GLASER SAXER KELLER | INGENIEURE ARCHITEKTEN

Glaser Saxer Keller AG
Birsigstrasse 10
CH-4103 Bottmingen
T +41 61 425 92 20

GENEHMIGUNGSEXEMPLAR

Auftraggeber: Gemeinde Pfeffingen

Objekt: Tempo 30

Verkehrsgutachten

27.10.2023

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung 3
1.1 Ausgangslage 3
1.2 Auftrag 3
1.3 Zielsetzung 3
1.4 Grundlagen 3
2. Zonenübersicht 4
2.1 Perimeter 4
2.2 Strassentypen 4
2.3 Nutzung 4
2.4 Öffentlicher Verkehr 4
2.5 Sicherheitsdefizite 4
3. Geschwindigkeit und Verkehr 5
3.1 Geschwindigkeitsniveau 5
3.2 Art und Menge des Verkehrs 5
3.3 Unfallstatistik 6
4. Massnahmenkonzept 7
4.1 Signalisierung 7
4.2 Markierungen 7
4.3 Seitliche Versätze 8
4.4 Fussgängerstreifen 9
4.5 Strassen ohne Massnahmen 9
4.6 Nachkontrolle 9
5. Auswirkungen 10
6. Fazit 10
7. Weiteres Vorgehen 10

Anhang 1: Geschwindigkeitsmessungen
Anhang 2: Unfallstatistik
Anhang 3: Massnahmenkonzept

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Seit anfangs 2022 kann im Kanton Basel-Landschaft unter gewissen Bedingungen auf Kantonsstrassen Tempo 30 realisiert werden. Eine Bedingung dabei ist, dass sämtliche Gemeindestrassen entlang der Kantonsstrasse bereits in Tempo 30-Zonen liegen.
In Pfeffingen wurden Stimmen laut, die Tempo 30 auf der kantonalen Hauptstrasse fordern. Aufgrund dessen möchte nun die Gemeinde in einem ersten Schritt zunächst auf dem kommunalen Strassennetz die Einführung von Tempo 30 prüfen.

1.2 Auftrag

Unser Büro wurde von der Gemeinde Pfeffingen mit der Erstellung des Verkehrsgutachtens mitsamt Massnahmenkonzept für eine mögliche Einführung von Tempo 30 auf den Gemeindestrassen beauftragt.

1.3 Zielsetzung

Mit der Einrichtung von Tempo 30 resp. mit der damit zusammenhängenden Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus sollen insbesondere folgende Ziele erreicht werden:

- Erhöhung der Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs
- Aufwertung des Wohnumfeldes und der Wohnqualität

1.4 Grundlagen

- Signalisationsverordnung SSV, Stand 01.01.21
- Verordnung über Tempo 30-Zonen und die Begegnungszonen, Stand 01.01.21
- Unfallstatistik, Kantonspolizei BL, 11.04.2022
- Div. Geschwindigkeitsmessungen, Glaser Saxer Keller AG, Mai 2022

2. Zonenübersicht

2.1 Perimeter

Im Hinblick auf die Einführung von Tempo 30 ist vorgesehen, das gesamte Baugebiet in eine Tempo 30-Zone einzuteilen.

Der Perimeter ist im Massnahmenkonzept dargestellt.

2.2 Strassentypen

Der Perimeter umfasst lediglich kommunale Sammel- und Erschliessungsstrassen, die Kantonsstrasse ist nicht betroffen.

2.3 Nutzung

In der Zone stehen hauptsächlich Ein- und Mehrfamilienhäuser. Zudem befindet sich das Schulhaus mit Tagesstruktur, die Kirche und das Gemeindegebäude innerhalb des Perimeters. Sämtliche öffentliche Gebäude/Schulen/Kirchen etc. sind im Massnahmenkonzept dargestellt.

2.4 Öffentlicher Verkehr

Die Ortsbuslinie 65 der BLT verkehrt auf den Gemeindestrassen Allmendgasse, Bergmattenweg, Im Jürtli und Kreuzackerweg. Insgesamt werden somit ca. 1'040 m der Buslinie innerhalb der neuen Tempo 30-Zone zu liegen kommen. Dies entspricht einem theoretischen Zeitverlust von ca. 50 s, wenn man davon ausgeht, dass der Bus heute mit konstant 50 km/h und in Zukunft nur noch mit 30 km/h fährt. Da der Bus aber auch heute bereits nicht die gesamte Strecke mit 50 km/h fahren kann (Haltestelle, Kurven, Stop-Strasse, Hanglage, etc.), ist der effektive Zeitverlust deutlich geringer. Zudem liegt die Endstation der Buslinie innerhalb der Tempo 30 Zone, an welcher die Busse heute normalerweise zwischen 3 und 4 Minuten warten. Das heisst, dass diese etwas längere Fahrzeit an der Endstation ausgeglichen werden kann.

2.5 Sicherheitsdefizite

Im ganzen Perimeter mit den siedlungsorientierten Strassen (teilweise ohne Trottoir), ist vermehrt mit Kindern und älteren Menschen zu rechnen. Genau diese Benutzergruppen haben eine reduzierte kognitive Fähigkeit. Es muss davon ausgegangen werden, dass sie nicht rechtzeitig oder nicht richtig auf Gefahren reagieren, die vom motorisierten Verkehr ausgehen. Bei einem Unfall kann mit der Reduktion von Tempo 50 km/h auf 30 km/h gem. bfu die Überlebenswahrscheinlichkeit von 30% auf 90% erhöht werden.

Obwohl die mittlere Geschwindigkeit bei den Messungen mehrheitlich deutlich unter den erlaubten 50 km/h liegt, wird stellenweise zu schnell, d.h. nicht der Situation angepasst, gefahren. Insbesondere auf der Römerstrasse, dem Mattenweg, der Hauptstrasse, der Allmendgasse, und dem Bergmattenweg fallen v_{85}-Werte von über 36 km/h auf.

In den letzten fünf Jahren ereigneten sich auf den Gemeindestrassen 9 Unfälle, resp. 1.8 Unfälle pro Jahr. Details dazu sind dem Kap. 3.3 zu entnehmen. Eigentliche Unfallschwerpunkte lassen sich im Gemeindegebiet daraus nicht erkennen, mögliche Gefahrenstellen sind in der Regel aber Knoten mit Rechtsvortritt und Grundstückszufahrten. Da diese Stellen nicht mittels Einzelmassnahmen mit einem verhältnismässigen Aufwand entschärft werden können, wird eine einheitliche Lösung in Form von Tempo 30-Zonen in Betracht gezogen.

3. Geschwindigkeit und Verkehr

3.1 Geschwindigkeitsniveau

Zur Erhebung der heute gefahrenen Geschwindigkeiten wurden insgesamt 11 Messungen durchgeführt.
Dazu wurde an jedem Standort während 24 Stunden ein Verkehrszähl- resp. Geschwindigkeitsmessgerät aufgestellt und die Fahrzeugmengen und die Geschwindigkeiten in beiden Richtungen verdeckt erhoben. Die Erhebungen fanden im Mai 2022 statt. Die Details sind im Anhang 1 zusammengestellt. Zudem sind sämtliche Standorte im Massnahmenkonzept abgebildet.

		V_{85} [km/h]	V_{max} [km/h]	v > 50 [%]
1	Römerstrasse 9	**37**	52	0 %
2	Burgweg	**27**	36	0 %
3	Mattenweg 22	**39**	52	0 %
4	Mettliweg 26	**34**	51	0 %
5	Hauptstrasse 78	**44**	71	2 %
6	Allmendgasse 8	**48**	73	8 %
7	Bergmattenweg 38	**41**	52	0 %
8	Hollenweg 2	**31**	49	0 %
9	Vogtackerweg 27	**35**	46	0 %
10	Im Noll 38	**27**	43	0 %
11	Alter Kirchweg 6	**30**	46	0 %

3.2 Art und Menge des Verkehrs

Untenstehende Tabelle enthält Angaben zu den erfassten Fahrzeugmengen sowie den Schwerverkehrsanteil an den jeweiligen Standorten (jeweils 24 h-Erhebung):

		Anzahl gemessene Fahrzeuge	Schwerverkehrsanteil
1	Römerstrasse 9	293	5.8 %
2	Burgweg	53	1.9 %
3	Mattenweg 22	234	0.4 %
4	Mettliweg 26	1’001	0.9 %
5	Hauptstrasse 78	546	1.6 %
6	Allmendgasse 8	1’261	12.7 %
7	Bergmattenweg 38	239	3.3 %
8	Hollenweg 2	261	0.4 %
9	Vogtackerweg 27	114	0.0 %
10	Im Noll 38	144	0.7 %
11	Alter Kirchweg 6	277	2.5 %

Der erhöhte Schwerverkehrsanteil in der Allmendgasse lässt sich durch die Buslinie sowie diversen Baustellen in diesem Gebiet zum Zeitpunkt der Messungen begründen.

3.3 Unfallstatistik

In der Unfallstatistik der Kantonspolizei von 2017 bis 2021 wurden 9 Unfälle im gesamten T30-Perimeter registriert. Ein weiterer Unfall ereignete sich auf der Kantonsstrasse und somit ausserhalb des Tempo 30-Perimeters.

Bei drei Unfällen (von diesen total 9 Unfällen auf den Gemeindestrassen) wurden insgesamt vier Person leicht verletzt. Zwei dieser Unfälle lassen sich auf Missachten der Vortrittsregelung zurückführen, einer ereignete sich aufgrund von momentaner Unaufmerksamkeit bei einer Kollision eines Fahrzeugs mit einem Fussgänger.

Bei den andern sechs Unfällen resultierte lediglich Sachschaden und hatten folgende Ursachen:

- 2x Missachtung eines Vortrittsignals
- 2x mangelhafte Manipulation im Fahrzeug (Gas statt Bremse, etc.)
- 1x unvorsichtiges Rückwärtsfahren
- 1x Einwirkung von Alkohol

Die genauen Standorte der Unfälle sind in der Grafik im Anhang 2 dargestellt.

4. Massnahmenkonzept

Im beiliegenden Massnahmenkonzept ist dargestellt, wo welche Massnahmen vorgesehen sind.

Grundsatz: so wenig wie möglich, aber so viel wie nötig und dies möglichst einheitlich.

4.1 Signalisierung

«Zone 30» muss an allen Eingängen signalisiert werden, wobei an den Zoneneingängen mittels einseitiger Verengung (Signal mit Abweisblech oder Stele) eine Torsituation geschaffen wird. Dort, wo es aus Platzgründen oder aufgrund der örtlichen Gegebenheiten sinnvoll ist, wird der Zoneneingang nur mit einem Signal gekennzeichnet.

4.2 Markierungen

4.2.1 Allgemein

Bei den Übergängen von der übergeordneten Kantonsstrasse (Hauptstrasse) in die Tempo 30-Zone wird jeweils ergänzend zur Signalisation eine «Zone 30»-Markierung vorgesehen.

Zudem werden innerhalb der Zone einige «30»-Markierungen zu Erinnerungszwecken markiert.

4.2.2 Rechtsvortrittsmarkierungen

Grundsätzlich gilt in Tempo 30-Zonen Rechtsvortritt. Deshalb werden gewisse bestehende "Stop"- Regelungen entfernt und zur Verdeutlichung des neuen Rechtsvortritts die entsprechende Markierung im Knotenbereich aufgebracht. Insbesondere in der Anfangsphase ist mit provisorischen Signalen deutlich auf die Vortrittsänderung hinzuweisen. Ausserdem sind neu Rechtsvortrittsmarkierungen an schlecht einsehbaren Einmündungen sowie bei grösseren Kreuzungen vorgesehen, an einigen Knoten wurden diese Markierungen bereits früher aufgebracht.

Betroffen von einer veränderten Vortrittsregelung sind folgende Knoten (jeweils wird ein «Stop»-Signal aufgehoben und durch Rechtsvortritt ersetzt):

- Burgweg/Römerstrasse
- Burgweg/Steingrubenweg
- Burgweg/Mattenweg
- Mettliweg/Mattenweg
- Mettliweg/Krebsenbachweg
- Hauptstrasse/Vogtackerweg
- Baumgartenweg/Im Gwidem (nur Aufhebung des «Stop»-Signals, ohne Rechtsvortrittsmarkierung)
- Allmendgasse/Bergmattenweg
- Bergmattenweg/Schollenackerweg
- Bergmattenweg/Im Jürtli

Ausserdem werden zusätzlich an folgenden Knoten weitere Rechtsvortrittsmarkierungen ergänzt:

- Römerstrasse/Nespelmattweg (Aufhebung Trottoirüberfahrt, Rechtsvortrittsmarkierung wird erneuert, besteht heute bereits)
- Burgweg/Alemannenweg
- Mattenweg/Krebsenbachweg
- Hauptstrasse/Allmendgasse
- Bergmattenweg/Stellimattweg

4.2.3 Bus-Priorisierung

Die Buslinie 65 verkehrt auf den Gemeindestrassen Allmendgasse, Bergmattenweg, Im Jürtli und Kreuzackerweg im Einrichtungsverkehr. Diese Strassenzüge sind heute vortrittsberechtigt gegenüber den anschliessenden Gemeindestrassen. Diese Situation soll auch in Zukunft so bleiben, damit der ÖV keine abrupten Bremsmanöver an einem Knoten mit Rechtsvortritt durchführen muss. An den Knoten Allmendgasse/Bergmattenweg, Bergmattenweg/Schollenackerweg und Bergmattenweg/Im Jürtli werden jeweils die «Stop»-Signalisation durch Rechtsvortrittsmarkierungen ersetzt. Dadurch wird die Vortrittssituation verdeutlicht und die Führung der Buslinie bleibt priorisiert.

Am Knoten Kreuzackerweg/Allmendgasse wird zur Verbesserung der Sichtverhältnisse die Haltelinie für den Kreuzackerweg weiter in die Allmendgasse verlegt. Dadurch wird die Sichtverhältnisse verbessert und das Stop-Signal kann durch ein «Kein Vortritt»- Signal ersetzt werden.

4.2.4 Beibehalten der Stop-Signale

Neben den Signalen für die Bus-Priorisierung (siehe Kap. 4.2.3) wird auch das Stop-Signal am Knoten Alter Kirchweg/Grenzweg beibehalten. Dieses Stop-Signal hat sich in der Gemeinde bewährt und verhindert den Durchschuss der Velofahrenden auf dem stark abschüssigen «Alter Kirchweg».

4.3 Seitliche Versätze

Die bisher beschriebenen Massnahmen reichen auf gewissen Strassenzügen nicht aus, um die erforderliche Temporeduktion zu erreichen. Es müssen daher zusätzlich Massnahmen ergriffen werden. Dazu möchte die Gemeinde grundsätzlich drei Elemente verwenden:

- versetzt angeordnete Parkplätze
- Markierte Verengungen der Fahrbahn mit Pollern
- bauliche Massnahmen

4.3.1 Parkplätze

In folgenden Strassenzügen werden Parkplätze markiert:

- Römerstrasse
- Mattenweg
- Mettliweg
- Krebsenbachweg
- Hauptstrasse (Teil Gemeindestrasse)
- Vogtackerweg
- Bergmattenweg
- Allmendgasse

4.3.2 Markierungen

In der Allmendgasse wurden relativ hohe Geschwindigkeiten erfasst. Geplant ist in einem ersten Schritt seitliche Versätze anzuordnen, welche durch Markierungen und Poller erstellt werden. Sobald sich die Anordnung in der Praxis bewährt hat und die Allmendgasse saniert wird, kann diese Nase baulich ausgeführt.

Knoten Hauptstrasse/Allmendgasse:
Der Knoten soll umgestaltet und dabei verengt werden. Durch diese Umgestaltung kann ein markantes Eingangstor als Übergang zwischen Kantonsstrasse und Gemeindestrassen erstellt werden. Dies ist gerade dort notwendig, damit die Geschwindigkeiten auf den anschliessenden Gemeindestrassen (Allmendgasse und Hauptstrasse) eingehalten werden. Da sich der Knoten auf der Kantonsparzelle befindet, ist diese Umgestaltung mit dem Kanton zu koordinieren. Geplant ist diese Umgestaltung in einem ersten Schritt zunächst nur zu markieren. Sollte sich die Anordnung bewähren und der Knoten saniert werden, werden diese Massnahmen ebenfalls baulich umgesetzt.

4.3.3 Bauliche Massnahmen

Die Gemeinde möchte in den folgenden Fällen bauliche Massnahmen realisieren:

- Knoten Römerstrasse/Nespelmattweg:
  An diesem Knoten herrscht heute eine unklare Vortrittsregelung. Zum einen ist eine bauliche, nicht normkonforme, Trottoirüberfahrt erstellt, zum anderen ist eine Rechtsvortrittsmarkierung auf dem Knoten angebracht. Die Gemeinde möchte diese Situation im Zuge von Tempo 30 richtigstellen und die «Trottoirüberfahrt» entfernen. Die Rechtsvortrittsmarkierung wird dabei erneuert.

- Hauptstrasse:
  Auf der Hauptstrasse zwischen der Almendgasse und dem Mattenweg wird eine Fussgängernase baulich erstellt. Heute ist aufgrund des dort bestehenden Baumes in diesem Bereich nur ein schmales Trottoir vorhanden. Dies wird nun im Zuge von Tempo 30 verbreitert.

- Krebsenbachweg:
  Die heute bestehende Markierung wird als bauliche Fussgängernase ausgeführt. Dadurch wird die Situation für die Kinder verdeutlicht und es entsteht ein sicherer Wartebereich auf dem Schulweg.

- Almendgasse:
  Im Bereich der St. Martin Kirche besteht ein Fussgängerstreifen, dieser wird mit einer baulichen Fussgängernase ergänzt.

4.4 Fussgängerstreifen

Innerhalb des künftigen Perimeters bestehen heute zwei Fussgängerstreifen. Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens wird der Fussgängerstreifen am Mettliweg/Krebsenbachweg entfernt.

Der Fussgängerstreifen über die Allmendgasse (Am Knoten Hollenweg) bildet ein wichtiger Teil des Schulwegs für viele Kinder. Da die Allmendgasse eine sehr stark befahrende Gemeindestrasse mit viel Schwerverkehr ist, kann in Absprache mit der Polizei BL dieser Fussgängerstreifen beibehalten werden.

Die Gemeinde wird unabhängig von Tempo 30 überprüfen, ob dieser FGS den Normen entsprechen und auch die Beleuchtung in Ordnung ist und wird gegebenenfalls Verbesserungen anordnen.

4.5 Strassen ohne Massnahmen

Auf Strassen mit engen Verhältnissen oder bereits vorhandenem tiefen Geschwindigkeitsniveau sind keine Massnahmen vorgesehen.

4.6 Nachkontrolle

Die Gemeinde Pfeffingen wird ungefähr 1 Jahr nach Signalisation der Tempo 30-Zone eine Nachkontrolle durchführen.

Falls die Ziele (bspw. v_{85} < ca. 36 km/h) nicht erreicht werden, müssen auf den entsprechenden Abschnitten zusätzliche Massnahmen geprüft werden.

5. Auswirkungen

Negative Auswirkungen (Verkehrsverlagerungen etc.) sind nicht zu erwarten. Bei einer Tempo 30 Einführung wird die gesamte Zone gleichzeitig auf dem ganzen Gemeindegebiet eingeführt werden, so dass ein Ausweichen auf andere Strassen keinen wesentlichen Vorteil bringt.

Auf die Kantonsstrasse dürfte das flächendeckende Tempo 30 keine Auswirkungen haben.

Mit den geplanten Massnahmen wird angestrebt, den Verkehr auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau flüssig, aber stetig zu führen und somit die Zahl der Beschleunigungs- und Bremsvorgänge zu vermindern. Dies wiederum trägt zur Steigerung der Wohn- und Lebensqualität bei.

Mit den in Kapitel 4 aufgeführten Massnahmen kann den in Kapitel 2.6 aufgelisteten Sicherheitsdefiziten entgegengewirkt werden.

6. Fazit

Für die Tempo 30-Zone gilt, dass alle Bedingungen für die Einrichtung einer solchen Zone erfüllt sind. Die gewählten Massnahmen sind auf die Situation abgestimmt und somit zweck- und verhältnismässig.

Falls die Nachher-Messungen unbefriedigende Ergebnisse liefern, sind weitere verkehrsberuhigende Massnahmen zu ergreifen.

Die Anordnung der Tempo 30-Zonen mit den geplanten Massnahmen wird beantragt.

7. Weiteres Vorgehen

Der weitere Ablauf für die mögliche Einführung von Tempo 30 auf den Gemeindestrassen in Pfeffingen sieht wie folgt aus:

Das Massnahmenpaket inkl. des Antrags des Gemeinderats wird **bei der Polizei BL zur Genehmigung und Publikation im Amtsblatt eingereicht.**

Nach erfolgter Genehmigung und Ablauf der Einsprachefrist kommen die Massnahmen zur **Ausführung.**

Die Polizei BL empfiehlt den Gemeinden ungefähr ein Jahr nach Einführung der T30-Zone eine **Erfolgskontrolle** (Nachher-Messung) durchzuführen und allenfalls **Nachbesserungen** zu prüfen.

Bottmingen, 27. Oktober 2023

Glaser Saxer Keller AG
Sachbearbeiter: Andreas Wunderlin, Stephan Glutz

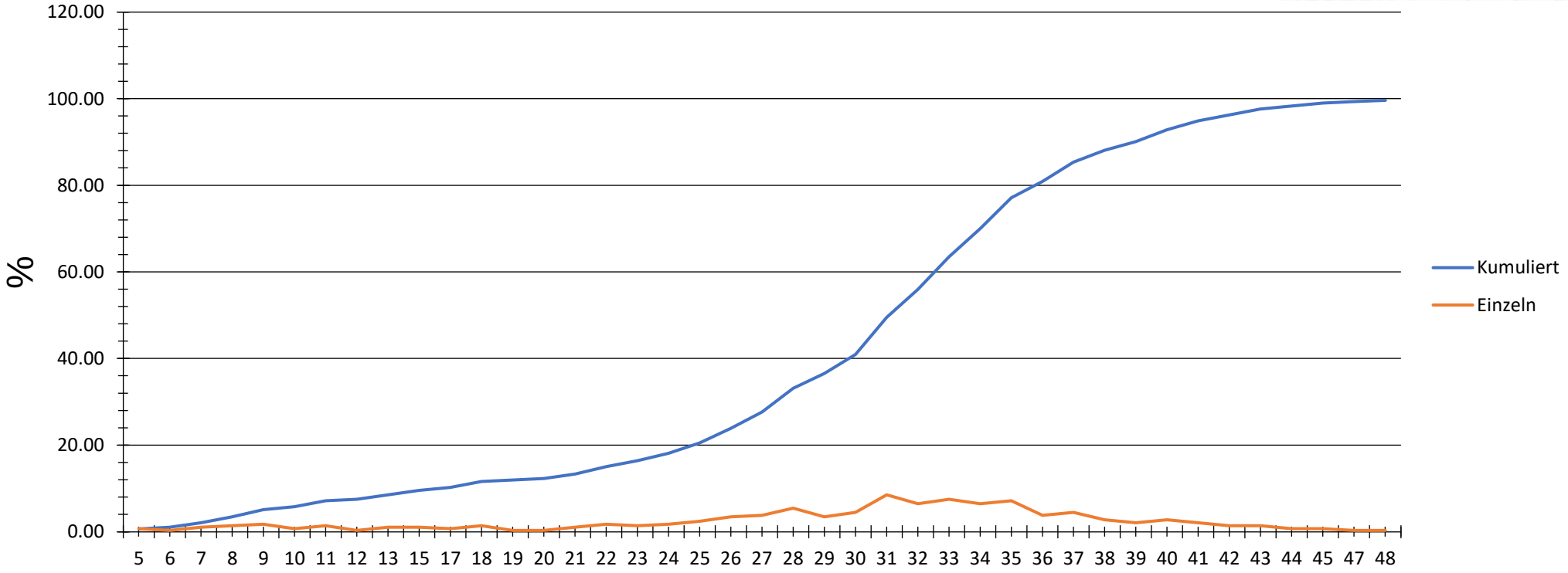
Anhang 1 Geschwindigkeitsmessung

Anhang 2 Unfallstatistik

Anhang 3 Massnahmenkonzept

Verteilung Geschwindigkeit

GLASER SAXER KELLER | INGENIEURE ARCHITEKTEN



Auswertezeit	Dienstag, 17. Mai 2022,12:00 - Mittwoch, 18. Mai 2022,12:00					
Tempolimit	50 km/h		**Anzahl**	**Vd[km/h]**	**Vmax[km/h]**	**V85 [km/h]**
Geschwindigkeitsübertretung	0 %	**Zweirad**	47	22	52	37
Durchschnittl. Abstand	209 s	**PKW**	220	32	48	38
Kolonnenverkehr	0 %	**Transporter**	21	30	39	35
DTV	293	**LKW**	5	25	31	28
		Lastzug	0	0	0	0
Schwerlastverkehrsanteil	5.8 %					
Fahrtrichtung	Beide Richtungen	**Total**	293	30	52	37

Bearbeiter: Glaser Saxer Keller AG, Andreas Wunderlin

Kommentar:

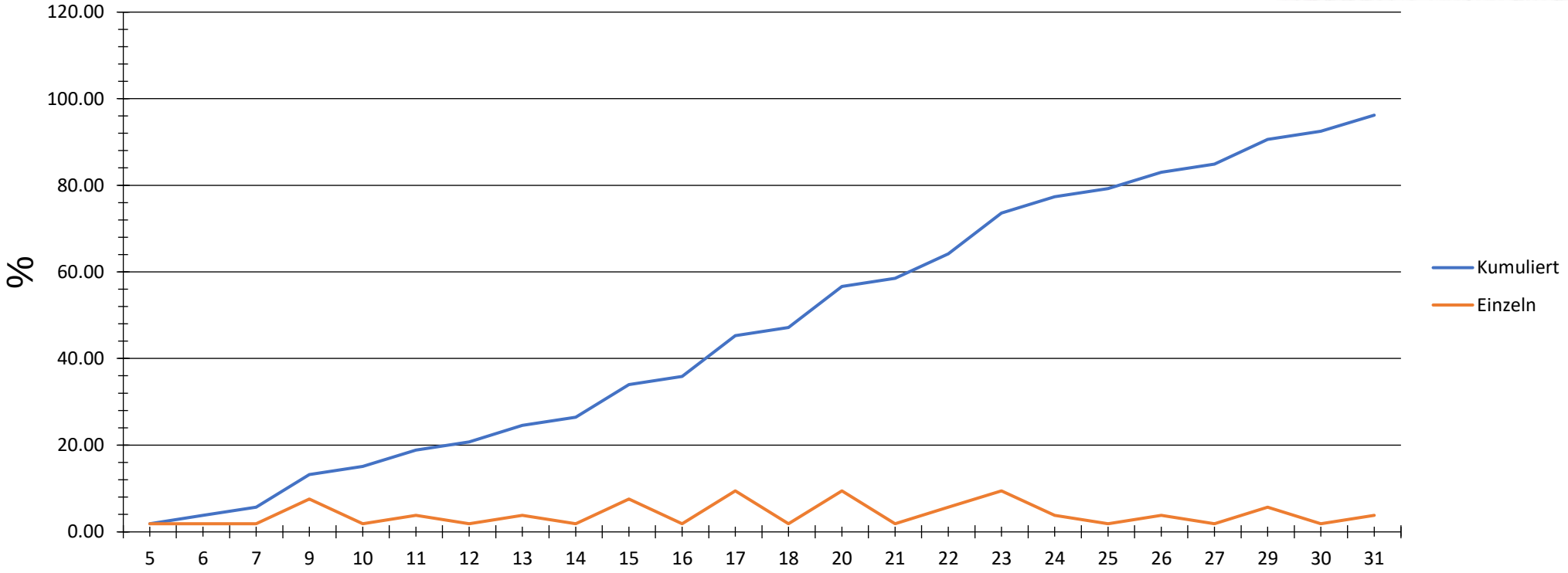
Messort: Römerstrasse 9

Ankommende Fahrzeuge Richtung: Hauptstrasse

Abfahrende Fahrzeuge Richtung: Burgweg

Verteilung Geschwindigkeit

GLASER SAXER KELLER | INGENIEURE ARCHITEKTEN

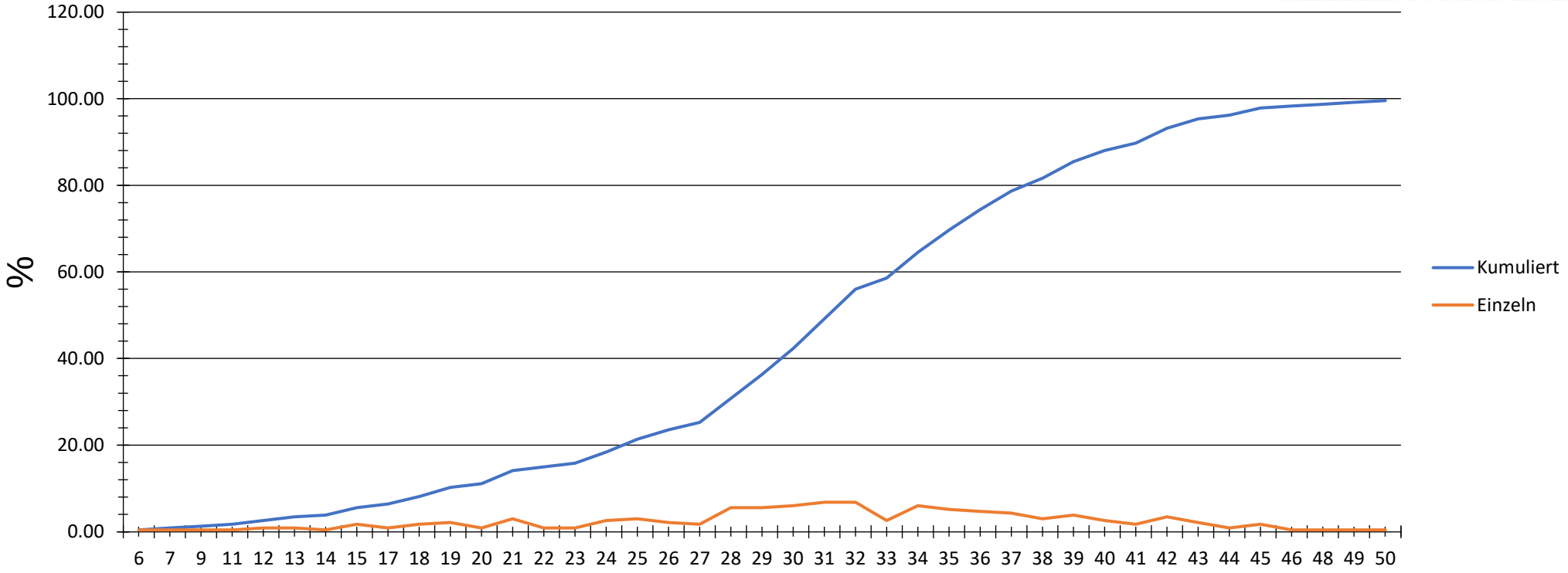


Auswertezeit	Dienstag, 17. Mai 2022,12:00 - Mittwoch, 18. Mai 2022,12:00					
Tempolimit	50 km/h		**Anzahl**	**Vd[km/h]**	**Vmax[km/h]**	**V85 [km/h]**
Geschwindigkeitsübertretung	0 %	**Zweirad**	29	19	36	30
Durchschnittl. Abstand	290 s	**PKW**	17	19	29	23
Kolonnenverkehr	0 %	**Transporter**	6	20	24	24
DTV	53	**LKW**	1	22	22	22
		Lastzug	0	0	0	0
Schwerlastverkehrsanteil	1.9 %					
Fahrtrichtung	Beide Richtungen	**Total**	53	19	36	**27**

Bearbeiter: Glaser Saxer Keller AG, Andreas Wunderlin
Kommentar:
Messort: Burgweg (vor Steingrubenweg 16)
Ankommende Fahrzeuge Richtung: Keltenweg
Abfahrende Fahrzeuge Richtung: Steingrubenweg

Verteilung Geschwindigkeit

GLASER SAXER KELLER | INGENIEURE ARCHITEKTEN

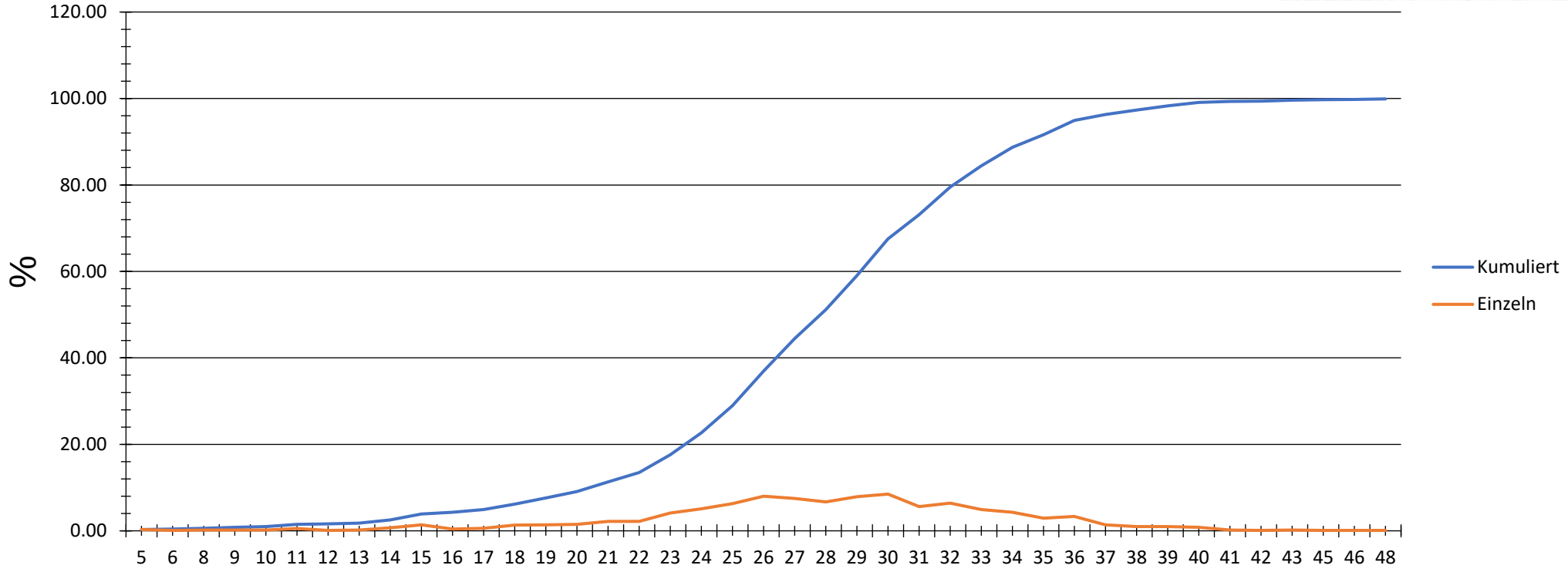


Auswertezeit	Dienstag, 17. Mai 2022,12:00 - Mittwoch, 18. Mai 2022,12:00					
Tempolimit	50 km/h		**Anzahl**	**Vd[km/h]**	**Vmax[km/h]**	**V85 [km/h]**
Geschwindigkeitsübertretung	0 %	**Zweirad**	51	25	43	37
Durchschnittl. Abstand	218 s	**PKW**	170	33	52	40
Kolonnenverkehr	0 %	**Transporter**	12	30	37	35
DTV	234	**LKW**	1	31	31	31
		Lastzug	0	0	0	0
Schwerlastverkehrsanteil	0.4 %					
Fahrtrichtung	Beide Richtungen	**Total**	234	31	52	**39**

Bearbeiter: Glaser Saxer Keller AG, Andreas Wunderlin
Kommentar:
Messort: Mattenweg 22
Ankommende Fahrzeuge Richtung: Brugweg
Abfahrende Fahrzeuge Richtung: Mettliweg

Verteilung Geschwindigkeit

GLASER SAXER KELLER | INGENIEURE ARCHITEKTEN

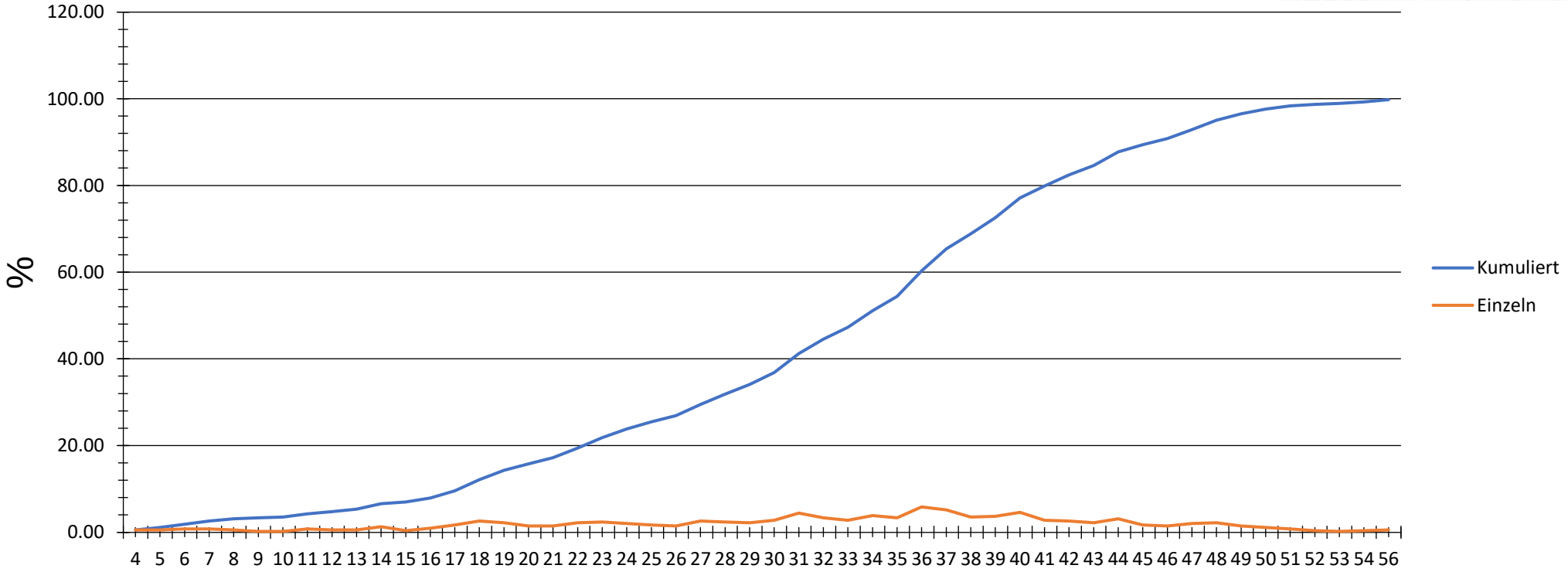


Auswertezeit	Dienstag, 17. Mai 2022,12:00 - Mittwoch, 18. Mai 2022,12:00					
Tempolimit	50 km/h		**Anzahl**	**Vd[km/h]**	**Vmax[km/h]**	**V85 [km/h]**
Geschwindigkeitsübertretung	0 %	**Zweirad**	103	26	51	35
Durchschnittl. Abstand	110 s	**PKW**	868	28	48	34
Kolonnenverkehr	0 %	**Transporter**	21	22	33	27
DTV	1001	**LKW**	7	19	30	23
		Lastzug	2	15	19	19
Schwerlastverkehrsanteil	0.9 %					
Fahrtrichtung	Beide Richtungen	**Total**	1'001	28	51	**34**

Bearbeiter: Glaser Saxer Keller AG
Kommentar:
Messort: Mettliweg 26
Ankommende Fahrzeuge Richtung: Hauptstrasse
Abfahrende Fahrzeuge Richtung: Krebsenbachweg

Verteilung Geschwindigkeit

GLASER SAXER KELLER | INGENIEURE ARCHITEKTEN



Auswertezeit	Dienstag, 17. Mai 2022,12:00 - Mittwoch, 18. Mai 2022,12:00					
Tempolimit	50 km/h		**Anzahl**	**Vd[km/h]**	**Vmax[km/h]**	**V85 [km/h]**
Geschwindigkeitsübertretung	2 %		**Zweirad**	156	24	71	35
Durchschnittl. Abstand	162 s		**PKW**	361	36	56	45
Kolonnenverkehr	0 %		**Transporter**	20	35	45	40
DTV	546		**LKW**	7	31	37	34
			Lastzug	2	17	21	21
Schwerlastverkehrsanteil	1.6 %					
Fahrtrichtung	Beide Richtungen		**Total**	546	33	71	**44**

Bearbeiter: Glaser Saxer Keller AG, Andreas Wunderlin

Kommentar:

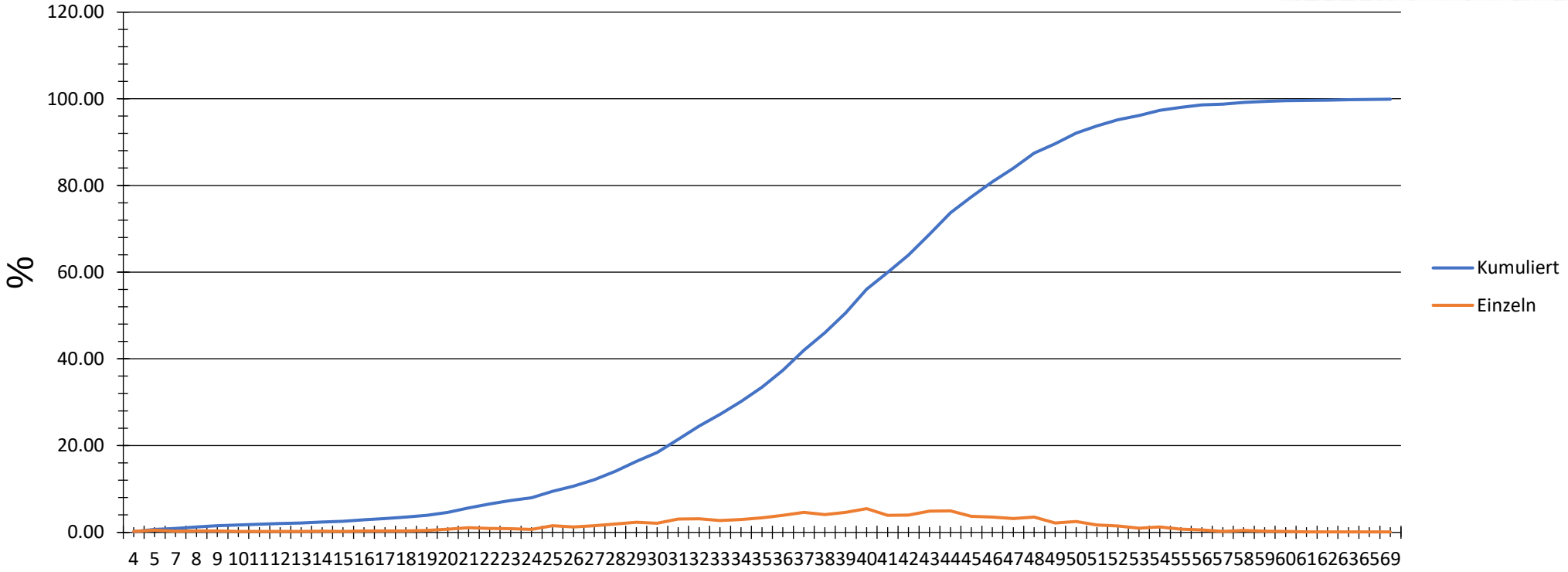
Messort: Hauptstrasse 78

Ankommende Fahrzeuge Richtung: Metteliweg

Abfahrende Fahrzeuge Richtung: Mattenweg

Verteilung Geschwindigkeit

GLASER SAXER KELLER | INGENIEURE ARCHITEKTEN

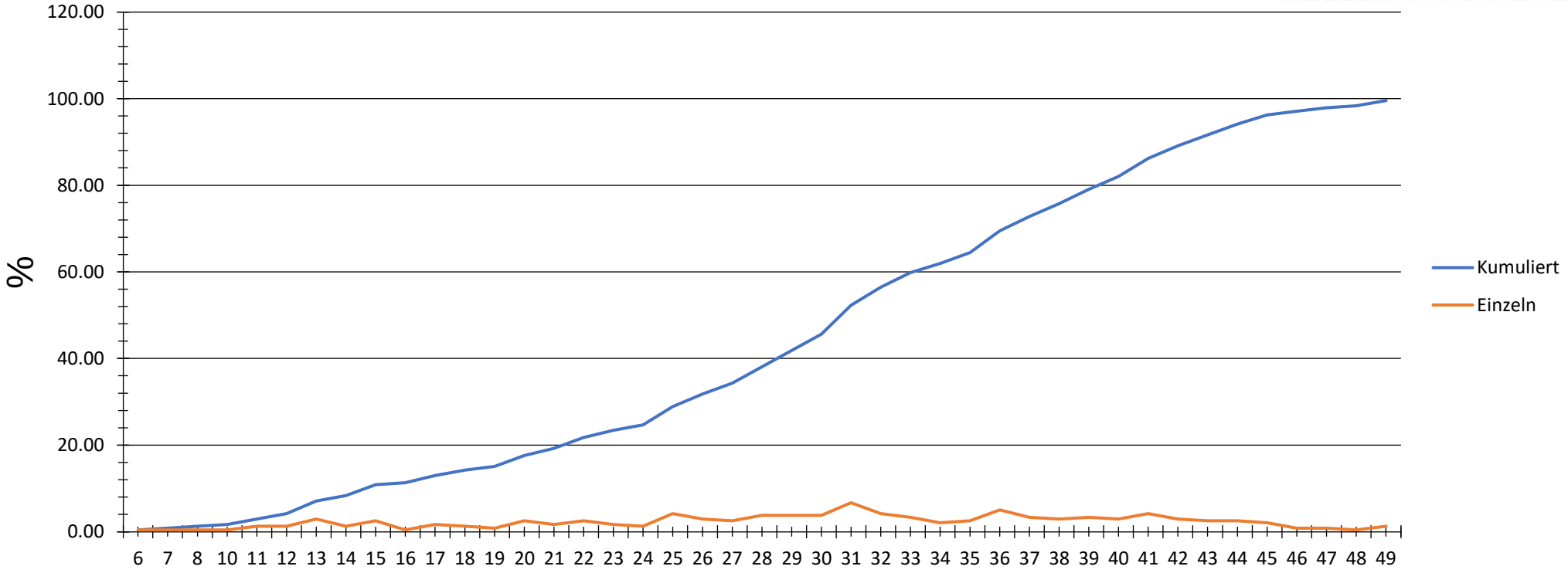


Auswertezeit	Donnerstag, 19. Mai 2022,00:00 - Freitag, 20. Mai 2022,00:00					
Tempolimit	50 km/h		**Anzahl**	**Vd[km/h]**	**Vmax[km/h]**	**V85 [km/h]**
Geschwindigkeitsübertretung	8 %	**Zweirad**	145	27	63	43
Durchschnittl. Abstand	98 s	**PKW**	886	42	73	49
Kolonnenverkehr	0 %	**Transporter**	70	39	52	44
DTV	1'261	**LKW/Linienbusse**	154	31	49	35
		Lastzug	6	26	31	30
Schwerlastverkehrsanteil	12.7 %					
Fahrtrichtung	Beide Richtungen	**Total**	1'261	38	73	**48**

Bearbeiter: Glaser Saxer Keller AG, Andreas Wunderlin
Kommentar:
Messort: Allmendgasse 8
Ankommende Fahrzeuge Richtung: Kreuzackerweg
Abfahrende Fahrzeuge Richtung: Hauptstrasse

Verteilung Geschwindigkeit

GLASER SAXER KELLER | INGENIEURE ARCHITEKTEN

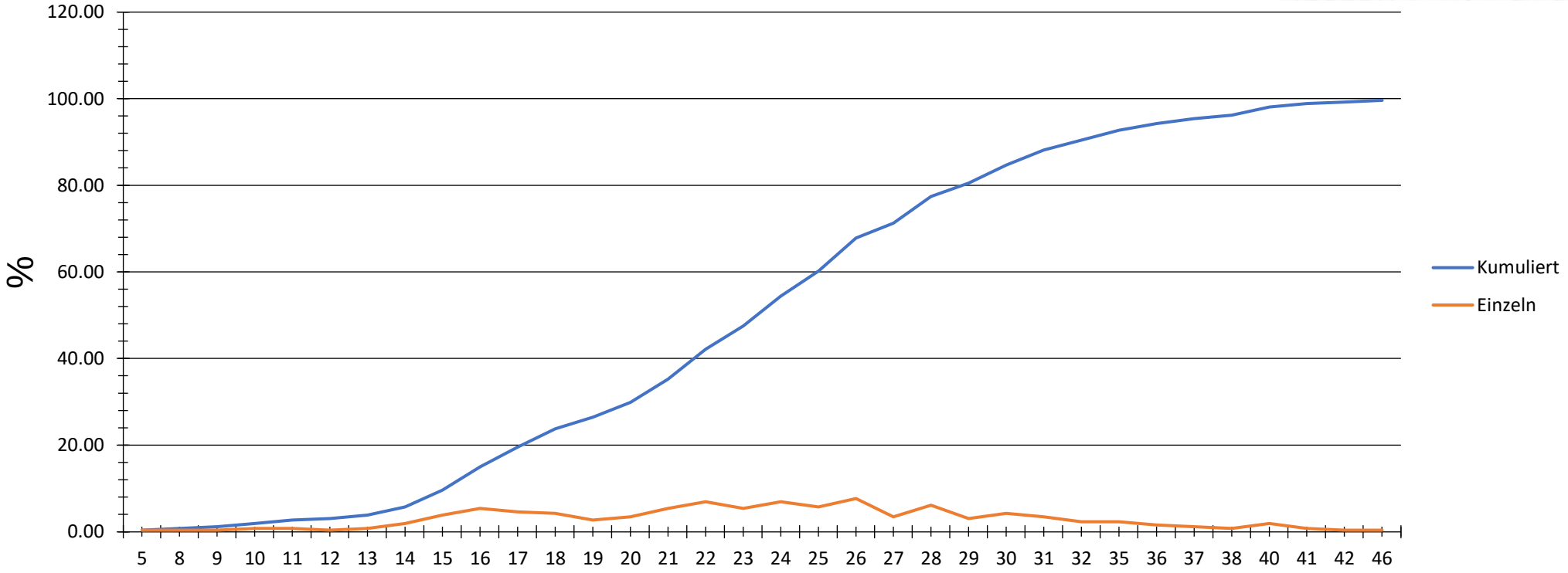


Auswertezeit	Donnerstag, 19. Mai 2022,00:00 - Freitag, 20. Mai 2022,00:00					
Tempolimit	50 km/h		**Anzahl**	**Vd[km/h]**	**Vmax[km/h]**	**V85 [km/h]**
Geschwindigkeitsübertretung	0 %	**Zweirad**	56	25	52	44
Durchschnittl. Abstand	240 s	**PKW**	168	32	49	41
Kolonnenverkehr	0 %	**Transporter**	7	30	44	38
DTV	239	**LKW**	8	28	35	29
		Lastzug	0	0	0	0
Schwerlastverkehrsanteil	3.3 %					
Fahrtrichtung	Beide Richtungen	**Total**	239	31	52	**41**

Bearbeiter: Glaser Saxer Keller AG, Andreas Wunderlin
Kommentar:
Messort: Bergmattenweg 38
Ankommende Fahrzeuge Richtung: Allmendgasse
Abfahrende Fahrzeuge Richtung: Bürenmattweg

Verteilung Geschwindigkeit

GLASER SAXER KELLER | INGENIEURE ARCHITEKTEN

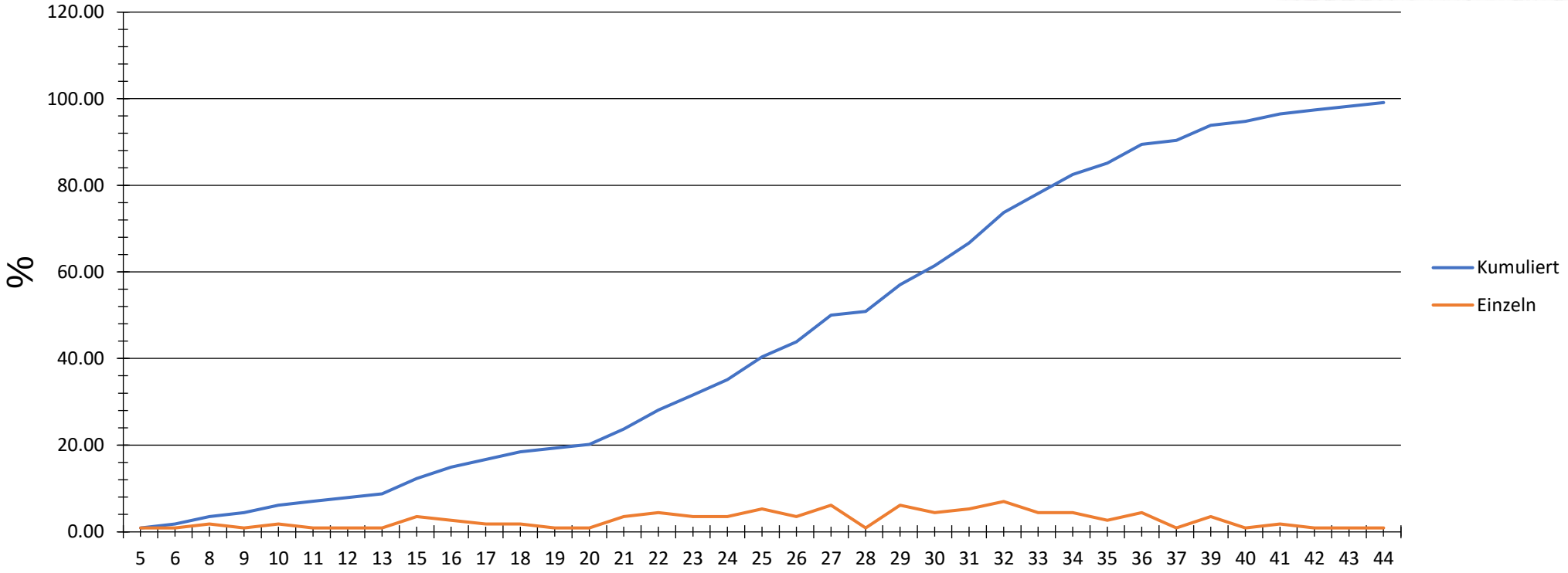


Auswertezeit	Donnerstag, 19. Mai 2022,00:00 - Freitag, 20. Mai 2022,00:00					
Tempolimit	50 km/h		**Anzahl**	**Vd[km/h]**	**Vmax[km/h]**	**V85 [km/h]**
Geschwindigkeitsübertretung	0 %	**Zweirad**	47	22	42	32
Durchschnittl. Abstand	240 s	**PKW**	204	25	49	31
Kolonnenverkehr	0 %	**Transporter**	9	23	25	25
DTV	261	**LKW**	1	30	30	30
		Lastzug	0	0	0	0
Schwerlastverkehrsanteil	0.4 %					
Fahrtrichtung	Beide Richtungen	**Total**	261	24	49	**31**

Bearbeiter: Glaser Saxer Keller AG, Andreas Wunderlin
Kommentar:
Messort: Hollenweg 2
Ankommende Fahrzeuge Richtung: Allmendgasse
Abfahrende Fahrzeuge Richtung: Vogtackerweg

Verteilung Geschwindigkeit

GLASER SAXER KELLER | INGENIEURE ARCHITEKTEN



Auswertezeit	Donnerstag, 19. Mai 2022,00:00 - Freitag, 20. Mai 2022,00:00					
Tempolimit	50 km/h		**Anzahl**	**Vd[km/h]**	**Vmax[km/h]**	**V85 [km/h]**
Geschwindigkeitsübertretung	0 %	**Zweirad**	49	23	43	33
Durchschnittl. Abstand	213 s	**PKW**	62	29	44	36
Kolonnenverkehr	0 %	**Transporter**	3	32	46	46
DTV	114	**LKW**	0	0	0	0
		Lastzug	0	0	0	0
Schwerlastverkehrsanteil	0.0 %					
Fahrtrichtung	Beide Richtungen	**Total**	114	27	46	35

Bearbeiter: Glaser Saxer Keller AG, Andreas Wunderlin

Kommentar:

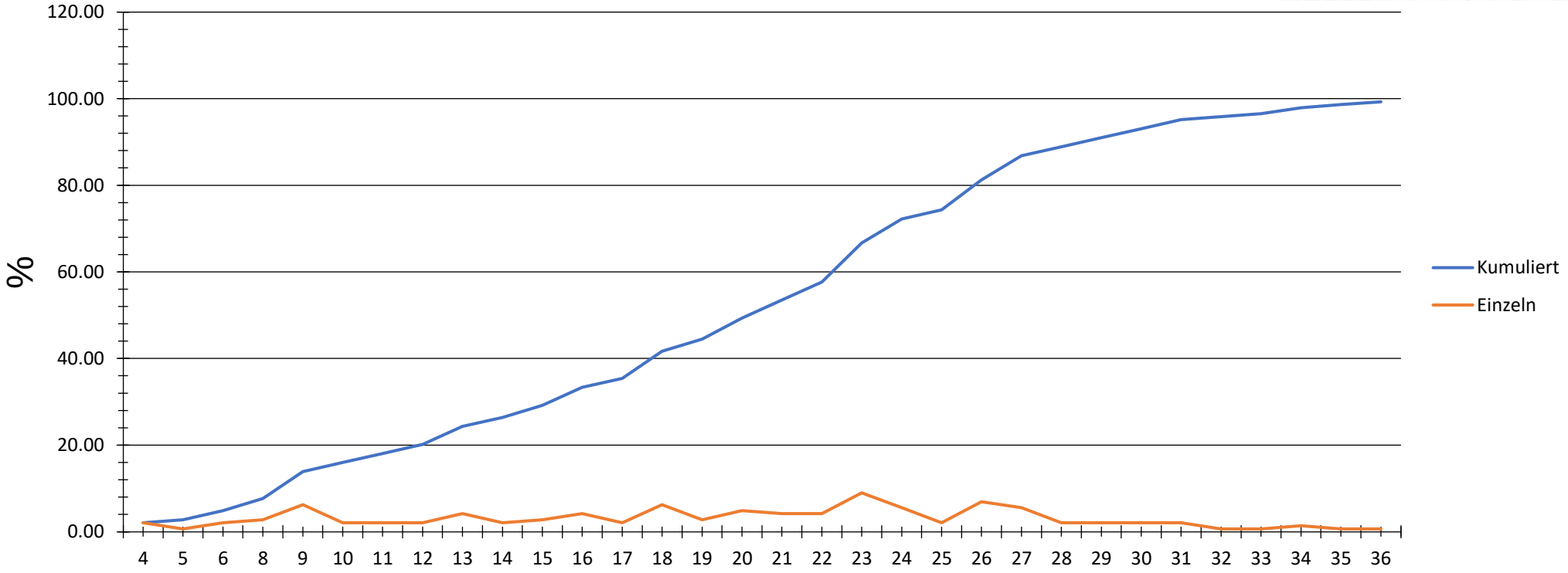
Messort: Vogtackerweg 27

Ankommende Fahrzeuge Richtung: Kreuzackerweg

Abfahrende Fahrzeuge Richtung: Hollenweg

Verteilung Geschwindigkeit

GLASER SAXER KELLER | INGENIEURE ARCHITEKTEN

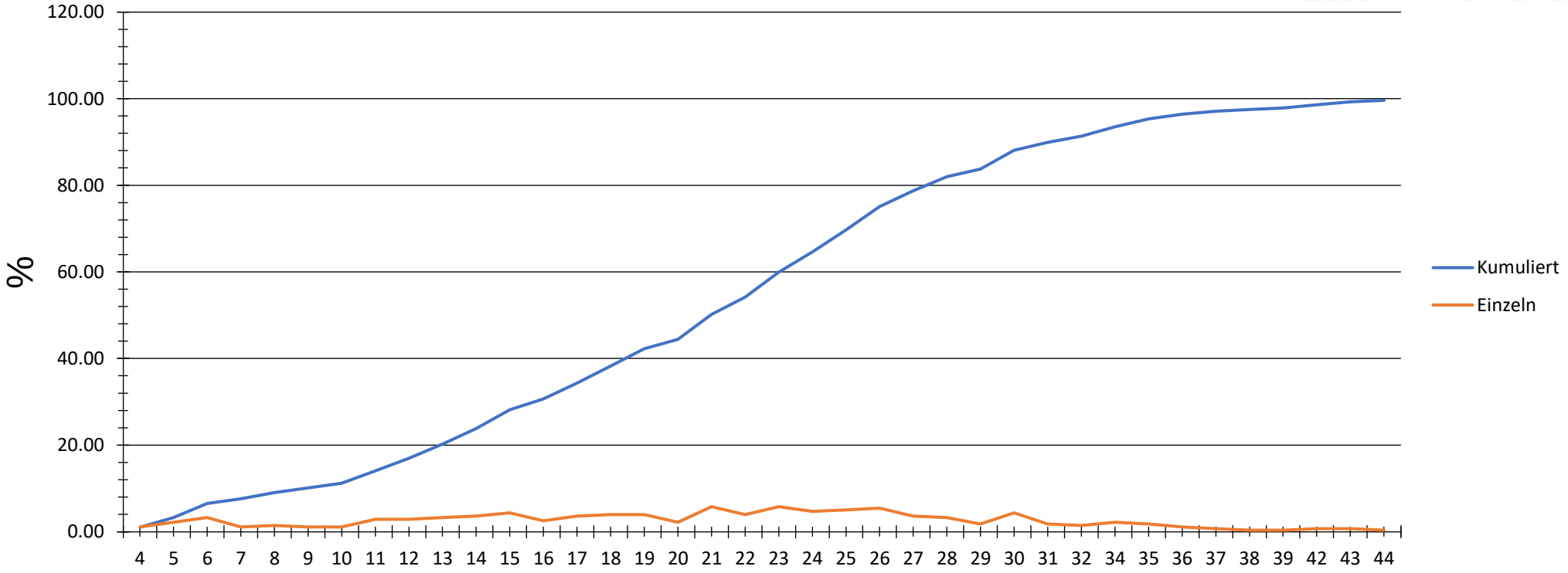


Auswertezeit	Donnerstag, 19. Mai 2022,00:00 - Freitag, 20. Mai 2022,00:00					
Tempolimit	50 km/h		**Anzahl**	**Vd[km/h]**	**Vmax[km/h]**	**V85 [km/h]**
Geschwindigkeitsübertretung	0 %	**Zweirad**	46	18	43	29
Durchschnittl. Abstand	258 s	**PKW**	95	21	31	27
Kolonnenverkehr	0 %	**Transporter**	2	18	19	19
DTV	144	**LKW**	1	16	16	16
		Lastzug	0	0	0	0
Schwerlastverkehrsanteil	0.7 %					
Fahrtrichtung	Beide Richtungen	**Total**	144	20	43	**27**

Bearbeiter: Glaser Saxer Keller AG, Andreas Wunderlin
Kommentar:
Messort: Im Noll 38
Ankommende Fahrzeuge Richtung: Baumgartenweg
Abfahrende Fahrzeuge Richtung: Allmendgasse

Verteilung Geschwindigkeit

GLASER SAXER KELLER | INGENIEURE ARCHITEKTEN



Auswertezeit	Donnerstag, 19. Mai 2022,00:00 - Freitag, 20. Mai 2022,00:00					
Tempolimit	50 km/h		**Anzahl**	**Vd[km/h]**	**Vmax[km/h]**	**V85 [km/h]**
Geschwindigkeitsübertretung	0 %	**Zweirad**	136	21	46	31
Durchschnittl. Abstand	219 s	**PKW**	120	21	43	27
Kolonnenverkehr	0 %	**Transporter**	14	22	34	30
DTV	277	**LKW**	6	20	30	27
		Lastzug	1	15	15	15
Schwerlastverkehrsanteil	2.5 %					
Fahrtrichtung	Beide Richtungen	**Total**	277	21	46	**30**

Bearbeiter: Glaser Saxer Keller AG, Andreas Wunderlin

Kommentar:

Messort: Alter Kirchweg 6

Ankommende Fahrzeuge Richtung: Grenzweg

Abfahrende Fahrzeuge Richtung: Klusweg

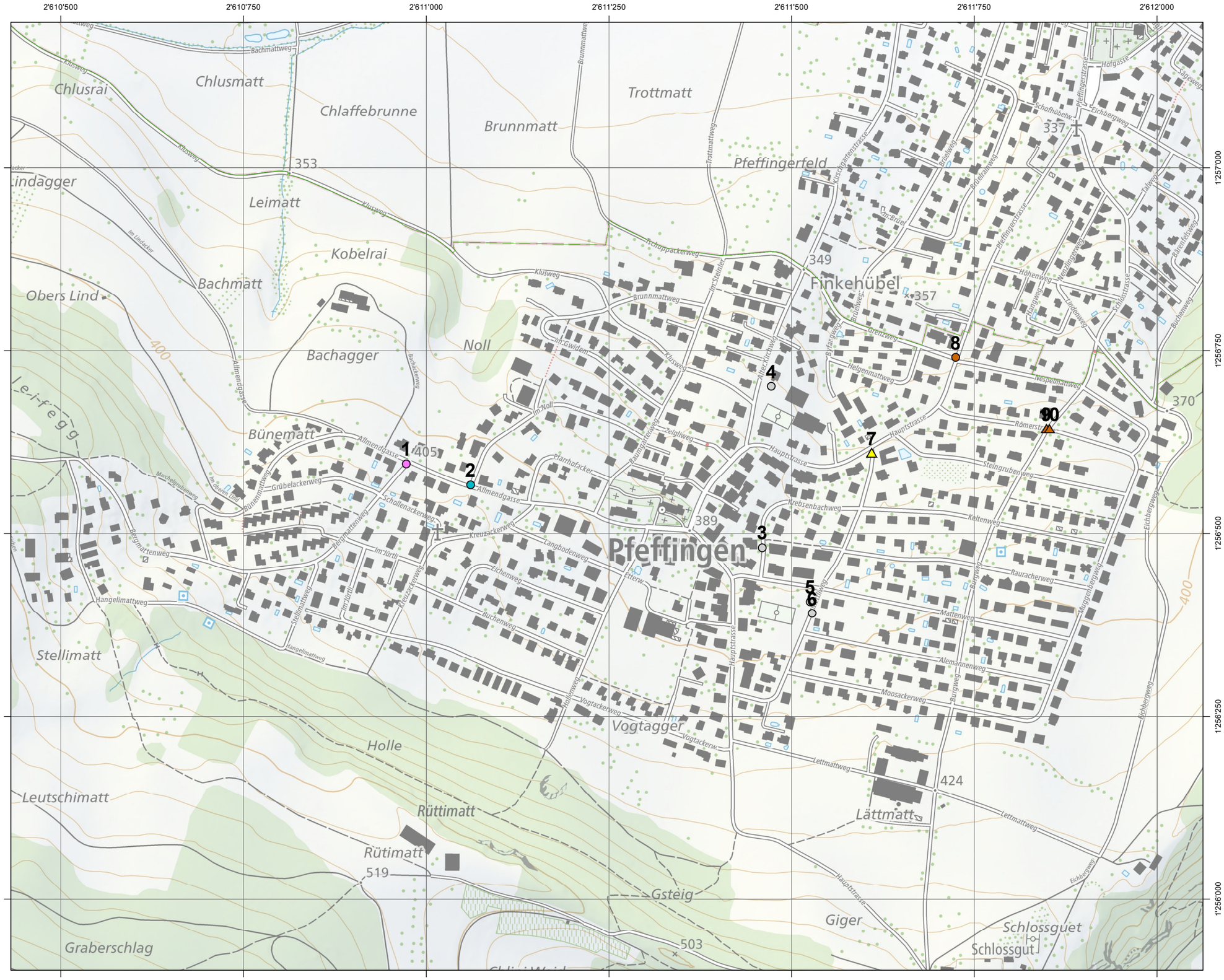
Anhang 1 Geschwindigkeitsmessung

Anhang 2 Unfallstatistik

Anhang 3 Massnahmenkonzept

POLIZEI
BASEL LANDSCHAFT

VUGIS



Pfeffingen

01.01.2017 - 31.12.2021

Unfallschwere
Unfall mit:
- Getöteten U(G)
- Schwerverletzten U(SV)
- Leichtverletzten U(LV)
- ausschl. Sachschaden U(SS)

Unfalltyp
- 0 Schleuder- oder Selbstunfall
- 1 Überholunf., Fahrstreifenw.
- 2 Auffahrunfall
- 3 Abbiegeunfall
- 4 Einbiegeunfall
- 5 Überqueren der Fahrbahn
- 6 Frontalkollision
- 7 Parkierunfall
- 8 Fussgängerunfall
- 9 Tierunfall
- 00 Andere

DTV
<1'000 | 1'000-<2'500 | 2'500-<5'000 | 5'000-<10'000 | 10'000-<25'000 | 25'000-<50'000 | >50'000

Überwachungszonen
aktiv | inaktiv | geplant

Kilometer-punkte km 97+/- | Bezugs-punkte 620

Nationalstrassen

620 Kantonsstrassen

Gemeindestrassen

Points of Interest

Kantonsgrenzen

Gemeindegrenzen

0 0.07 0.14 0.21 0.28 km

ca. 1:5'200
©ASTRA / Kantone
11.04.2022 / 2034238

N

POLIZEI
BASEL LANDSCHAFT

VUGIS

Unfälle nach Unfalltyp

Pfeffingen | 01.01.2017 - 31.12.2021

Unfalltyp Gruppe		Total	2021	2020	2019	2018	2017
0	Schleuder- oder Selbstunfall	1	1	0	0	0	0
4	Einbiegeunfall	1	0	0	1	0	0
5	Überqueren der Fahrbahn	3	1	0	0	1	1
7	Parkierunfall	4	2	1	1	0	0
8	Fussgängerunfall	1	0	1	0	0	0
Total		10	4	2	2	1	1

© ASTRA / Kantone

POLIZEI
BASEL LANDSCHAFT

VUGIS

Allgemeine Angaben und Lokalisierung

Pfeffingen | 01.01.2017 - 31.12.2021

Nr.	Unfall-Nr.	Datum	Zeit	Koordinate X	Koordinate Y	Ortschaft	Strasse	Unfalltyp		Hauptursache	LV*	SV*	G*	Sach-schaden**
1	1'320'210' 100'805	19.01.21	12:50	610'971	256'594	Pfeffingen	Bergmattenweg	7	Beim Manövrieren und Kollision mit Hindernis	Unvorsichtiges Rückwärtsfahren	0	0	0	7'000
2	1'320'190' 901'457	23.09.19	18:30	611'059	256'565	Pfeffingen	Allmendgasse	40	Kollision beim Linkseinbiegen mit von links kommendem Fahrzeug	Missachten des Vortrittssignals Kein Vortritt	0	0	0	2'000
3	1'320'201' 200'750	17.12.20	19:05	611'459	256'480	Pfeffingen	Krebsenbachweg	70	Kollision mit festem Hindernis (inkl. mit richtig parkiertem Fahrzeug)	Einwirkung von Alkohol	0	0	0	2'500
4	1'320'211' 100'141	04.11.21	17:58	611'471	256'700	Pfeffingen	Alter Kirchweg	70	Kollision mit festem Hindernis (inkl. mit richtig parkiertem Fahrzeug)	Mangelhafte Manipulation im Fahrzeug (Gas statt Bremse, Wegrutschen von Bremse bei Automaten, usw.)	0	0	0	11'200
5	1'320'190' 300'221	03.03.19	13:20	611'524	256'406	Pfeffingen	Mettliweg	70	Kollision mit festem Hindernis (inkl. mit richtig parkiertem Fahrzeug)	Mangelhafte Manipulation im Fahrzeug (Gas statt Bremse, Wegrutschen von Bremse bei Automaten, usw.)	0	0	0	3'800
6	1'320'210' 900'949	20.09.21	21:00	611'527	256'390	Pfeffingen	Mettliweg	70	Kollision mit festem Hindernis (inkl. mit richtig parkiertem Fahrzeug)	Unvorsichtiges Rückwärtsfahren	0	0	0	1'000
7	1'320'200' 900'456	10.09.20	12:07	611'608	256'609	Pfeffingen	Mettliweg	83	Kollision mit Gegenverkehr auf der rechten Seite des Fussgängers	Momentane Unaufmerksamkeit	1	0	0	1'000
8	1'320'210' 301'944	12.03.21	08:35	611'723	256'739	Pfeffingen	Hauptstrasse	51	Kollision mit von rechts kommendem Überquerer	Missachten des Vortrittssignals Stop	0	0	0	1'000
9	1'320'170' 501'302	26.05.17	21:30	611'847	256'642	Pfeffingen	Römerstrasse	51	Kollision mit von rechts kommendem Überquerer	Missachten des Vortrittssignals Stop	2	0	0	8'200
10	1'320'180' 601'040	20.06.18	07:20	611'851	256'641	Pfeffingen	Römerstrasse	51	Kollision mit von rechts kommendem Überquerer	Missachten des Vortrittssignals Stop	1	0	0	5'800

* G = Getötete / SV = Schwerverletzte / LV = Leichtverletzte **Sachschaden in CHF

© ASTRA / Kantone
Erstellt am: 11.04.22 / 2034238

POLIZEI
BASEL LANDSCHAFT

VUGIS

Infrastruktur und Bedingungen

Pfeffingen | 01.01.2017 - 31.12.2021

Nr.	Unfallstelle	Ortslage	Vortrittsregelung	Strassenart	Höchst-geschwindigkeit	Strassen-beleuchtung	Witterung	Licht-verhältnis	Strassen-zustand	Verkehrs-aufkommen
1	Verzweigung	innerorts	keine Verzweigung	Nebenstrasse	50	ausser Betrieb	schön	Tag	trocken	schwach
2	Verzweigung	innerorts	Signal "Kein Vortritt"	Nebenstrasse	50	ausser Betrieb	schön	Tag	trocken	schwach
3	Parkplatz	innerorts	keine Verzweigung	Nebenstrasse	50	in Betrieb	bedeckt	Nacht	feucht	schwach
4	Parkplatz	innerorts	keine Verzweigung	Andere	50	in Betrieb	Regen	Nacht	nass	schwach
5	gerade Strecke	innerorts	keine Verzweigung	Nebenstrasse	50	ausser Betrieb	schön	Tag	trocken	schwach
6	gerade Strecke	innerorts	keine Verzweigung	Nebenstrasse	50	in Betrieb	bedeckt	Nacht	trocken	schwach
7	Verzweigung	innerorts	keine Verzweigung	Nebenstrasse	50	keine	schön	Tag	trocken	schwach
8	Verzweigung	innerorts	Signal "Stop"	Nebenstrasse	50	ausser Betrieb	bedeckt	Tag	trocken	normal
9	Verzweigung	innerorts	Signal "Stop"	Nebenstrasse	50	in Betrieb	schön	Nacht	trocken	schwach
10	Verzweigung	innerorts	Signal "Stop"	Nebenstrasse	50	ausser Betrieb	schön	Tag	trocken	schwach

© ASTRA / Kantone

POLIZEI
BASEL LANDSCHAFT

VUGIS

Objekte und Personen

Pfeffingen | 01.01.2017 - 31.12.2021

Nr.	Unfall-Nr.	Objekt-Nr.	Fahrzeugart	Personenart	Unfallfolgen	Alter
1	1'320'210' 100'805	1	001 Personenwagen	Lenker/in	nicht verletzt	49
		2	001 Personenwagen	Lenker/in	nicht verletzt	68
2	1'320'190' 901'457	1	030 Lieferwagen	Lenker/in	nicht verletzt	59
		2	001 Personenwagen	Lenker/in	nicht verletzt	48
3	1'320'201' 200'750	1	001 Personenwagen	Lenker/in	nicht verletzt	53
				Mitfahrer/in vorne	nicht verletzt	71
4	1'320'211' 100'141	1	001 Personenwagen	Lenker/in	nicht verletzt	37
5	1'320'190' 300'221	1	001 Personenwagen	Lenker/in	nicht verletzt	68
6	1'320'210' 900'949	1	030 Lieferwagen	Lenker/in	nicht verletzt	55
7	1'320'200' 900'456	1	001 Personenwagen	Lenker/in	nicht verletzt	75
		2		Fussgänger/in	leicht verletzt	4
8	1'320'210' 301'944	1	|Langsames E-Bike|	Lenker/in	nicht verletzt	16
		2	001 Personenwagen	Lenker/in	nicht verletzt	65
9	1'320'170' 501'302	1	061 Kleinmotorrad	Lenker/in	leicht verletzt	18
		2	001 Personenwagen	Lenker/in	leicht verletzt	46
				Mitfahrer/in hinten	nicht verletzt	10
				Mitfahrer/in hinten	nicht verletzt	11
				Mitfahrer/in hinten	nicht verletzt	8
				Mitfahrer/in vorne	nicht verletzt	42
10	1'320'180' 601'040	1	|Fahrrad|	Lenker/in	leicht verletzt	13
		2	001 Personenwagen	Lenker/in	nicht verletzt	38
				Mitfahrer/in hinten	nicht verletzt	2

© ASTRA / Kantone

Anhang 1 Geschwindigkeitsmessung

Anhang 2 Unfallstatistik

Anhang 3 Massnahmenkonzept