Flo-rastrasse	Grosser Einlenkradius; Geschwindigkeit der Fahrzeuge; 2 unterschiedliche Signale «Einfahrt verboten»	- Engerer Einlenkradius markieren; - Rechtsvortrittsmarkierung; - Signal «Einfahrt verboten» anpassen	1 1 1
				

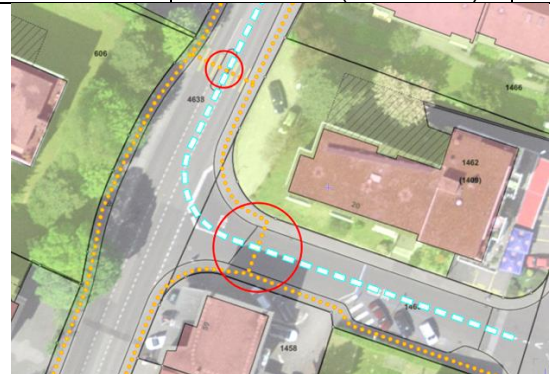
Im Einzugsgebiet der Schulhäuser Mühlematt und Birkenweg

Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
2.01	Fusswegverbindung: - Im Klosteracker - Im Roggenacker - Im Rehwechsel - Im Kugelfang	Wege schmal und schlecht ausgeleuchtet; Keine Absicherung vor Fahrbahnquerungen	- Bepflanzung schneiden, für gute Ausleuchtung - Füessli vor Fahrbahnquerungen auf Trottoir malen - Ggf. Umlaufgitter auf Trottoir montieren	1 1 2
 <p style="text-align: center;">IMG_7277</p>				

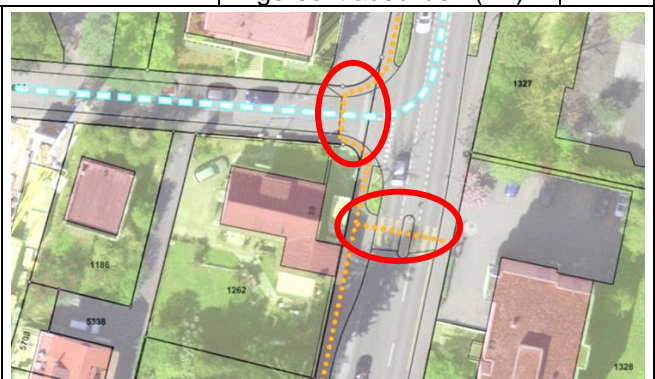
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
2.02	Oberwilerstrasse / Brückenstrasse	Schmales Trottoir in Brückenstrasse Nord; gr. Einlenkradius	- Trottoir verbreitern - Einlenkradien reduzieren	2 2
				

Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
2.03	Oberwilerstrasse / Wassergrabenstrasse	Verkehrsaufkommen; Querungsstelle (B 8m) für Fussverkehr ohne Schutzinsel; keine geschützte Linksabbiegespur für Veloverkehr in Wassergrabenstr.; Veloverkehr mitten in der Strasse in kombinierter Linksabbiege-/Geradausspur	- Geschützter Linksabbiegestreifen markieren (analog südlicher Strassenverlauf); - Mittelinsel (B≥1.75m) bei Querungsstelle für Fussverkehr einbauen (BL)	1 2
				
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.

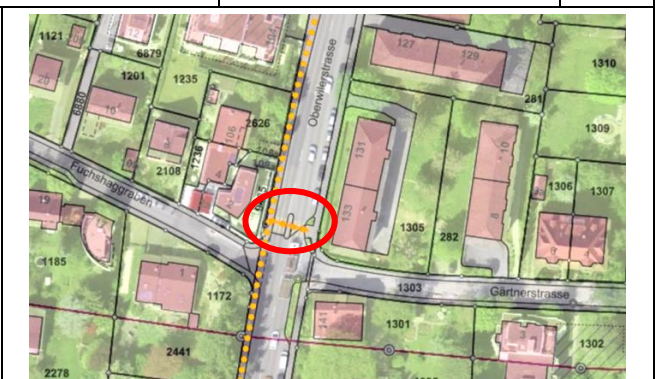
2.04	Oberwilerstrasse / Gorenmattstrasse	- Einmündung Gorenmattstrasse ohne Querungshilfe für Fussverkehr; grosse Einlenkradien;	- Sichere Querungsstelle über Gorenmattstrasse markieren;	1
		- zu schmale (B 1.50m) Mittelinsel in Oberwilerstrasse; schlechte Haltedisziplin beim FG-Streifen	- Breitere Mittelinsel für Fussverkehr (B≥1.75m) realisieren (Kanton BL)	2




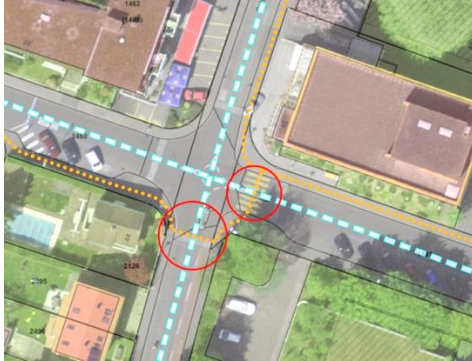
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
2.05	Oberwilerstrasse / Hinterbündtenweg	Verkehrsaufkommen; Querungsstelle (B 8m) für Fussverkehr mit zu schmaler Schutzinsel; Nicht normgerechte Trottoirüberfahrt	- Breitere Mittelinsel für Fussverkehr (B≥1.75m) realisieren (Kanton BL);	2
			- Trottoirüberfahrt normgerecht ausbilden (BL)	2



Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
2.06	Oberwilerstrasse / Fuchshaggraben / Gärtnerstrasse	Verkehrsaufkommen; Querungsstelle (B 8m) für Fussverkehr mit zu schmaler Schutzinsel	Breitere Mittelinsel für Fussverkehr (B≥1.75m) realisieren (Kanton BL)	2



Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
-----	------	-----------------------------------	-------------------------------	------------

2.07	Schafmattweg / Gorenmattstrasse	Querungsstelle (B 7m) für Fussverkehr mit zu schmaler Schutzinsel (1m) in Gorenmattstrasse; Radweg in Schafmattweg kaum wahrnehmbar	<ul style="list-style-type: none"> - Gorenmattstrasse: Trottoirnase Süd leicht zurückversetzen - Mittelinsel auf 2m verbreitern - Schafmattweg: Roter Belag verlängern - Velopiktogramm bei Querungsstelle für Fussverkehr markieren - Schlagloch füllen 	<p>2</p> <p>2</p> <p>1</p> <p>1</p> <p>1</p>
				

Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
2.08	Schafmattweg / Lindenstrasse	Sicht durch Parkierung in Lindenstrasse beeinträchtigt; Grosse Einlenkradius; keine sichere Querungsstelle in Lindenstrasse Ost für Fussverkehr	<ul style="list-style-type: none"> - Parkfeld in Lindenstrasse einkürzen; - sichere Querungsstelle über Lindenstrasse Ost markieren - Strassenbeleuchtung erweitern 	<p>1</p> <p>1</p>
				

Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
2.09	Lindenstrasse (Schulhaus Mühlematt)	Geschwindigkeit Fahrzeuge; Sichtbehinderungen durch Begrünung, Fahrzeuge auf Trottoir und bei Ausfahrt aus Parkgaragen; Gemusterte Fläche auf Fahrbahn kaum erkennbar; schmale Trottoirs	Verkehrsmassnahmen: - Kindergerechte Gestaltung des Strassenraums (z.B. FGSO, Begegnungszone, bauliche Massnahmen) - Halteverbot markieren - Bepflanzung schneiden, um Ausleuchtung und Sichtweiten zu gewährleisten - Lehrpersonen rückwärts Einparken - Parkplätze für Lehrpersonen vor die Fussgängerführung (dass Kinder und anderer Fussverkehr hinter den parkierten Autos sicherer laufen können) – evtl. im Zuge der Sanierung des Schulhausplatzes Mühlematt	2 1 1 1



Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
2.10	Lindenstrasse / Birkenweg	schlechte Knotenübersicht wegen enger Einfahrt in Birkenweg, Parkierung auf Fahrbahn, Mauern, usw.; Spiegel kaum bemerkbar und für Schulkinder Sichtbild im Spiegel kaum interpretierbar; Durchlaufendes Trottoir Süd	- Gesamter Knotenraum erneuern, um Knoten wahrzunehmen und Sicherheit zu erhöhen - Gestaltung (FGSO)	2 2

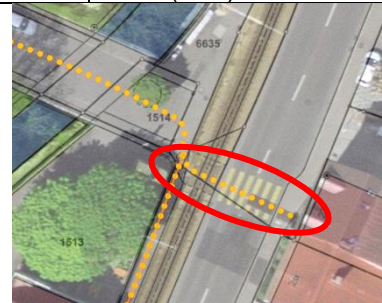


Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
-----	------	-----------------------------------	-------------------------------	------------

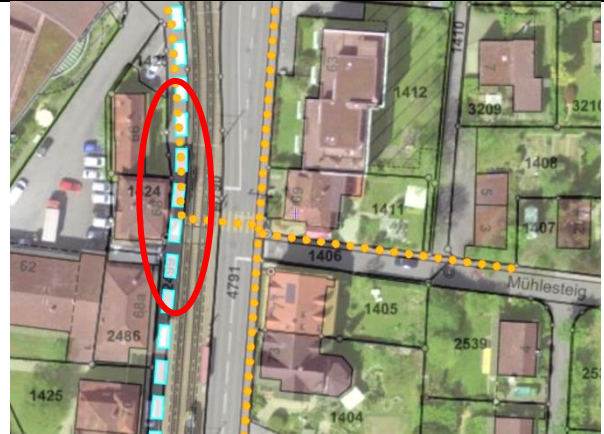
2.11	Birkenweg	Schmale Fahrbahn (4.20m) ohne Trottoir (nur Längsstreifen für Fussgänger); Beleuchtung wegen Begrünung eingeschränkt	<ul style="list-style-type: none"> - Begegnungszone - Ganze Fahrbahn als Fussverkehrsfläche kennzeichnen (FGSO) oder Trottoir erstellen mit schräggestelltem Randstein - Signal «Sackgasse» ergänzen (Fortsetzung für Fussverkehr) 	<p>2</p> <p>2</p> <p>1</p>
------	-----------	--	---	----------------------------



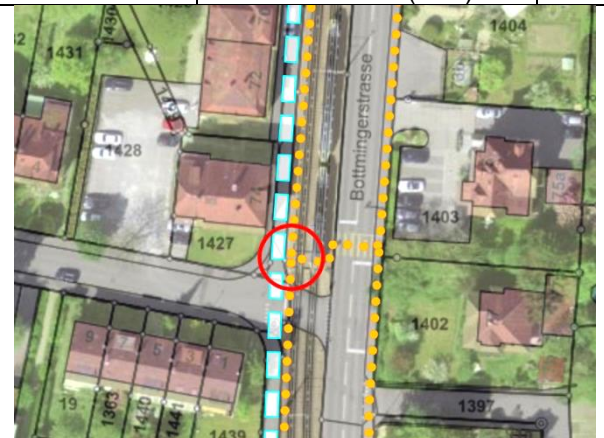
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
2.12	Bottmingerstrasse / Brückenstrasse	Keine Stehfläche zwischen Fahrbahn und Gleistrasse für Fussverkehr; Geschwindigkeit; Verkehrsaufkommen	Sichere Querungsstelle im Zusammenhang mit Neubau Tramtrasse «Spieshöfli» (BLT) realisieren	2


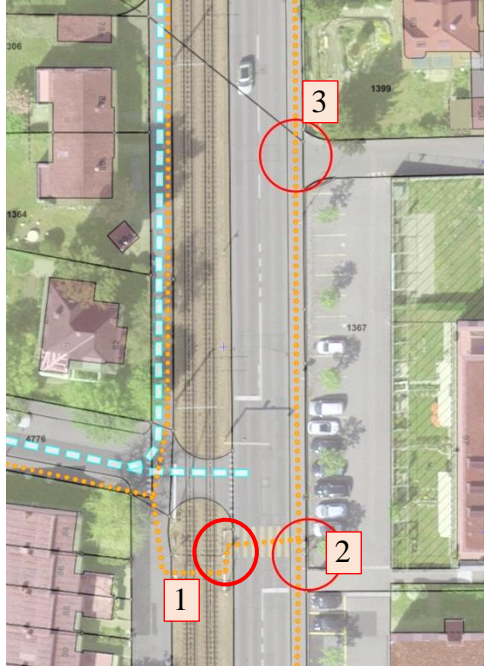


Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
2.13	Bottmingerstrasse / Mühlesteig	Querungsstelle nordseitig der Tramhaltestelle ist zum Restaurant hin nicht abgesichert	- Umlaufsperrung oder Bodenmarkierung Sig. 1.18 «Strassenbahn» (BLT) - «BLT-Infotafel» von Trottoir entfernen	1 2



Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
2.14	Bottmingerstrasse / Blumenstrasse	Querungsstelle über Tramtrasse ist westseitig nicht abgesichert	Umlaufsperrung oder Bodenmarkierung Sig. 1.18 «Strassenbahn» (BLT)	1



Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
2.15	Bottmingerstrasse / Lindenstrasse	<ul style="list-style-type: none"> - Schmäler Durchgang für Fussverkehr bei Querungsstelle über Tramtrasse (1) - Schmäler Aufstellbereich vor Querung Fahrbahn mit LSA (2) - Schlechte Sicht bei Ausfahrt aus Parkareal bei Überbauung Bottmingerstrasse 83-89 auf Fahrbahn beeinträchtigt Fussverkehr auf Trottoir Ost (3) 	<ul style="list-style-type: none"> - Aufstellbereich vergrössern (1) - Stützmauer (Privat) versetzen (2) - Ausfahrt aus Privatreal mit FGSO sichern (3) 	<p>2</p> <p>2</p> <p>1</p>
				

Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
2.16	Armbrusterweg	<p>Enger verwinkelter Fussweg mit Schieberampen; schlechte Beleuchtung; Ausfahrt Veloverkehr auf Waldeckweg ohne Absicherung zum Trottoir</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Bepflanzung schneiden, um Ausleuchtung zu gewährleisten - Pfosten vor Ausfahrt auf Trottoir (Waldeckweg) 	<p>1</p> <p>1</p>
				

5.3. Massnahmen auf Schulwegen mit dem Velo

Die Schulweganalyse hat gezeigt, dass selbst für geübte Kinder, die mit dem Velo zur Schule fahren, gewisse Örtlichkeiten anspruchsvoll sind:

Im Einzugsgebiet der Schulhäuser Margarethen und Pestalozzi

Hauptstrasse / Kernmattstrasse:

- Die Abbiegebeziehung von der Hauptstrasse in die Kernmattstrasse ist für Velofahrende mit dem hohen Verkehrsaufkommen, dem Streifenwechsel, der Querung der Tramgleise und der Busspur sehr anspruchsvoll.
- Die Abbiegebeziehung soll im Rahmen der Sanierung der Hauptstrasse geprüft werden
- Die Velofahrer via Kreisel Dorenbach West führen

Hauptstrasse / Hohlegasse:

- Unklare Vortrittssituation für den Veloverkehr
- Hohes Verkehrsaufkommen

Curt Goetz-Strasse (vor Gemeindehaus):

- Unklare Vortrittssituation wegen irritierender Beläge
- Zu viele Interaktionen auf engem Raum

Im Einzugsgebiet der Schulhäuser Mühlematt und Birkenweg

Oberwilerstrasse / Wassergrabenweg:

- In der Wassergrabenstrasse fehlt eine geschützte Linksabbiegespur für den Veloverkehr

Armbrustweg:

- Der Weg ist sehr eng und unübersichtlich mit Schieberampen für die Velos

Generell sind die Hauptverkehrsachsen (Baslerstrasse / Bottmingerstrasse und Hauptstrasse / Oberwilerstrasse) stark befahren. Eine Schulwegroute mit dem Velo entlang dieser Hauptverkehrsachsen ist anspruchsvoll, die Querung dieser Achsen werden oft nur unter Zuhilfenahme der Fussgängerquerungen gemeistert.

5.4. Weitere Massnahmenempfehlungen aus dem Partizipationsprozess zur Verbesserung der Schulwegsicherheit

Nr.	Lage	Beurteilung aus der Sicht der Schulkinder	Vorgeschlagene Massnahmen der Schulkinder (<i>Stellungnahme seitens der Gemeinde</i>)	Zuständigkeit
1.01	Holeerain / Bündtenmattstrasse	Gefahr durch temporäre Baustelle, Beschilderung für Kinder unklar; Tempo der Autos	Aktion mit SuS zur Sensibilisierung der Baustellenverantwortlichen (Baustellen kindergerecht beschildern. Sichere Wege schaffen) Geschwindigkeitskontrollen	EWS, GePo, BKS
1.04	Holeerain / Gartenstrasse	Temporäre Baustelle/Beschilderung; Verkehrsregeln zur Querung der Strasse für Kinder unklar	Sensibilisierung Baustellenverantwortliche (kindergerechte Beschilderung und klare Wegführung) Verkehrsschulung Kinder (Einbahnstrasse, Beschilderungen etc.)	EWS, GePo, BKS

Nr.	Lage	Beurteilung aus der Sicht der Schulkinder	Vorgeschlagene Massnahmen der Schulkinder (<i>Stellungnahme seitens der Gemeinde</i>)	Zuständigkeit
1.18	Curt Goetz-Strasse / Postgasse	Fahrzeuge aus Parkgarage; Fahrzeuge zu schnell; Fahrzeuge halten nicht an (auch Velos nicht)	Aktionen gemeinsam mit Schulklassen zur Sensibilisierung der Radfahrer, Autolenker / Elterntaxifahrer; Polizeipräsenz zu Schuleinlaufzeiten (Tempo- und Anhaltekontrolle)	BKS
1.19	Kronenweg (entlang Musikschule)	Bügel in offenen Baumrabatten zwingen Fussverkehr auf Fahrbereich auszuweichen; Velos zu schnell	Aktionen gemeinsam mit Schulklassen zur Sensibilisierung der Radfahrer und/oder Elterntaxis	BKS
1.20	Amerikanerstrasse / Weihermattstrasse / Kronenweg	Fahrzeuge zu schnell; Fahrzeuge halten bei Stopp nicht an; Fussverkehr quert Kreis diagonal, während Veloverkehr gepflasterter Mittelinsel ausweichen; Spiegel wird kaum beachtet	Aktionen gemeinsam mit Schulklassen zur Sensibilisierung der Radfahrer und/oder Autolenker	BKS
2.04	Oberwilerstrasse / Gorenmattstrasse	Einmündung Gorenmattstrasse ohne Querungshilfe für Fussverkehr; grosse Einlenkradien; schlechte Haltedisziplin beim FG-Streifen	Aktionen mit Schulklassen zur Sensibilisierung der Haltedisziplin Polizeipräsenz zu Schuleinlaufzeiten (Haltedisziplin)	BKS, EWS, GePo
2.09	Lindenstrasse (Schulhaus Mühlematt)	Geschwindigkeit Fahrzeuge; Sichtbehinderungen durch Begrünung, Fahrzeuge auf Trottoir und bei Ausfahrt aus Parkgaragen; Gemusterte Fläche auf Fahrbahn kaum erkennbar; schmale Trottoirs Autolenkende halten nicht an Kindergruppenverhalten	Aktionen mit SuS zur Sensibilisierung der Auto- und Velolenkenden	BKS
2.12	Bottmingerstrasse / Brückenstrasse	Keine Stehfläche zwischen Fahrbahn und Gleistrasse für Fussverkehr; Geschwindigkeit; Verkehrsaufkommen	Bis zur Erstellung einer sicheren Querungsstelle im Zusammenhang mit Neubau Tramtrasse «Spiesshöfli» (BLT): Temporäre Verkehrslotsen zu Schuleinlaufzeiten als Unterstützung für die Kinder bei der Querung	BKS, EWS, VTU, GePo
2.14	Bottmingerstrasse / Blumenstrasse	Querungsstelle über Tramtrasse ist westseitig nicht abgesichert	Bis zur Erstellung einer sicheren Querungsstelle im Zusammenhang mit Neubau Tramtrasse «Spiesshöfli» (BLT): Temporäre Verkehrslotsen zu Schuleinlaufzeiten als Unterstützung für die Kinder bei der Querung	BKS, EWS, VTU, GePo

Zusammengefasst und allgemein wird empfohlen, folgende weiteren Massnahmen zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu prüfen und umzusetzen:

Massnahmen	Zuständigkeit
Schulwegplan (inkl. Hinweise zu Elterntaxi) an Eltern abgeben, in Klasse aufhängen oder in der Klasse besprechen	BKS
Schulwegthematik an Elternabenden diskutieren	BKS
Weitere Informationen zu Querung der Hauptstrassen zu Fuss und mit dem Velo	BKS
«Schulweg als Erlebnisweg» regelmässig auch in den Schulen thematisieren	BKS
Schulweg aktiv unter Einbezug von Schulkindern gestalten (Erlebnisparkours, Gleichgewichts- und Bewegungsförderung)	BKS
Verkehrsberuhigung im Bereich Schulweg (Fokus: Sicherheit)	VTU, EWS, GePo
Permanent Hecken schneiden, wo die Äste ins Profil der Trottoirs ragen, um u.a. auch die Sichtweiten zu gewährleisten	EWS
Proaktiv Gespräch mit Kanton und Gemeinde suchen in Bezug auf die Baustellen	VTU, GePo
Baustellenplanung rechtzeitig an Gemeinde/Schule/Eltern/Kinder kommunizieren. Ansprechperson für besorgte Eltern definieren	VTU, EWS, GePo
Kontrolle der Baustellen-Signalisation auf Sicherheit der Zufuss Gehenden; Kinder als „Baustellendetektive“ als Aktion	GePo, EWS, BKS
Aktionen von Schulklassen gemeinsam mit der Verkehrsprävention (z.B. Sensibilisierung Eltern zu Elterntaxi)	BKS, EWS, GePo
Polizeipräsenz verstärken während Schuleinlaufzeiten (7-9/12-14/15-17)	GePo, EWS
Aktion Polizei mit Schulklasse zur Sensibilisierung der Autofahrenden	GePo, EWS, BKS
Aktion analog kids&cops BS: Kinderklasse sensibilisieren Eltern / Baustellenverantwortliche	BKS, GePo
Schulung Baustellenverantwortliche	GePo, EWS
Trottoir- und Strassenunterhalt im Winter verstärken	Werkhof, VTU

5.5. Kurzübersicht Empfehlung für verkehrstechnische Massnahmen

Die folgende Tabelle zeigt mögliche Massnahmen im Umfeld der **Schulhäuser Margarethen und Pestalozzi**.

Legende

- Wichtigkeitspriorität: **hoch**: Wichtig, dass Massnahme zur Schulwegsicherheit rasch umgesetzt werden
mittel: Massnahmen können auch im Rahmen anderer Arbeiten umgesetzt werden
- Realisierungspriorität: **1** (wenig Aufwand, bald zu realisieren, geringe Kosten),
2 (Aufwand grösser, Realisierung braucht Zeit, Kosten höher)
xx (Kosten der Massnahmen geschätzt)

Nr.	Bau	Betrieb	Signale	Markierung	Zuständigkeit	Kosten
1.01	-	-	-	Füessli	Gemeinde	100.-
1.02	Trottoir mit schrägestelltem Randstein	-	-	-	Gemeinde	25'000.-
1.03	-	-	-	Parkfeld aufheben	Gemeinde	200.-
1.04	-	-	-	Parkfeld einkürzen	Gemeinde	200.-
1.05	Trottoir mit schrägestelltem Randstein	-	-	Längsstreifen für Fussgänger	Gemeinde	1'000.- bis erheblich
1.06	Seitliche Einengung, Aufpflasterung	-	-	FGSO; Fussgängerstreifen auffrischen	Gemeinde	1'000.- erheblich
1.07	Trottoirnase	-	-	Trottoirnase, Längsstreifen für Fussgänger	Gemeinde	500.- bis mittel
1.08	Provi-block-Elemente, Trottoirnasen	-	-	Einlenkradien, Sperrfläche	Gemeinde	500.- bis mittel

1.09	ProviBlock-Elemente, Trottoirnasen	-	Sig. 2.02 (Einfahrt verboten) versetzen	Einlenkradien, Sperrfläche	Gemeinde	500.- bis mittel
1.10	-	Sichere Abbiegebeziehung prüfen	Sig. 2.43 (Abbiegen nach links verboten)	Sperrflächen anpassen	Kanton	gering
1.11	Umgestaltungsprojekt BL (Hauptstrasse)	-	-	Fussgängersteifen (FGS) auffrischen	Kanton	gering (FGS)
1.12	Baumscheibe abdecken Umgestaltungsprojekt BL (Hauptstrasse)	Querung Knoten verbessern	-	-	Kanton	gering (Rost)
1.13	-	Baustelle BLKB fertig	-	-	-	-
1.14	Trottoirüberfahrt	Geschwindigkeit reduzieren in Hauptstr.	-	-	Kanton	mittel bis erheblich
1.15	-	-	Sig. 3.02 (Kein Vortritt)	Wartelinie markieren	Kanton / Privat	gering
1.16	-	Frequenz beobachten Geschwindigkeitsreduktion im Kreislauf	-	Gleisquerung markieren	Kanton	gering
1.17	-	Verkehrsplanung Neubau Schulcampus	-	S+M im Kurvenbereich, FGSO entlang Schulen	Gemeinde	500.-
1.18	Trottoirüberfahrt	Vortritt klären	Sig. 3.02 (Kein Vortritt) entfernen	FGSO in Querungsstelle	Gemeinde	500.- bis mittel
1.19	Bügel entfernen, Rostabdeckung Baumscheiben	-	-	Veloschrägparkierung, Gemeinsamer Fuss-/Radweg	Gemeinde	15'000.-
1.20	Knotenform anpassen	-	-	-	Gemeinde	1'000.-
1.21	Trottoir mit schrägestelltem Randstein	Verk.-flächen Fuss-/Veloverkehr trennen	-	Längsstreifen für Fussgänger	Gemeinde	1'000.-
1.22	-	-	-	FGSO	Gemeinde / Privat	500.-
1.23	Mittelinsel verbreitern	Frequenz beobachten	-	-	Gemeinde	8'000.-
1.24	Umlaufsperrern, Rotlichtüberwachungskamera	Rotlicht überwachen bei Querung Fussgängerstreifen	Sig. 1.18 (Strassenbahn)	Bodenmarkierung Sig. 1.18 «Strassenbahn»	BLT / Kanton	gering bis mittel
1.25	-	-	-	Füessli	Gemeinde	100.-
1.26	-	-	-	FGSO	Gemeinde / Privat	500.-
1.27	-	-	Sig. 2.02 (Einfahrt verboten) anpassen	Engerer Einlenkradius, Rechtsvortritt markieren	Gemeinde	500.-
Total Kosten (+/- 20%)						56'600.-
Zur Verbesserung der Schulwegsicherheit im Bereich der Schulhäuser Margarethen und Pestalozzi						

Tabelle 1: Mögliche Massnahmen im Umfeld der Schulhäuser Margarethen und Pestalozzi

Die folgende Tabelle zeigt mögliche Massnahmen im Umfeld der **Schulhäuser Mühlematt und Birkenweg**:

Nr.	Bau	Betrieb	Signale	Markierung	Zuständigkeit	Kosten
2.01	Bepflanzung schneiden, Umlaufsperrern	-	-	Füessli	Gemeinde	100.- bis mittel
2.02	Trottoir verbreitern, Einlenkradien reduzieren	-	-	Einlenkradien, Sperrfläche	Kanton / Gemeinde	500.-
2.03	Mittelinsel einbauen (FG-Streifen)	-	-	Geschützter Linksabbiegestreifen	Kanton	gering bis mittel
2.04	Mittelinsel verbreitern (FG-Streifen)	-	-	Querungsstelle	Kanton / Gemeinde	100.- bis mittel
2.05	Mittelinsel verbreitern (FG-Streifen); Trottoirüberfahrt anpassen	-	-	-	Kanton	mittel bis erheblich
2.06	Mittelinsel verbreitern (FG-Streifen)	-	-	-	Kanton	mittel
2.07	Trottoirnase anpassen; Schutzinsel verbreitern; Schlaglöcher Trottoir ausbessern	-	-	Roter Belag, Velopiktogramm	Gemeinde	15'000.-
2.08	-	-	-	Parkfeld einkürzen; Querungsstelle markieren	Gemeinde	500.-
2.09	Verkehrsraum umgestalten, Bepflanzung schneiden	Lehrer: Rückwärts einparken	-	FGSO; Halteverbotslinie	Gemeinde	1'000.- bis erheblich
2.10	Verkehrsraum umgestalten	-	-	FGSO	Gemeinde	1'000.-
2.11	Trottoir mit schrägestelltem Randstein	Begegnungszone	Sig. 2.59 (Begegnungszone); Sig. 4.09.1 (Sackgasse ergänzen)	FGSO	Gemeinde	1'000.-
2.12	-	-	Sig. 1.18 (Strassenbahn)	-	Kanton / BLT	gering

2.13	Umlaufsperr; BLT-Infotafel schieben	-	Sig. 1.18 (Strassenbahn)	Bodenmarkierung Sig. 1.18 «Strassenbahn»	BLT	gering
2.14	Umlaufsperr	-	Sig. 1.18 (Strassenbahn)	Bodenmarkierung Sig. 1.18 «Strassenbahn»	BLT	gering
2.15	Aufstellbereich (1) ver- grössern; Stützmauer (2) bei LSA verschieben	-	-	FGSO	Kanton / Privat	gering bis erheblich
2.16	Bepflanzung schneiden, Pfosten	-	-	-	Gemeinde	500.-
Total Kosten (+/- 20%)						19'700.-
Zur Verbesserung der Schulwegsicherheit im Bereich der Schulhäuser Mühlematt und Birkenweg						

Tabelle 2: Mögliche Massnahmen im Umfeld der Schulhäuser Mühlematt und Birkenweg

Daneben können bei Bedarf auch flankierende Massnahmen zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geprüft und umgesetzt werden:

- Schulwegplan (inkl. Hinweise zu Elterntaxi) an Eltern abgeben, in Klasse aufhängen oder in der Klasse besprechen
- Schulwegthematik an Elternabenden diskutieren
- Weitere Informationen zu Querung der Fahrbahnen zu Fuss und mit dem Velo abgeben
- «Schulweg als Erlebnisweg» regelmässig auch in den Schulen thematisieren
- Schulweg aktiv unter Einbezug von Schulkindern gestalten (Erlebnisparcours, Gleichgewichts- und Bewegungsförderung)
- Verkehrsberuhigung im Bereich Schulweg (Fokus: Sicherheit)
- Permanent Hecken schneiden
- Baustellen auf Schulweg: Kontakt mit Bauherrn, Kanton, Gemeinde, Schule, Eltern, Kinder
- Aktionen Schulklassen mit Verkehrsprävention (z.B. Sensibilisierung Eltern zu Elterntaxi)
- Bis zur Erstellung einer sicheren Querungsstelle im Zusammenhang mit Neubau Tramtrasse «Spiesshöfli» (BLT): Temporäre Verkehrslotsen zu Schuleinlaufzeiten als Unterstützung für die Kinder bei der Querung

6. Zusammenfassung und Fazit

1. Die Schulhäuser Margarethen, Pestalozzi, Mühlematt und Birkenweg liegen in der Nähe von verkehrsbelasteten Kantonsstrassen (Hauptstrasse, Oberwilerstrasse, Baslerstrasse, Bottmingerstrasse). Viele Schulkinder müssen diese Strassen auf ihrem Schulweg queren (zu Fuss, mit dem Velo) oder benutzen. An gewissen Stellen der Gemeindestrassen sind Trottoirs zu schmal oder nicht vorhanden (Mischflächen). An Querungsstellen sind die Sichtweiten für Schulkinder ungenügend oder die Querungsstellen zu weit. Bei Kantonsstrassen sind Wartebereiche für den Fussverkehr zu eng und nicht normgerecht.
2. Schulkinder lernen zwar im Verkehrsbereich aufmerksam zu sein und sich richtig zu verhalten. Dennoch gibt es im Einzugsbereich der Schulhäuser einige Örtlichkeiten, die aus verkehrstechnischer Sicht zu verbessern sind:
 - Am Knoten Hauptstrasse / Holeerain / Curt Goetz-Strasse ist die sichere Führung des Fuss- und Veloverkehrs zu gewährleisten.
 - In der Achse Curt Goetz-Strasse – Kronenberg – Amerikanerstrasse ist ein sicheres Nebeneinander des Fuss- und Veloverkehrs und sichere Querungen zu ermöglichen.
 - Die Querungssituation von Kantonsstrassen (zu schmale Schutzinseln) und Tramstrassen (z.T. kein passiver Schutz) sind zu verbessern.
 - Die Bepflanzung entlang von Fusswegen und Trottoirs ist wegen der Beleuchtung regelmässig zu schneiden.
 - An Engstellen sind geschützte Fussverkehrsflächen anzubieten.
 - Für den Veloverkehr sind sichere Linksabbiegemöglichkeiten zu schaffen.
 - Trottoirbereiche sind genügend breit zu erstellen und fehlertolerant zu erstellen und gegenüber ausfahrenden Fahrzeugen zu sichern.
3. Eine der grössten Gefahren aus Sicht der Kinder stellen Verkehrsteilnehmende dar, die sich nicht an die Verkehrsregeln halten. Indem diese zu schnell fahren, nicht anhalten und an Orten auf dem Trottoir parkieren, wo Kinder zu laufen hätten oder wo sie den Kindern die Sicht versperren und während des Autofahrens am Handy sind, gefährden sie die Sicherheit aller erheblich mehr als angenommen. Es erscheint deshalb sinnvoll, zu Schuleinlaufzeiten vermehrte Verkehrskontrollen und Polizeipräsenz einzusetzen und hierfür weitere Sensibilisierungsmassnahmen einzuplanen. Der Effekt, wenn Kinder persönlich und gemeinsam mit der Polizei auf „Verkehrssünder“ zugehen, ist oft stärker als jede Plakatkampagne.
4. Die vorgeschlagenen Massnahmen sollen die meistgenannten Gefährdungsstellen beheben. Damit kann die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr generell verbessert und die Schulwege (=Erlebnisweg) für Schulkinder attraktiver gemacht werden.

Basel, 05. Mai 2022

Pestalozzi & Stäheli



Andreas Stäheli

Beilagen:

Plan 1914.4/03A	Schulwegkonzept Binningen, Schulhäuser Margarethen/Pestalozzi (Dorf) Grundlageplan inkl. Schwachstellen und Unfälle, Stand 26.02.2021
Plan 1914.4/04A	Schulwegkonzept Binningen, Schulhäuser Mühlematt/Birkenweg Grundlageplan inkl. Schwachstellen und Unfälle, Stand 26.02.2021
Plan 1914.4/05	Schulwegkonzept Binningen, Schulhäuser Margarethen/Pestalozzi (Dorf) Routen zu Fuss/mit dem Velo, Stand 8.6.2020

Plan 1914.4/06	Schulwegkonzept Binningen, Schulhäuser Mühlematt/Birkenweg Routen zu Fuss mit dem Velo, Stand 8.6.2020
Objektblätter 1.01-1.27	Schwachstellen 1.01-1.27, Schulhäuser Margarethen/Pestalozzi (Dorf) Stand 26.02.2021 (<i>sind noch anzupassen</i>)
Objektblätter 2.01-2.16	Schwachstellen 2.01-2.16, Schulhäuser Mühlematt/Birkenweg Stand 26.02.2021 (<i>sind noch anzupassen</i>)