

# **VERKEHRSTUDIE MUTTENZ**





***Ingenieurgesellschaft***

***W. + J. Rapp AG Basel und Muttenz  
Projektleiter D. Traub dipl. Ing. ETH***

***Rudolf Keller AG Muttenz  
Sachbearbeiter H. Kaul dipl. Ing. ETH***

***Juni 1984***

***VERKEHRSTUDIE MUTTENZ***





EINLEITUNG	4
BESTANDESAUFNAHME	6
Hearings	6
Verkehrserfassung	8
GRUNDSÄTZLICHES	12
Riegel	17
Versätze	19
Gestaltung	23
ÖFFENTLICHER VERKEHR	26
FUSSGÄNGER	29
VELOFAHRER	32
MOTORFAHRZEUGE	36
Kammer A	37
Kammer B	43
Kammer C	46
Kammer D	49
Kantonsstrassen	61
Geschwindigkeitsreduktion	65
Verkehrsverlagerungen	67
EMPFEHLUNGEN	71
SCHLUSSWORT	73



## EINLEITUNG

Dass Muttens Verkehrsprobleme hat, braucht wohl kaum näher begründet zu werden. Welche Gemeinde im Einzugsbereich einer grösseren Stadt eines technisch hochentwickelten Landes hätte sie nicht ! In beinahe jeder Nummer des Muttenser Anzeigers werden Verkehrszustände angeprangert, Lösungen vorgeschlagen, Abhilfe gefordert und die Behörden zum Handeln gedrängt. Kaum eine Gemeindeversammlung ohne Ausführungen zum Thema Verkehr, spätestens beim Traktandum "Diverses". Der richtige Zeitpunkt also, die Verkehrsprobleme der Gemeinde Muttens wieder einmal unter die Lupe zu nehmen. Dabei geht es nicht darum, für einzelne, den Gemeindebehörden zumeist bekannte Probleme ausgereifte Detailprojekte auszuarbeiten, sondern vielmehr darum, diese Probleme im Ueberblick zusammenzustellen, die gegenseitigen Zusammenhänge der Einzelprobleme aufzuzeigen, Handlungsmöglichkeiten und ihre Konsequenzen abzuschätzen und generelle Lösungsvorschläge zu erarbeiten.

Am 26. April 1983 stimmte die Muttenser Gemeindeversammlung dem Antrag des Gemeinderates zu, die nun vorliegende Studie erarbeiten und darstellen zu lassen. Eine siebenköpfige Kommission begleitete die Arbeiten der mit der Studie beauftragten Ingenieurgesellschaft der beiden Büros W. + J. Rapp AG und Rudolf Keller AG.

So konnten die Sachbearbeiter an neun Kommissionssitzungen, drei mit der Bevölkerung durchgeführten Hearings und einem Orientierungsabend mit Gemeinderat und Gemeindekommission immer wieder die Reaktionen auf ihre Ueberlegungen und Vorschläge entgegennehmen und weiterverarbeiten. Sie blieben dabei frei in der Berücksichtigung der geäusserten Meinungen, sodass der vorliegende Bericht die Auffassungen der Sachbearbeiter widerspiegelt, die nicht in allen Teilen mit denjenigen der einzelnen Kommissionsmitglieder übereinzustimmen brauchen.

Die begleitende Kommission war vom Gemeinderat gewählt worden und bestand aus den Herren W. Traber, Gemeinderat und Vorsitzender der Kommission, M. Thalmann, Bauverwalter, A. Frutig, A. Hügli, P. Loppacher, Chr. Kropf und H. Wagner.



Naturgemäss waren die Auffassungen der einzelnen Kommissionsmitglieder sowohl über Ausmass und Gewichtigkeit der Verkehrsprobleme als auch über Zweckmässigkeit und Konsequenzen der von den Sachbearbeitern zur Diskussion gestellten Lösungsvorschläge unterschiedlich (Abb. 1). Die Sachbearbeiter sahen ihre Hauptaufgabe darin, Möglichkeiten zur Veränderung des Verkehrsgeschehens in Muttenz aufzuzeigen, die das Leben und Wohnen in der Gemeinde angenehmer machen, auch wenn dafür die Verkehrsteilnehmer gewisse Einschränkungen und Umgewöhnungen in Kauf nehmen müssen.

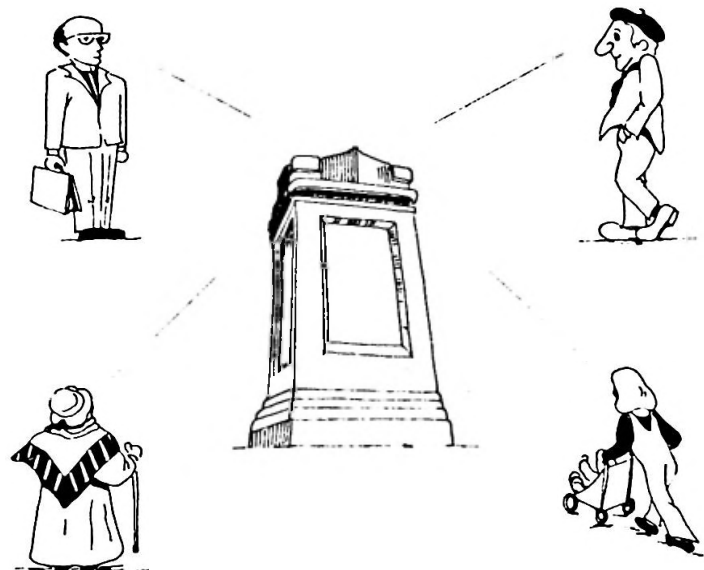


Abb. 1 : Je nach Standpunkt...



## BESTANDESAUFNAHME

Ausgangspunkt für alle Veränderungsvorschläge ist das Bestehende, das in der Vergangenheit Gewachsene, das heutige MuttENZ. In umfangreicher Detailarbeit wurden durch die Ingenieurgemeinschaft folgende Pläne erarbeitet, die den heutigen Zustand im Bereich Verkehr festhalten :

- Stand der Realisierung des rechtsgültigen Strassennetzplanes
- Signalisation (Fahrverbote, Abbiegeverbote, Gefahrensignale, Vortrittssignale usw.)
- Fusswege und Trottoirs (öffentliche und private mit öffentlicher Benützung)
- Parkplätze (öffentliche und private, oberirdische und unterirdische, blaue Zone)
- Wegweisung (Kantons- und Gemeindestrassen)

Diese Pläne wurden der Bauverwaltung abgegeben.

Das Hauptgewicht der Bestandesaufnahme jedoch lag bei der Zusammenstellung der die Bevölkerung bedrängenden Verkehrsprobleme sowie der zahlenmässigen Erfassung des Verkehrs selbst.

### Hearings

Im Sommer 1983 wurden an drei Abenden Hearings durchgeführt, an denen die MuttENZer Einwohner ihre Beobachtungen und Ansichten zum Verkehrsgeschehen in der Gemeinde vorbringen konnten. Damit konnten die Sachbearbeiter der Verkehrsstudie ein Bild aus erster Hand - nämlich durch die betroffenen Anwohner selbst - über die vom Verkehr verursachten Probleme





gewinnen. Die rege Beteiligung an den Hearings und das positive Echo, das diese Veranstaltungen über die Gemeindegrenzen hinaus auslösten, bestätigten die Richtigkeit dieses Vorgehens (Abb. 2).



Abb. 2 :  
Verkehrs-Hearings im Spiegel der Presse

Die Hearings zeigten klar, dass das Grundproblem des Verkehrs auch in MuttENZ mit der Kurzformel ausgedrückt werden kann :

zu viel + zu schnell  $\Rightarrow$  zu gefährlich + zu lärmig

Daneben aber wurde bei den Hearings eine stattliche Zahl grösserer und kleinerer Einzelprobleme aufgezeigt. Die grundsätzlichen davon, die mit dem übrigen Verkehrsgeschehen in einem Zusammenhang stehen, wurden bei der Bearbeitung der Verkehrsstudie gebührend berücksichtigt, während diejenigen Detailprobleme, die für sich allein und ohne Einfluss auf andere Probleme gelöst werden können, der Bauverwaltung zur Bearbeitung übermittle wurden.



## Verkehrserfassung

Um den Verkehrsfluss in Muttenz besser und zahlenmässig kennen zu lernen, wurden im Herbst 1983 in Zusammenarbeit mit der Bauverwaltung umfangreiche Zählungen durchgeführt, nämlich :

### Querschnittszählungen

An 30 Stellen der Gemeinde wurde der Verkehr mit automatischen Zählgeräten während jeweils wenigstens einer Woche gezählt und die Menge getrennt nach Richtung stündlich notiert (Abb. 3). Wegen Gerätedefekt waren die Resultate bei 5 Zählstellen unbrauchbar. Von den verbleibenden 25 Zählstellen wurde der durchschnittliche tägliche Verkehr getrennt nach Fahrrichtungen aus den automatischen Aufzeichnungen errechnet und dargestellt (Abb. 4).

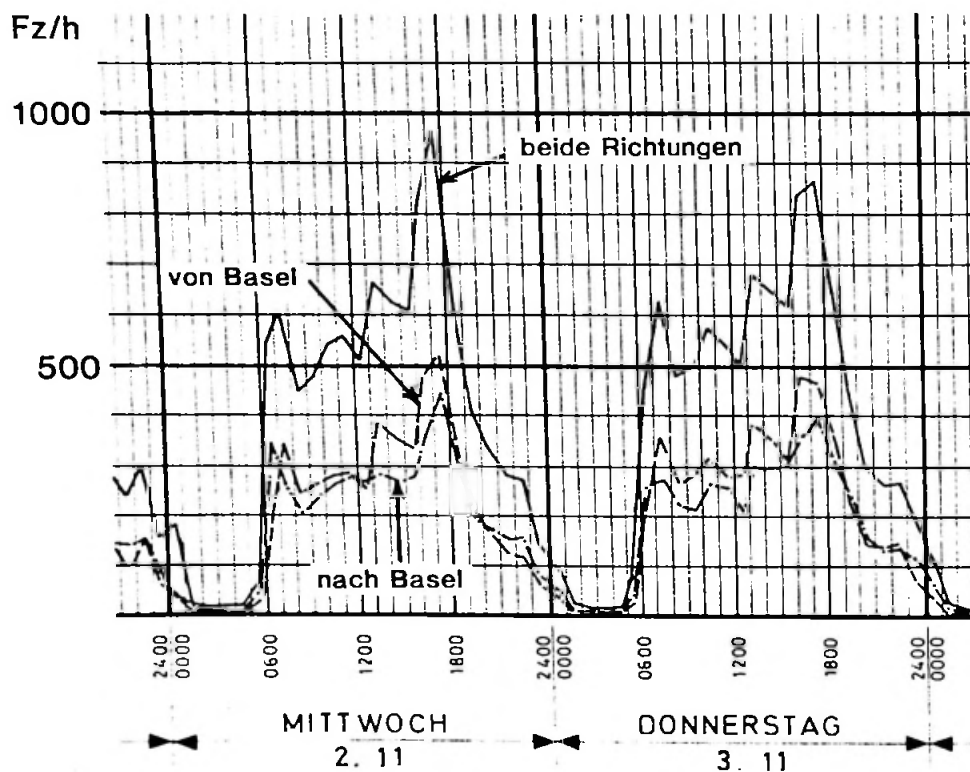


Abb. 3 : Aufzeichnung einer automatischen Querschnittszählung





## Stromzählungen

Auf den 7 wichtigsten Kreuzungen der Gemeinde wurden am Donnerstag, den 29. September 1983, jeweils während einer Spitzenstunde am Morgen (7.00 - 8.00 Uhr) und am Abend (17.00 - 18.00 Uhr) sämtliche Fahrzeugströme einzeln und getrennt nach Verkehrsarten (Personenwagen, Lastwagen, Velos) von Hand gezählt (Abb. 5).

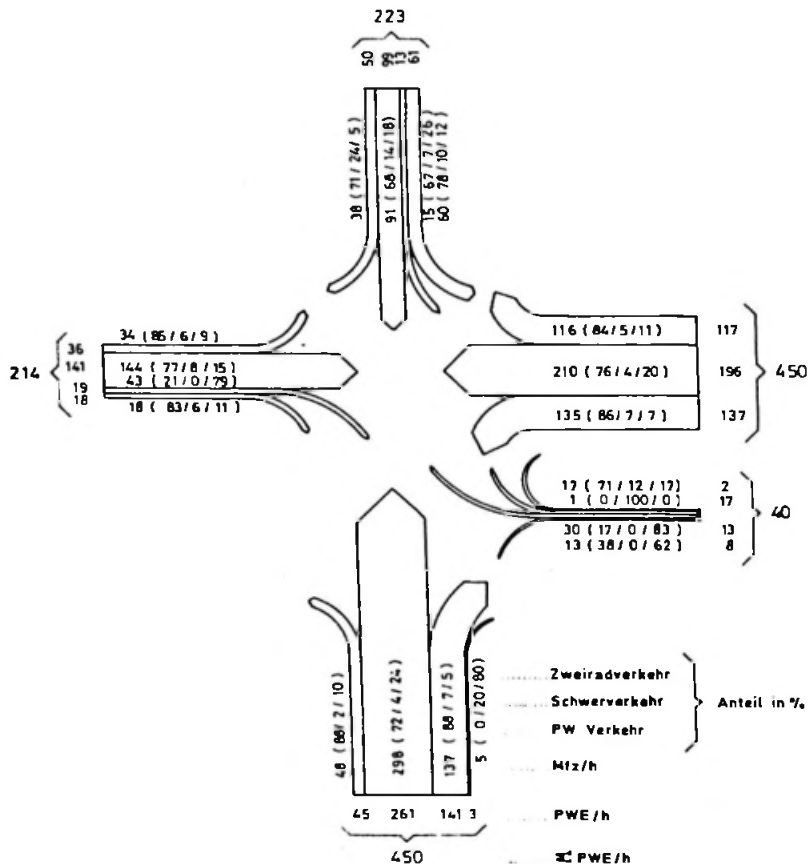


Abb. 5 : Aufzeichnung einer Stromzählung



## Kennzeichenerfassungen

Um zu erfahren, wie viele Fahrzeuge in der Baselstrasse bzw. in der Gründenstrasse das Gebiet ohne Halt durchfahren und somit als Durchgangsverkehr zu bezeichnen sind, der auch eine andere Route benützen könnte, mussten sogenannte Kennzeichenerfassungen durchgeführt werden. Dabei wurden am Anfang und am Ende des Gebiets die Nummern der Kontrollschilder der vorbeifahrenden Autos mit Zeitangabe notiert und miteinander verglichen.

Für die Baselstrasse konnte eine Kennzeichenerfassung, die das kantonale Tiefbauamt im Mai 1983 zusammen mit der Bauverwaltung Muttenz durchgeführt hatte, ausgewertet werden, in der Gründenstrasse wurden am 26. Oktober 1983 während der Morgenspitze von 7.00 - 8.00 Uhr und während der Abendspitze von 17.00 - 18.00 Uhr die Nummernschilder notiert und verglichen.

## Befragungen

Am Dienstag, den 22. November 1983, wurden tagsüber vor dem Bahnhof alle Lastwagen kurz angehalten und die Fahrer nach ihrem Herkunfts- und Zielort befragt. Diese Angaben wurden zur Beurteilung alternativer Routen für den Schwerverkehr benötigt.

## Resultate

Die Resultate aller Verkehrserhebungen wurden in einem separaten Bericht zusammengestellt, ausgewertet und kommentiert. Dieser Spezialbericht wurde zusammen mit den Grundlagen der Bauverwaltung abgegeben.



## GRUNDSÄTZLICHES

Bevor auf die spezifischen Verhältnisse und Probleme der Gemeinde Muttenz eingegangen wird, sollen einige grundsätzliche Ueberlegungen zum Verkehr in Agglomerationsgebieten und die prinzipiellen Möglichkeiten zu seiner Beeinflussung kurz dargestellt werden.

Der grosse technische Fortschritt im Bereich des Verkehrs und der zunehmende Wohlstand, der ein ausgiebiges Konsumieren der Möglichkeiten erleichtert, haben den Wunsch der Menschen nach raschen und bequemen Ortsveränderungen in ungeahntem Mass in Erfüllung gehen lassen.

Der Teufelskreis aber, der mit der Lösung eines Problems durch die Hintertür gleichzeitig ein neues in die Welt setzt (Abb. 6), hat auch auf dem Gebiet des Verkehrs bewirkt, dass wir uns heute vermehrt mit seinen negativen, unangenehmen und unbeabsichtigten Auswirkungen auseinandersetzen.

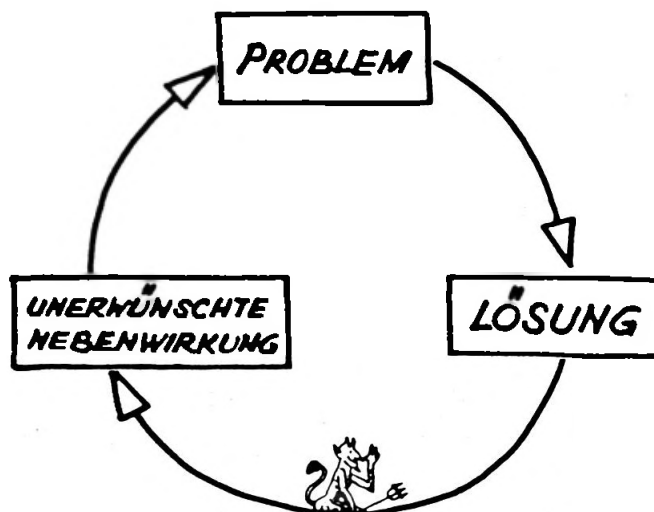


Abb. 6 : Ein Teufelskreis...



zen haben: den Unfällen, dem Lärm, den Abgasen, der Verschandelung von Siedlungen und Landschaften. Wenn wir versuchen wollen, vor allem in den Wohngebieten die Belästigungen durch den Verkehr in erträglichen Grenzen zu halten, dann müssen wir (Abb. 7) :

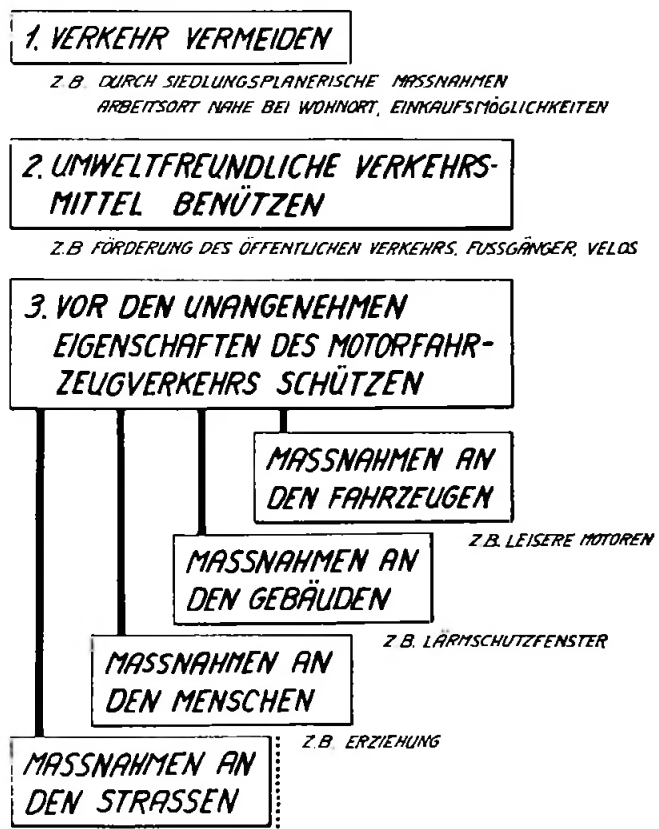


Abb. 7 : Vorgehen zum Schutz der Wohngebiete vor Verkehrsbelästigungen

Und dieser letztgenannte Punkt "Massnahmen an den Strassen" ist es denn auch, wo die Gemeinde am konkretesten und direktesten spürbar wirken kann. Für die Gemeindestrassen ist sie - im Rahmen der übergeordneten Gesetzgebung - allein zuständig.



Die Grundsatzfrage bei der Strukturierung des Strassennetzes einer Gemeinde ist die nach der "Kanalisation" des Verkehrs, dem Prinzip also, den Durchgangsverkehr zu veranlassen, einige wenige, speziell vorgesehene Strassenzüge zu benützen. Dadurch können die übrigen Strassen entlastet und dem Verkehr reserviert werden, der zwingend durch diese Strassen fahren muss, weil sich dort der Start oder das Ziel der Fahrt befindet.

Man kann sich die Frage stellen, ob es nicht gerechter wäre, den Verkehr auf alle Strassen gleichmässig zu verteilen. Abgesehen davon, dass auch bei einem völlig unbeeinflussten Strassennetz mit gleichem Ausbau aller Strassen sich eine "natürliche Kanalisation" allein schon aus der unterschiedlichen Lage der einzelnen Strassenzüge im Netz einstellt, kann bei geringerem Verkehr durchaus auf eine weitergehende Beeinflussung verzichtet werden. Bei Verkehrsmengen jedoch, wie sie in unserem Agglomerationsgebiet vorkommen, muss einer möglichst konsequenten Kanalisation jedoch aus Gründen der Sicherheit und des Lärmschutzes eindeutig der Vorzug gegeben werden (Abb. 8).



- **GRÖßERE SICHERHEIT**

*DURCH ENTFLECHTUNG DER VERKEHRSARTEN (FUSSGÄNGER-VELO-AUTO) UND TRENUNG DES LANGSAMEN VOM SCHNELLEN VERKEHR.*

- **GÜNSTIGERE LÄRMVERTEILUNG**

*DURCH KONZENTRATION DES VERKEHRS AUF WENIGE HAUPTSTRASSEN WERDEN VIELE QUARTIERSTRASSEN UND IHRE ANWOHNER VOM LÄRM BEFREIT.*

- **IMMISSIONSSCHUTZ MÖGLICH**

*UND FINANZIELL TRAGBAR WEIL AUF WENIGE HAUPTSTRASSEN BESCHRÄNKT UMSTRUKTURIERUNG DER BEBAUUNG EHER MÖGLICH*

Abb. 8 :

Warum der Verkehr kanalisiert werden soll





Die genau gleiche Zielsetzung liegt - nebenbei erwähnt - auch dem Netz der Autobahnen zugrunde: Bündelung des überregionalen Verkehrs zur Entlastung der Dörfer.

Der angestrebte Kanalisierungseffekt wird durch eine unterschiedliche Attraktivität der auf den Verkehr ausgerichteten Hauptstrassen gegenüber den vorwiegend der Erschliessung der Grundstücke dienenden Quartierstrassen erzielt. Diese Attraktivitätsdifferenz kann sowohl durch Anreize auf den Hauptstrassen (z.B. grössere Leistungsfähigkeit, höhere Geschwindigkeit) als auch durch Einschränkungen auf den Quartierstrassen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, nur Zubringerdienst gestattet) vergrössert werden. Es darf jedoch nicht übersehen werden, dass im einen Fall die Attraktivität des Systems der Strassen insgesamt steigt, während sie im andern Fall sinkt, was das Verhältnis von privatem und öffentlichem Verkehr natürlich unterschiedlich beeinflusst (Abb. 9).

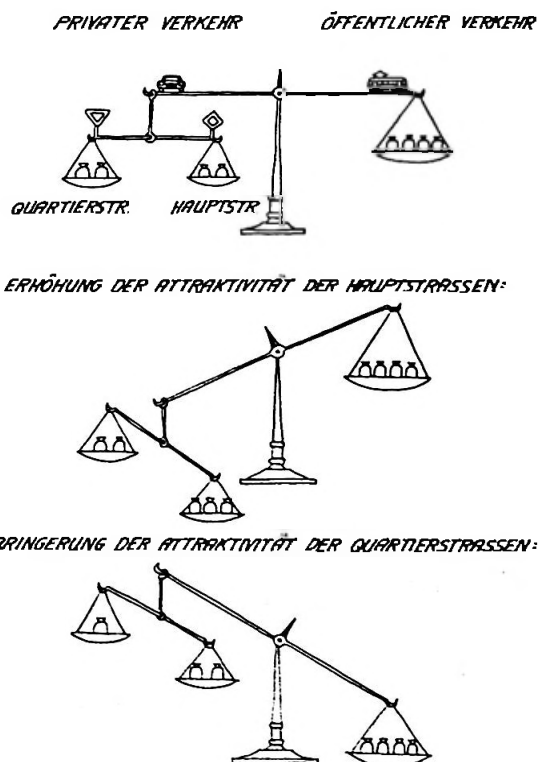


Abb. 9 :

*Kanalisieren durch Erhöhung der Attraktivität der Hauptstrassen beeinträchtigt den öffentlichen Verkehr; Kanalieren durch Verringerung der Attraktivität der Quartierstrassen fördert den öffentlichen Verkehr*



In erster Linie gilt es deshalb, den Verkehr in den Quartierstrassen einzuschränken und zu rücksichtsvollerem Verhalten zu veranlassen, ohne die Kapazität der Hauptstrassen zu erhöhen. Das geltende Strassenverkehrsgesetz enthält viele diesbezügliche Möglichkeiten und Vorschriften, die aber leider nur wirksam werden, wenn man sie befolgt ... Schon aus personellen Gründen ist die Polizei aber nicht in der Lage, eine konsequente Einhaltung des Strassenverkehrsgesetzes sicherzustellen, und deshalb ist die Entwicklung, Erprobung und Anwendung von Massnahmen, die die anvisierten Ziele ohne spezielle polizeiliche Kontrolle und Ueberwachung zwingend herbeiführen, seit einigen Jahren in vollem Gang. Es sind vor allem drei Arten von Massnahmen, mit denen die beiden Hauptforderungen an den Quartierverkehr nachhaltiger als bisher durchgesetzt werden können (Abb. 10).

#### ● WENIG VERKEHR

KEIN QUARTIERFREMDER VERKEHR - KEINE SCHLEICHWEGE FÜR DURCHGANGSVERKEHR

- VERBOTSSIGNALE (FAHRVERBOT, LASTWAGENVERBOT, NUR ZUBRINGER, EINBAHNSTRASSEN)
- REGEL, SPERREN

NEU!

#### ● LANGSAMER VERKEHR

RÜCKSICHTSVOLLE, ANGEMESSENE FAHRWEISE  
REDUZIERTER GESCHWINDIGKEIT

- GESCHWINDIGKEITSBEGRENZUNGEN, VORSICHTSSIGNALE (SCHULEN, KINDER, FUSSGÄNGER)
- VERSÄTZE
  - HORIZONTAL (WECHSELSEITIG PARKIEREN)
  - VERTIKAL (AUFPFLASTERUNG)
- GESTALTUNG
  - GESAMTEINDRUCK
  - TORBEREICH
  - EINENGLUNGEN

NEU!

NEU!

Abb. 10 : Forderungen und Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in Quartierstrassen



## Riegel

Dem Durchgangsverkehr, der die Quartierstrassen als Schleichweg zur Umfahrung eines Aergernisses auf der Hauptstrasse (z.B. Lichtsignalanlage) benützt, kann ein Riegel geschoben werden (Abb. 11).

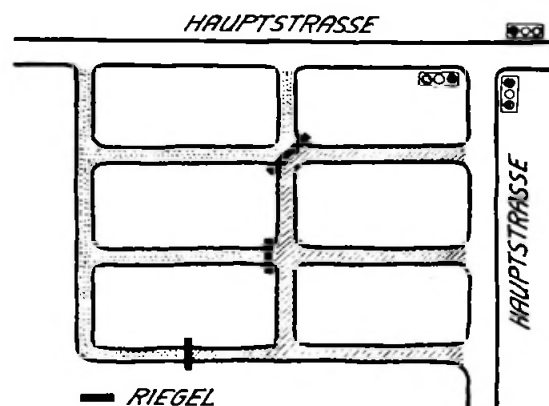
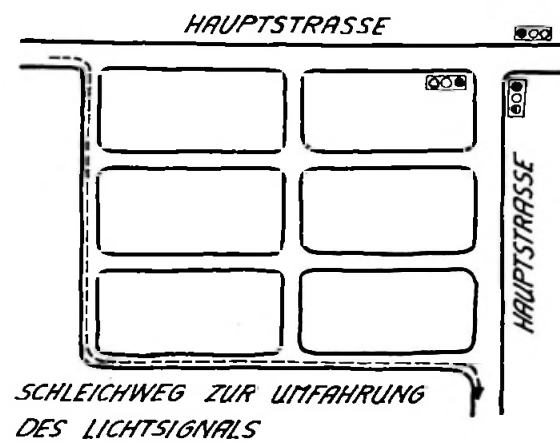


Abb. 11 :

Ein Schleichweg durchs Quartier  
wird durch Riegel unterbunden



Der Riegel wird so ausgebildet, dass er die Durchfahrt der Autos verunmöglicht, Fussgänger und Velofahrer jedoch durchlässt (Abb. 12). Es können auch technische Vorrichtungen eingebaut werden, die bestimmten Fahrzeugen (z.B. öffentlicher Bus, Feuerwehr) einen Durchlass öffnen.

Ein Riegel kann durch bauliche Umgestaltung eines ganzen Strassenabschnitts luxuriös und ansprechend ausgebildet werden, er kann aber auch mit einfachsten und billigsten Mitteln (z.B. mobile Abschränkungen, Pflanzentröge usw.) installiert werden. Damit kann er ohne Einbusse seiner Wirksamkeit auch versuchsweise und sehr rasch angewendet werden.

Der Nachteil des Riegels besteht darin, dass er die Durchfahrt nicht nur dem Schleichwegverkehr versperrt, sondern auch dem im Quartier wohnenden Automobilisten, der damit in der Wahl seiner Fahrroute ebenfalls gewisse Einschränkungen und Umwege in Kauf nehmen muss.

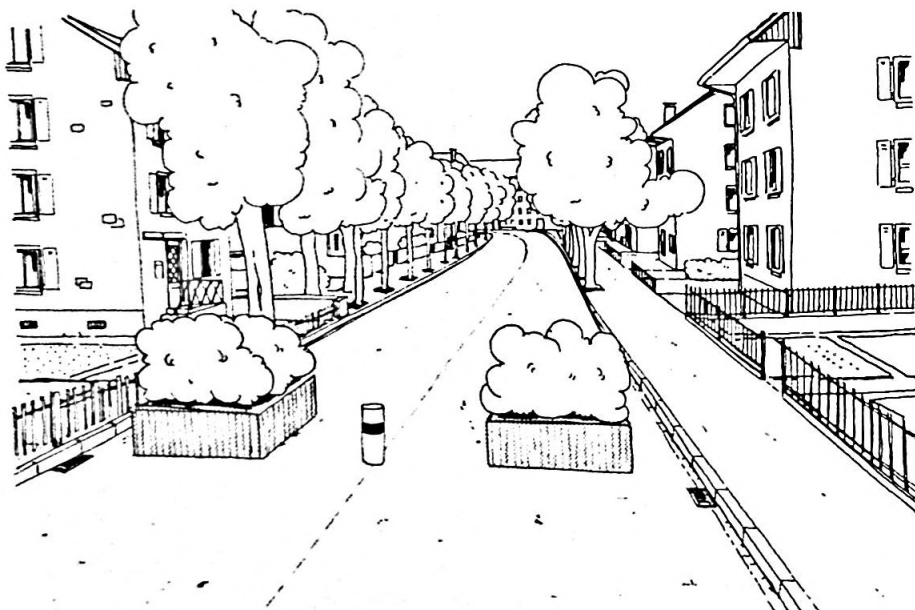


Abb. 12 : Riegel versperren den Autos die Durchfahrt



## Versätze

Horizontale und vertikale Versätze der Fahrbahn bewirken eine Reduktion der durchschnittlichen Geschwindigkeit.

Beim horizontalen Versatz wird die Fahrspur jeweils nach etwa 50 m seitlich verschoben, sodass eine gewundene Linienführung entsteht. Dadurch wird der Strassenraum in kürzere Teilräume gegliedert, entsprechend verkürzt sich das Blickfeld des Autofahrers und veranlasst ihn, langsamer zu fahren (Abb. 13).

Häufig wird auf bestehenden Strassen ein horizontaler Fahrbahnversatz dadurch erzielt, dass wechselweise einmal auf der linken und danach auf der rechten Strassenseite parkiert werden darf.

Damit der Versatz auch wirksam bleibt, wenn keine Autos parkiert sind, empfiehlt es sich, Beginn und Ende der Parkstreifen durch Pflanzentröge zu markieren. Bei Neuanlagen kann bereits der Strassenrand versetzt geführt werden.

Die gewundene Linienführung bremst von der Geometrie her die grossen Fahrzeuge stärker als die kleinen und wendigen. Dies ist vor allem zu berücksichtigen, wenn beispielsweise der öffentliche Bus die Strasse befährt.

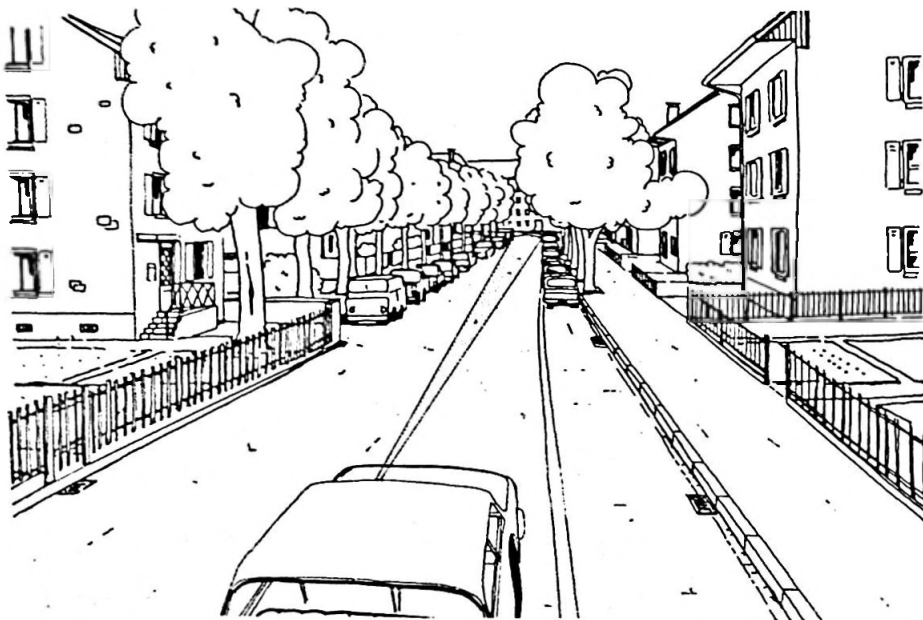


Abb. 13 : Horizontale Fahrbahnversätze verkürzen das Blickfeld des Autofahrers und bewirken dadurch eine langsamere Fahrweise



Ein vertikaler Versatz entsteht durch eine Veränderung des Fahrbahnniveaus (Abb. 14).

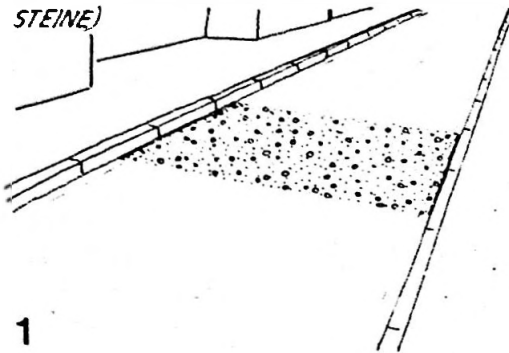


*Abb. 14 : Vertikale Fahrbahnversätze (Aufpflasterungen) können mit mässiger Geschwindigkeit gefahrlos befahren werden*

Schon eine Änderung der Belagsstruktur (z.B. Rillen, Pflasterungen) alarmiert den Fahrzeuglenker durch das veränderte Rollgeräusch und wirkt damit geschwindigkeitsreduzierend (Abb. 15). Einzelaufpflasterungen, bei denen die Fahrbahn über ein kurzes Teilstück von mindestens 5.00 m Länge auf ungefähr Trottoirhöhe angehoben wird, sind mit Vorteil dort anzulegen, wo sie gleichzeitig den Fussgängern zur Strassenüberquerung dienen. Dabei muss durch die Detailgestaltung und Materialwahl für Fussgänger und Autofahrer klar erkennbar werden, ob die Aufpflasterung Teil der Fahrbahn oder des Trottoirs ist.

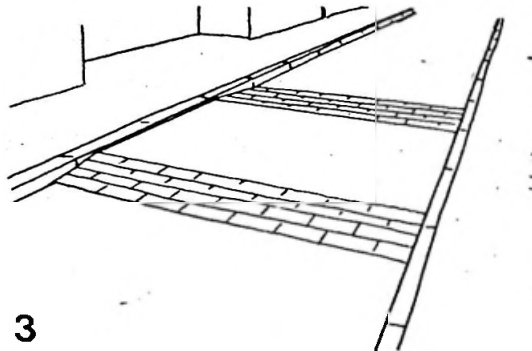


BELAGSÄNDERUNG (Z.B. RILLEN, PFLASTER-  
STEINE)



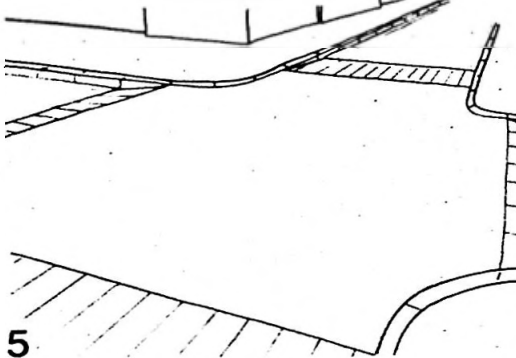
1

EINZELAUFPFLASTERUNG



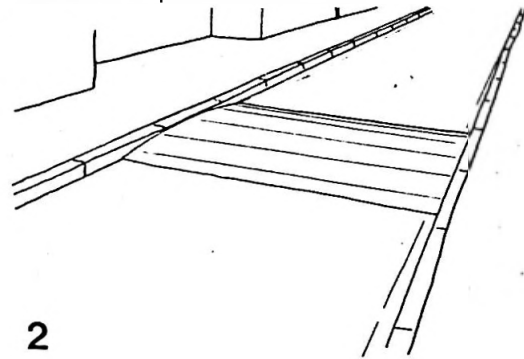
3

AUFGEPLASTERTE KREUZUNG



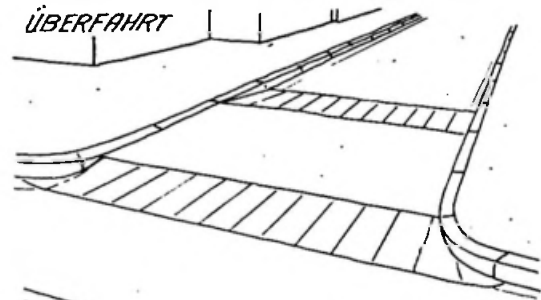
5

SCHWELLE (KREISSEGMENT)



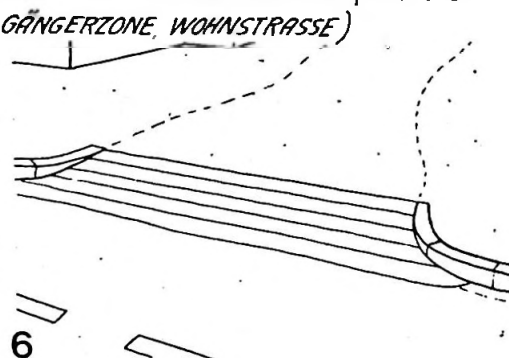
2

DURCHGEZOGENES TROTTOIR, TROTTOIR-  
ÜBERFAHRT



4

AUFGEPLASTERTER BEREICH (Z.B. FUSS-  
GÄNGERZONE, WOHNSTRASSE)



6

Abb. 15 : Verschiedene Formen von vertikalen Versätzen





Aufpflasterungen unterbrechen das gewohnte Bild der Fahrbahn und wirken im Bereich der Anrampung unmissverständlich auf die Fahrdynamik. Sie können bei fachgerechter Ausbildung gefahrlos mit mässiger Geschwindigkeit befahren werden, sind jedoch auch bei langsamer Fahrt und insbesondere für Velofahrer deutlich spürbar.

In Strassen, die vom öffentlichen Bus befahren werden, sollte der vertikale Versatz nur in Ausnahmefällen zur Anwendung kommen.

### Gestaltung

Die Verkehrssicherheit ist grösser, wenn ein Strassenraum so gestaltet ist, dass die hauptsächliche Funktion der Strasse für Fussgänger und Autofahrer klar und unzweideutig erkennbar ist. Dabei entsteht die Gestaltung einer Strasse durch das Zusammenwirken von Elementen der Strasse, der Bebauung und der Bepflanzung. Entscheidend ist der Gesamteindruck, der durch Fahrbahn- und Trottoirbreite, durch Kurvenradien und Belagsmaterial wesentlich mitbestimmt wird.

Von besonderer Wichtigkeit ist die Gestaltung in den Uebergangsbereichen, wo die der Erschliessung dienenden Quartierstrassen von den hauptsächlich auf den Verkehr ausgerichteten Hauptstrassen abzweigen. In diesen sogenannten Torbereichen muss die Aenderung des Strassencharakters dem Autofahrer deutlich signalisieren, dass er nun die Hauptstrasse verlässt und in einen Wohnbereich einfährt (Abb. 16).

Selbstverständlich muss trotz dieser Gestaltungstendenz und entsprechender Anwendung von bescheidenen Fahrbahnbreiten die erforderliche Sicht für ein vorsichtiges Ausfahren mit geringer Geschwindigkeit aus dem Quartier auf die Hauptstrasse freigehalten werden.

Die Frage muss gestellt werden, ob die beschriebenen Massnahmen - vor allem der horizontale Fahrbahnversatz, die vertikale Aufpflasterung und die zurückhaltenden Ausbaugrössen im Torbereich - zwar die angestrebte Geschwindigkeitsreduktion erzielen, gleichzeitig aber die Gefahr von Verkehrsunfällen erhöhen.

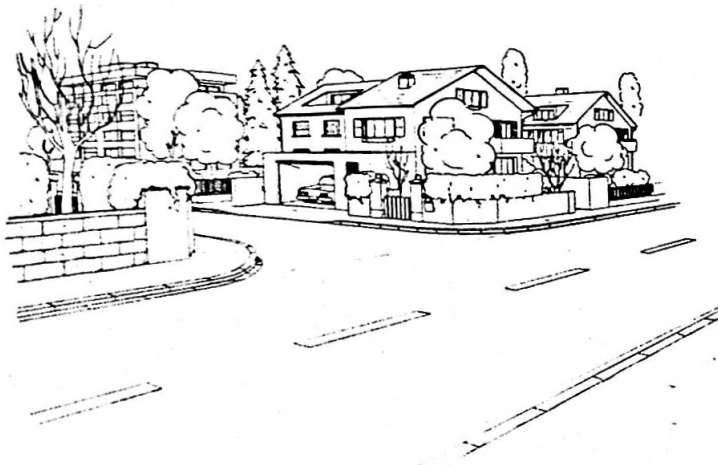
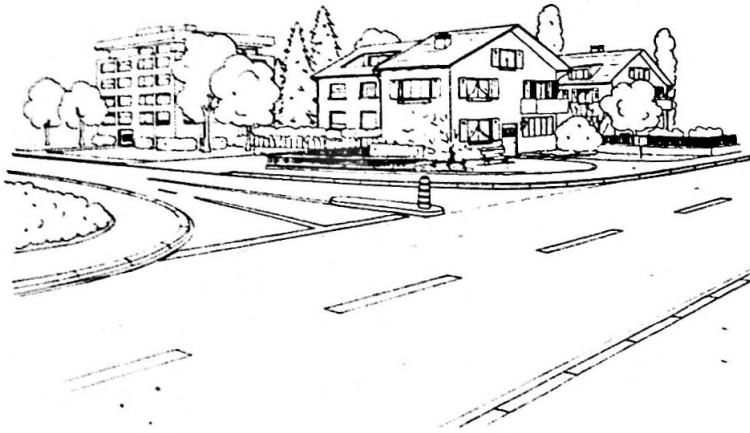


Abb. 16 : Grosszügig aufgeweitete Einmündungen verleiten zu hohen Geschwindigkeiten; eng gestaltete Torbereiche markieren deutlich den Uebergang von der Hauptstrasse in einen Wohnbereich



Abgesehen davon, dass auch bei Unfällen die Geschwindigkeiten eine entscheidende Rolle für das Schadenausmass spielen, gilt es in erster Linie, an die Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer zu appellieren und sie zu aufmerksamem und gesetzeskonformem Verhalten zu veranlassen. Dies ist wichtiger, als Autofahrern, die nicht bereit sind, die Geschwindigkeit den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen anzupassen, jederzeit ein gefahrloses Zirkulieren zu ermöglichen.

Wie immer auch das Strassennetz ausgestattet wird - es wird immer eine Gruppe von rücksichtslosen Rasern geben, genauso wie es immer eine Gruppe von vorsichtigen, defensiven Fahrern geben wird. Die Anstrengungen haben sich jedoch vor allem auf die grosse Mittelgruppe zu richten, die beeinflussbar und zu einer angemessenen Fahrweise bereit ist, wenn ihr der Charakter einer Strassenanlage deutlich und immer wieder bewusst gemacht wird (Abb. 17).

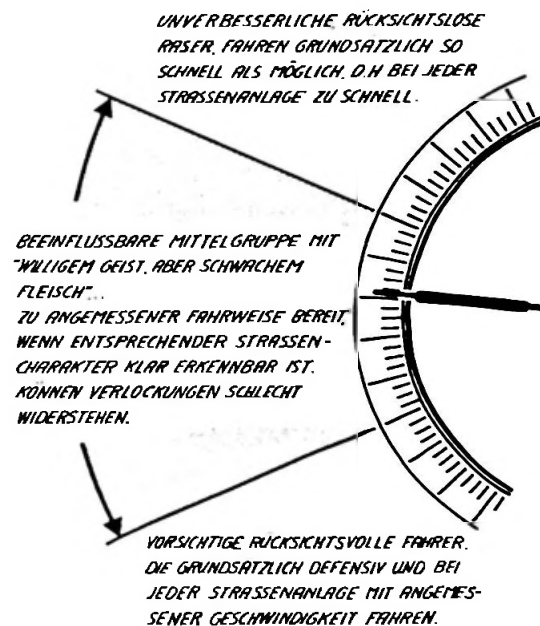


Abb.17 : Die Anstrengungen zur Verkehrsberuhigung sind auf die grosse, beeinflussbare Mittelgruppe auszurichten

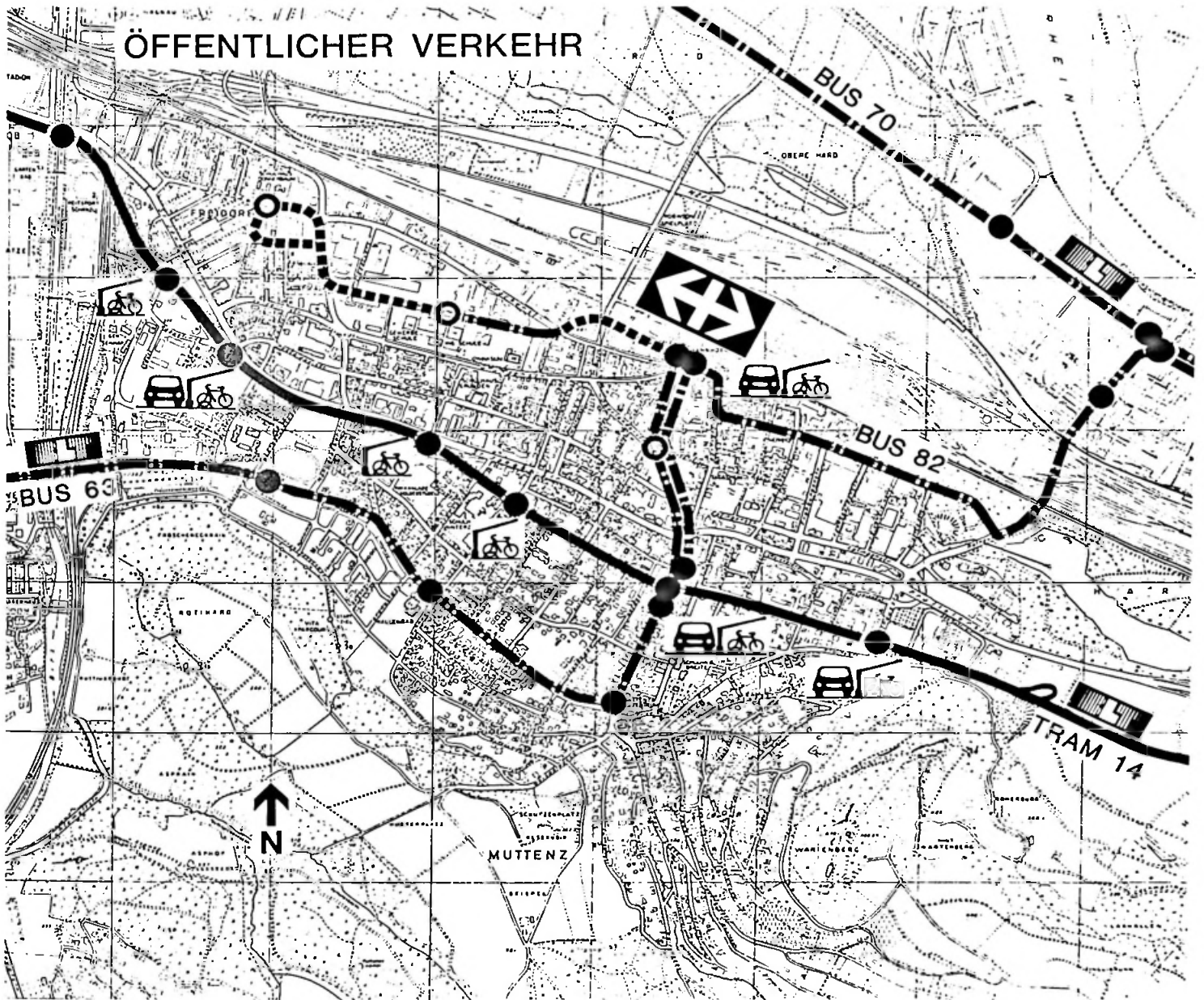


## "ÖFFENTLICHER VERKEHR

Der öffentliche Verkehr muss gefördert werden - diese Erkenntnis ist leichter gewonnen als verwirklicht ! Schon bescheidene Verbesserungen kosten eine Menge Geld, die niemand gerne bezahlt, schon gar nicht, wenn man sieht, dass die erkaufte Verbesserung nicht mehr als ein Tropfen auf einen sehr heissen Stein ist. Es wird kaum gelingen, durch alleinige Förderung des öffentlichen Verkehrs die erwünschte Wende bei der Wahl des Verkehrsmittels herbeizuführen, so wenig wie dieses Ziel durch das Beschwören der Vernunft der Verkehrsteilnehmer erreicht werden kann. Die wirksamste Förderung des öffentlichen Verkehrs besteht - leider - noch immer in der Schwächung der Konkurrenz, in zunehmenden Erschwernissen beim Motorfahrzeugverkehr. Der Kampf um ein ausgewogenes, massvolles Verkehrssystem muss von allen Beteiligten (Benützer, Betreiber, öffentliche Hand) an allen Fronten gleichzeitig (öffentlicher Verkehr, privater Verkehr, Finanzhaushalt) geführt werden, wenn Aussicht auf Erfolg bestehen soll.

MuttENZ wird durch die öffentlichen Verkehrsmittel SBB, Tram Nr. 14 und Bus Nr. 63, 70 und 82 erschlossen (Abb. 18).

Wesentliche Elemente der Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel liegen in den Bereichen Haltestellen (Lage und Ausgestaltung), Fahrplan und Fahrpreis. Bei den Haltestellen ist dem Witterungsschutz der wartenden Fahrgäste (Wartehäuschen mit Sitzgelegenheit) sowie optimalen Verhältnissen zum Ein- und Aussteigen Beachtung zu schenken. Wo der übrige Verkehrsfluss nicht behindert werden soll, sind für den Bus Haltebuchten anzulegen. Falls dies nicht möglich oder nicht erwünscht ist, muss klar ersichtlich sein, ob der in der Fahrbahn haltende Bus überholt werden darf oder nicht. Parkplätze für Autos und Veloständer (wenn möglich überdacht) in unmittelbarer Nähe der Haltestelle fördern das Umsteigen auf das öffentliche Verkehrsmittel. Parkplätze sollen vor allem dort angelegt werden, wo die Haltestelle nahe bei einer Hauptstrasse liegt (z.B. beim Käppeli), damit die Quartierstrassen nicht zusätzlich belastet werden.



- |  |               |  |                   |
|--|---------------|--|-------------------|
|  | Tram          |  | Station bestehend |
|  | Bus bestehend |  | Station neu       |
|  | Bus neu       |  |                   |

Abb. 18 : Massnahmen und Linienführung im Bereich des öffentlichen Verkehrs



Häufigere Fahrgelegenheiten und eine Ausdehnung der Betriebszeit stellen natürlich eine massive Attraktivitätssteigerung dar, der jedoch eine entsprechende Kostensteigerung gegenüber steht. Durch Fahrplanoptimierungen können beim Umsteigen minimale Wartezeiten erreicht werden; mit einer zusätzlichen Bus-Haltestelle Neuwelt in Münchenstein liesse sich der Anschluss der Linie 63 an die Tramlinie Nr. 10 stadteinwärts verbessern. Wenn die Tramschleife aus dem Zentrum an den östlichen Dorfrand verlegt wird, können die Benutzer der Haltestelle Rothausstrasse ohne wesentliche Erhöhung der Betriebskosten zu vermehrten Fahrgelegenheiten gelangen. Eine Verschiebung der Taxgrenze von der Haltestelle Zum Park zur Rothausstrasse, wie sie die Gemeinde MuttENZ schon seit Jahren fordert, würde vielen MuttENZern das Tramfahren verbilligen. Jede Kostenverlagerung vom Benutzer zum Betreiber bzw. zur öffentlichen Hand steigert die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. (In diese Richtung wirkt ja auch erfolgreich das derzeit angebotene Umweltschutz-Abonnement von BVB und BLT.)

Die Buslinie 63 endet heute bei der Ingenieurschule. Durch eine geringfügige Verlängerung kann das Donnerbaum-Quartier zusätzlich erschlossen werden. Vorgeschlagen wird eine neue Haltestelle bei der Einmündung des Freidorfwegs in den Schanzweg. Zwischen Bahnhof und Donnerbaum soll der Bus in beiden Richtungen die Kriegackerstrasse benutzen, damit die im Kapitel "Motorfahrzeuge" für die Gründenstrasse vorgeschlagenen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung wirksam durchgeführt werden können. Die Haltestelle Ingenieurschule wird beim Ausbildungszentrum der Sandoz in der Kriegackerstrasse angelegt. Eine weitere Haltestelle soll in der Neuen Bahnhofstrasse auf Höhe der Kirschgartenstrasse angeordnet werden und das dortige Quartier besser erschliessen. Wenn die im Kapitel "Motorfahrzeuge" vorgeschlagene neue Verbindung zwischen Bahnhof und Kriegackerstrasse verwirklicht wird, soll sie von der Buslinie 63 mitbenützt werden.

Diese Aenderungsvorschläge für die Linie 63 müssen mit der BLT in technischer, betrieblicher und finanzieller Hinsicht im Detail noch besprochen und bereinigt werden, bevor sie versuchsweise eingeführt werden können.



## FUSSGÄNGER

Wir wandern ohne Sorgen singend in den Morgen ... Der Liederdichter hat damit wohl kaum den Fussgänger während der morgendlichen Spitzenstunde auf der Warteckkreuzung gemeint ! Die natürlichste Fortbewegungsart des Menschen ist zu einer lebensgefährlichen Sache geworden; die Statistiken sprechen eine drastische Sprache.

Kindergärten und Schulen, Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel und Einkaufszentren, Einrichtungen zur Freizeitgestaltung und Sportanlagen sind Orte, an denen Fussgänger in grösserer Zahl zusammentreffen. Zwischen gewissen Schulen, Haltestellen und dem Dorfzentrum wickelt sich ein namhafter Fussgängerverkehr ab. Daraus ergeben sich diejenigen Achsen (Abb. 19), deren Gestaltung in erster Linie und bei jeder sich bietenden Gelegenheit auf die Bedürfnisse der Fussgänger auszurichten ist.

Einschränkungen für die übrigen Verkehrsteilnehmer und finanzielle Aufwendungen müssen dabei in Kauf genommen werden, wenn das Postulat nach Fussgängerpriorität in diesen Achsen nicht blosses Lippenbekenntnis bleiben soll.

Die Fussgänger zirkulieren jedoch nicht nur in diesen wenigen Achsen, sondern in allen Strassen und Wegen des Dorfes. Die Erhöhung von Sicherheit und Komfort erfordert deshalb etliche weitere Einzelmassnahmen zur Beseitigung spezifischer Gefahrenstellen. Solche Verbesserungen sind etwa nötig zur Ueberquerung :

- der Grenzacherstrasse      vor dem Bahnhof
- der St. Jakobs-Strasse      beim Käppeli  
   bei der Rennbahnkreuzung  
   bei der Warteckkreuzung
- der Baselstrasse            beim Hallenbad
- der Hauptstrasse            im Dorfkern
- der Tramlinie Nr. 14        bei der Sevogelstrasse  
   bei der Schulstrasse  
   bei der Moosjurtenstrasse

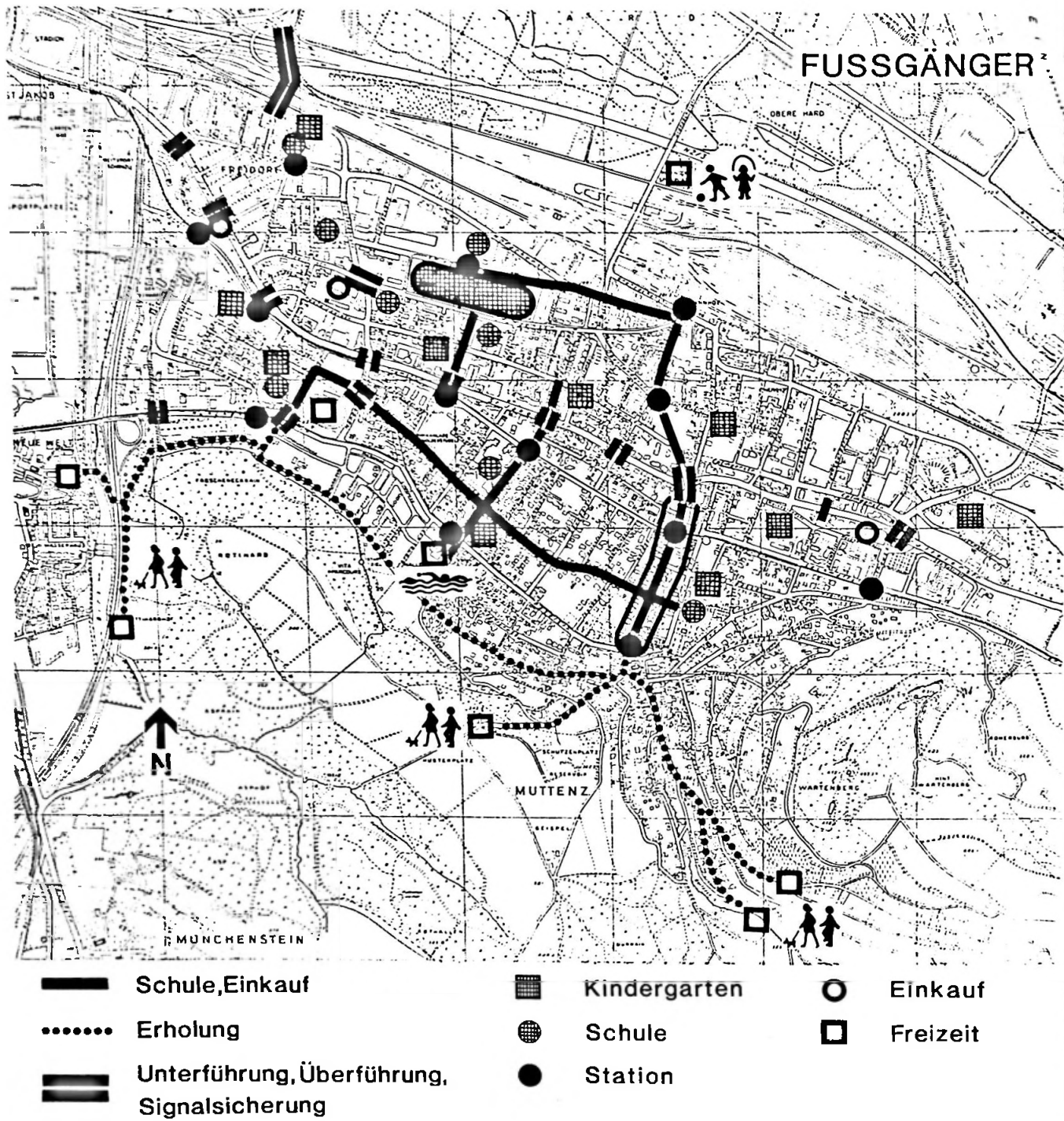


Abb. 19 : Massnahmen und Verbindungen für die Fussgänger





Muttenz hat in der Vergangenheit viel für die Sicherheit und den Komfort der Fussgänger getan und beträchtliche Mittel für den Bau von Fussgängerunterführungen aufgewendet. In den meisten Fällen kann durch eine Unterführung die Gefahr beseitigt werden. Dabei werden dem Fussgänger Umwege und die Ueberwindung von Höhendifferenzen zugemutet, was dazu führt, dass ausgerechnet weniger Bewegliche, wie etwa Gehbehinderte, Frauen mit Kinderwagen usw., teilweise Unterführungen meiden und die Strassen weiterhin oberirdisch überqueren. Bekanntlich werden wenig begangene Unterführungen oft auch aus Angst vor Belästigungen gemieden. Der Teufelskreis (vgl. Abb. 6), bei dem mit der Lösung eines Problems gleichzeitig ein neues geschaffen wird, hat sich geschlossen !

Für einige der erwähnten Gefahrenstellen hat die Gemeinde Sanierungsprojekte vorbereitet. Diese sollten im Lichte der in der vorliegenden Studie geäusserten Gedanken nochmals überprüft werden. In jedem Einzelfall ist abzuklären, ob eine gut abgesicherte, oberirdische Lösung unter Berücksichtigung aller Aspekte und aller Beteiligten nicht doch die angemessenere, ausgewogenere Lösung darstellt.



## VELOFAHRER

Der Anteil der Velofahrer am gesamten Verkehr nimmt zu. Im Durchschnitt wird in der Schweiz heute pro 2.5 Einwohner ein Kontrollschild für ein Velo oder Mofa eingelöst, eine nie zuvor erreichte Zahl ! Diese Entwicklung ist sehr zu begrüßen und entsprechend zu fördern. Das Velo ist ein umweltfreundliches und kostengünstiges Verkehrsmittel und deshalb sehr geeignet, einen wichtigen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme zu leisten. In stark abgeschwächter Form gilt diese Aussage auch für das Mofa.

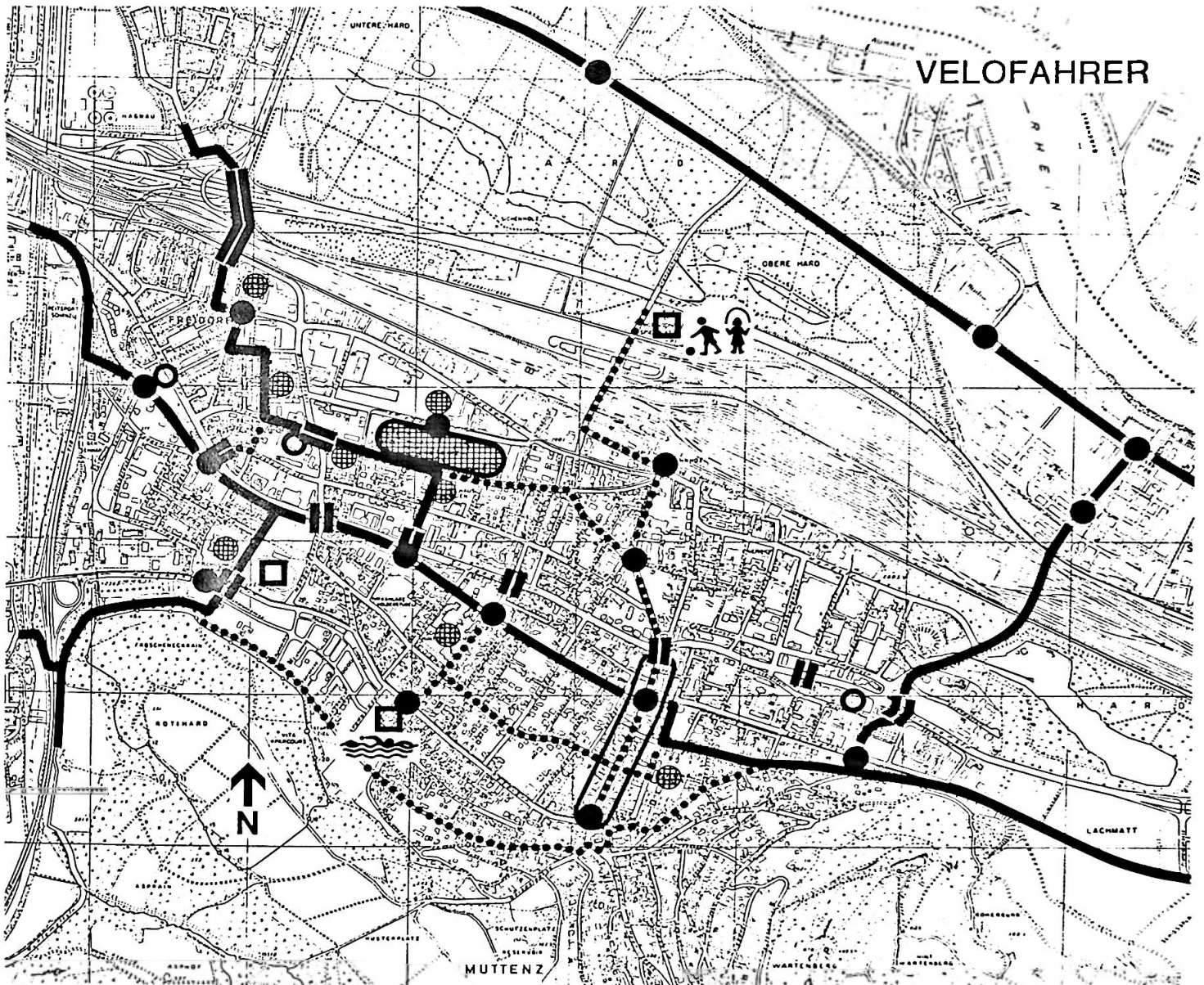
Die kürzlich vom Landrat verabschiedete Regierungsvorlage über ein Netz regionaler Velorouten umfasst vor allem Ortsverbindungen unter Berücksichtigung regionaler und kantonaler Einrichtungen, wie etwa in Muttenz die Ingenieurschule und das Gymnasium. Diese in Muttenz mit kleineren Änderungen zweckmässig verlaufenden Veloachsen sind durch weitere gemeindeinterne Quartierverbindungen zwischen Orten, die überdurchschnittlich starken Veloverkehr aufweisen (Schulen, Sportanlagen, Spielplätzen usw.), zu ergänzen (Abb. 20).

Die Gestaltung von Strassen, durch die eine Veloroute geführt wird, ist in erster Linie und bei jeder sich bietenden Gelegenheit auf die Bedürfnisse der Velofahrer auszurichten. Die regionalen Verbindungen sind als Velorouten zu signalisieren und mit Velowegweisern zu versehen.

Neben diesen Veloachsen werden aber auch alle andern Strassen von Velofahrern benützt, und auch dort müssen ausgeprägte Gefahrenstellen beseitigt werden. Dies erhöht die Sicherheit der Velofahrer entschieden mehr als die Kennzeichnung einer Strasse als Veloachse !

Das Engagement des Kantons bei den regionalen Velorouten wird es ermöglichen, wichtige Gefahrenstellen mit kantonaler Hilfe zu sanieren :

- In der Rothausstrasse die zu schmale 1. Unterführung unter den SBB-Gleisen in Richtung Schweizerhalle



# VELOFAHRER








-  regionale Routen
-  Ergänzungen und Quartierverbindungen
-  Unterführung, Überführung, Signalsicherung
-  Schule
-  Station
-  Einkauf
-  Freizeit

Abb. 20 : Massnahmen und Verbindungen für die Velofahrer



- In der Rheinfelderstrasse den zu schmalen und unübersichtlichen Veloweg mit Gegenverkehr jeweils im Bereich der Bunker
- In der Margelackerstrasse den ungelösten Anschluss des westlichen Teils der Veloroute (Verbesserungsmöglichkeit etwa gemäss Abb. 21).

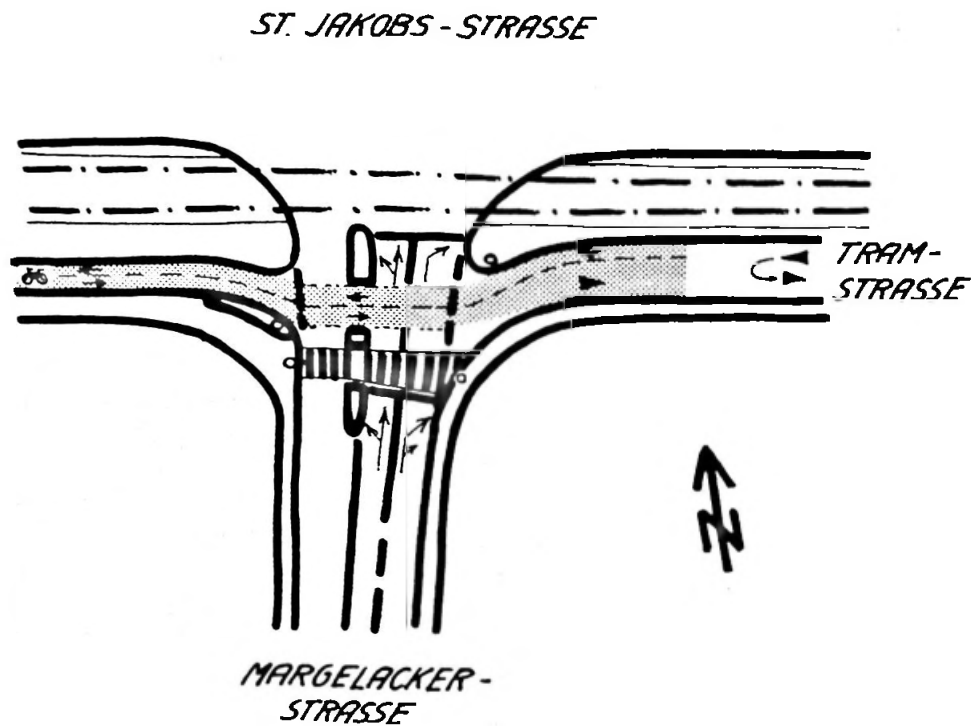


Abb. 21 : Verbesserungen für den Velofahrer bei der Rennbahnkreuzung



Im weitem sind folgende Kreuzungen im Hinblick auf Sicherheit und Komfort der Velofahrer (Vorsortierung, Absicherung, Wartezeiten usw.) zu korrigieren und verbessern :

- St. Jakobs-Strasse      beim Käppeli  
                                 bei der Warteckkreuzung
  
- Baselstrasse            bei der Schützenhausstrasse
  
- Hauptstrasse            bei der Hinterzweienstrasse  
                                 bei der Tramstrasse
  
- Tramlinie Nr. 14        bei der Sevogelstrasse  
                                 bei der Schulstrasse  
                                 bei der Moosjurtenstrasse

Die diesbezüglichen Vorhaben der Gemeinde gemäss rechtsgültigem Strassennetzplan sind im Zusammenhang mit den übrigen Vorschlägen der vorliegenden Studie nochmals zu überprüfen.

Velofahrer sind empfindlich auf Umwege und Steigungen. Massnahmen zu ihren Gunsten sind dort durchzuführen, wo Velofahrer über das zumutbare Mass gefährdet sind, und nicht dort, wo Massnahmen ohne Beeinträchtigung des Motorfahrzeugverkehrs möglich sind. Denn Velofahrer fahren nicht dort, wo die Planer es wünschen, sondern dort, wo sie am schnellsten und bequemsten ihr Ziel erreichen - wie die andern Verkehrsteilnehmer auch !



## MOTORFAHRZEUGE

St. Jakobs-Strasse / Prattelerstrasse, Münchensteinerstrasse / Margelackerstrasse, Birsfelderstrasse und Rothausstrasse - das sind die wohl unbestrittenen Hauptstrassen im bebauten Gebiet der Gemeinde MuttENZ, die vorwiegend dem Durchfluss des Verkehrs dienen. Durch sie wird MuttENZ in 4 Kammern verschiedener Grösse unterteilt (Abb. 22).

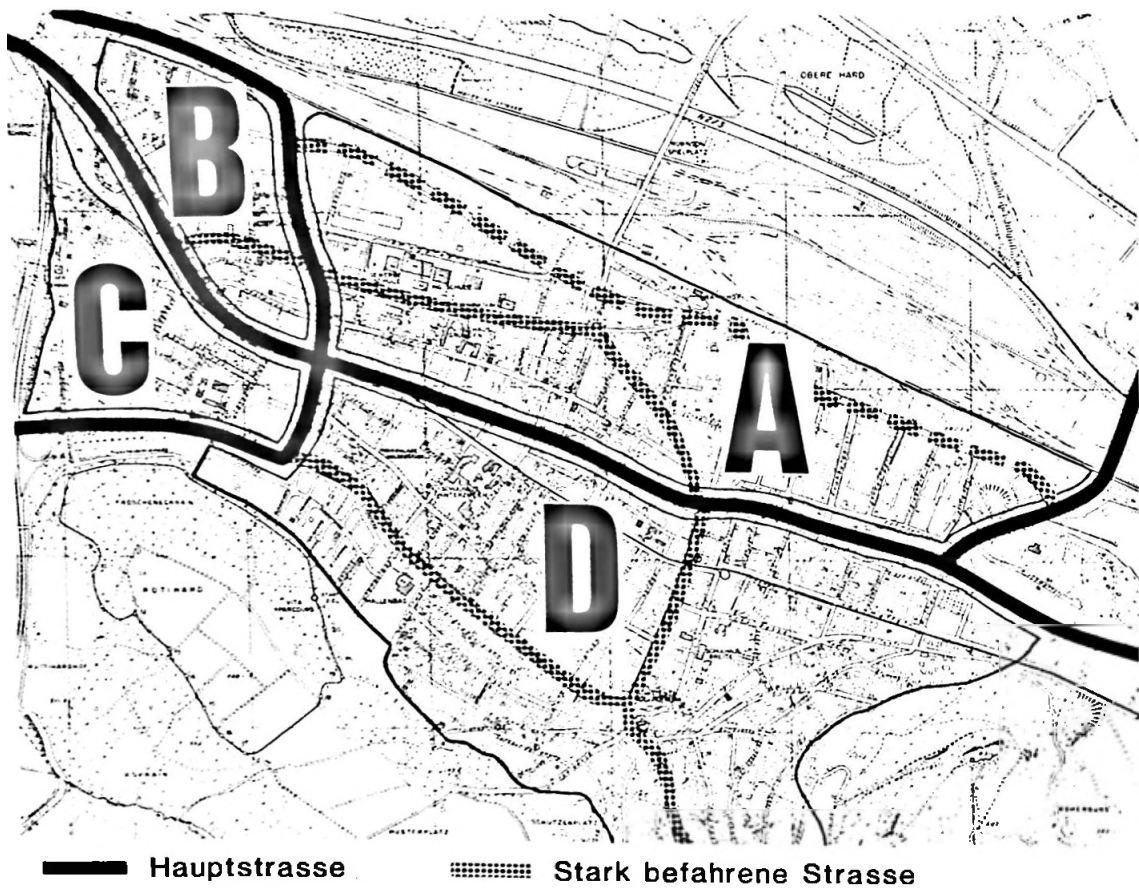


Abb. 22 : Die Hauptstrassen unterteilen MuttENZ in die 4 Kammern A, B, C und D



Das Hauptziel der vorliegenden Studie besteht darin, aufzuzeigen, wie das Wohnen und Leben in diesen 4 Kammern durch eine spürbare Reduktion der Verkehrsbelästigungen angenehmer gemacht werden kann.

Heute sind es vor allem die stark befahrenen Strassenzüge Baselstrasse, Hauptstrasse, Neue Bahnhofstrasse, Oberländerstrasse, Gründenstrasse, Lutzertstrasse und Ober-Dorf sowie die Lastwagenroute in der Hofackerstrasse, die diese Kammern zerschneiden und zu Beanstandungen Anlass geben.

#### Kammer A

Die Kammer A umfasst das Gebiet nördlich der St. Jakobs-Strasse / Prattelerstrasse, östlich der Birsfelderstrasse. Die hauptsächlichsten Verkehrsprobleme in dieser Kammer sind der Durchgangsverkehr, der ohne Halt die Kammer durchfährt (Gründenstrasse und - nach ihrer Verlängerung gemäss Strassennetzplan - Eptingerstrasse), sowie der Lastwagenverkehr, der zwischen den Industriezonen Hofacker und Bizenen längs einer Wohnzone zirkuliert (Abb. 23). Die Verkehrszählungen haben gezeigt, dass täglich etwa 940 Lastwagen den Bahnhofplatz überqueren; die Klagen der Anwohner

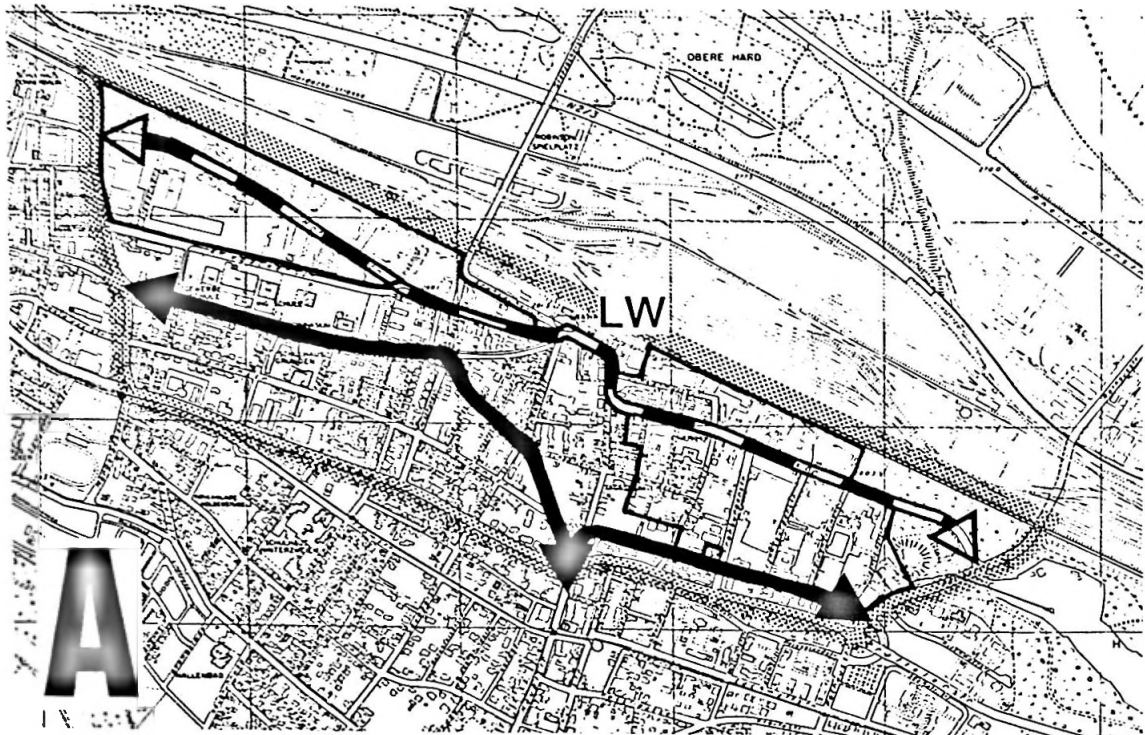


Abb. 23 : Hauptproblem der Kammer A : Durchgangs- und Lastwagenverkehr

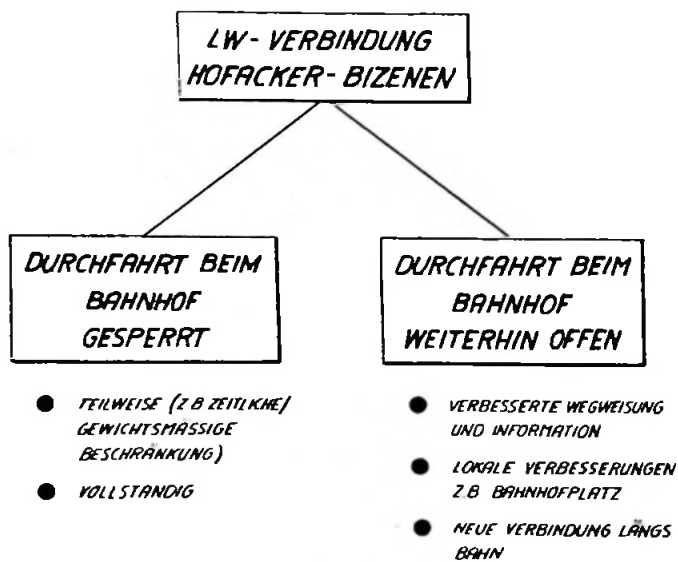


Abb. 24 :

Handlungsmöglichkeiten  
bezüglich des Lastwa-  
genverkehrs beim  
Bahnhof





sind verständlich ! Soll man die Durchfahrt beim Bahnhof für Lastwagen sperren oder nicht (Abb. 24) ? Um abschätzen zu können, wo die Lastwagen durchfahren würden, falls dies beim Bahnhof nicht mehr möglich wäre, wurden die Chauffeure nach Herkunfts- und Zielort ihrer Fahrt befragt (Abb. 25). Es zeigt sich, dass nur wenige die günstige Ausweichroute Rheinfelderstrasse / Rothausstrasse, wo keine Anwohner behelligt wären, benützen würden, der Grossteil aber zu Umwegen durch ebenfalls bewohnte Strassen der Gemeinde gezwungen würde. Vorteilhafter wäre demnach, die

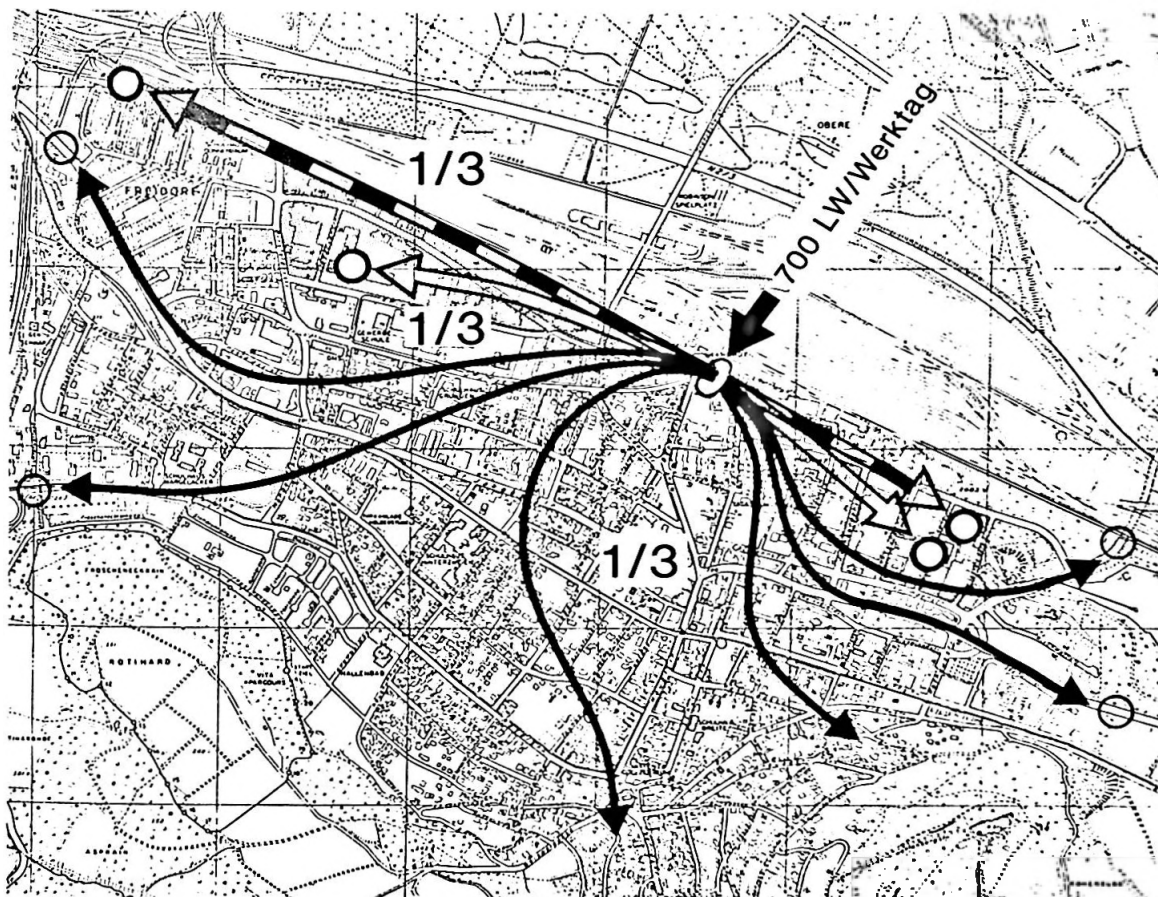


Abb. 25 : Ergebnis der Lastwagenbefragung beim Bahnhof



Verbindung beim Bahnhof offenzulassen, jedoch zwischen Kriegackerstrasse und Grenzacherstrasse auf die Nordseite der Industriezone zu verlegen. Technisch sind verschiedene Varianten denkbar (Abb. 26); ein Detailstudium wird aufzeigen, welche davon auch in rechtlicher und finanzieller Hinsicht die optimale Lösung ergibt.

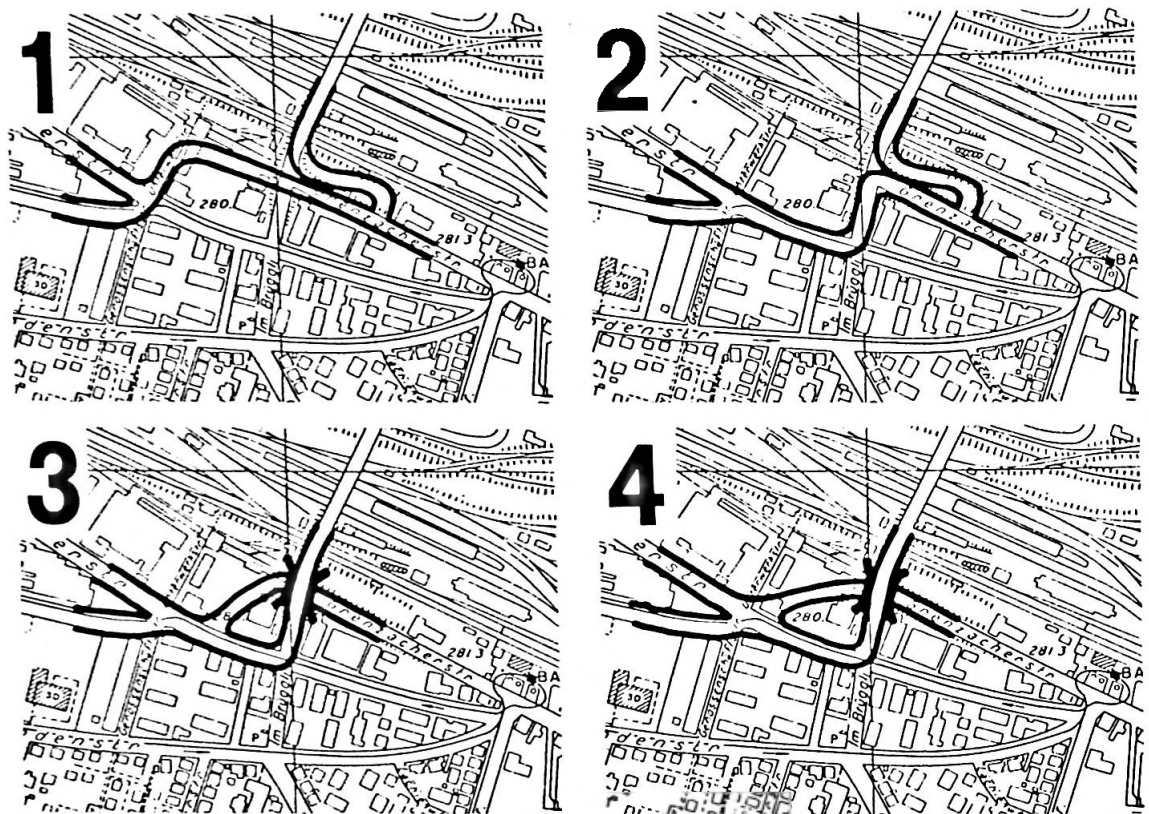


Abb. 26 : Mögliche Varianten einer Umfahrungsstrasse zwischen Bahnhof und Kriegackerstrasse

Nur wenn die Idee einer Lastwagenumfahrung auf unüberwindliche Schwierigkeiten stösst, müssten die Folgen einer Sperre versuchsweise mit einem Lastwagenriegel beim Bahnhof und flankierenden Massnahmen zum Schutz von möglichen Schleichwegen erneut und genauer geprüft werden.



Der Durchgangsverkehr in der Gründenstrasse, der vor der Ingenieurschule immerhin etwa 45 % ausmacht, kann durch einen Riegel beim Schulhaus Gründen mit Durchlass für Fussgänger und Velos unterbunden werden. Damit nicht einfach auf die Gartenstrasse als neuem Schleichweg ausgewichen wird, muss auch sie durch einen Riegel beim Schulhaus unterteilt werden (Abb. 27). Die dadurch entstehenden Umwegfahrten der Anwohner halten sich in Grenzen und dürften nach einer gewissen Gewöhnungszeit gegenüber den Annehmlichkeiten des beruhigten Verkehrsgeschehens nicht allzu sehr ins Gewicht fallen.

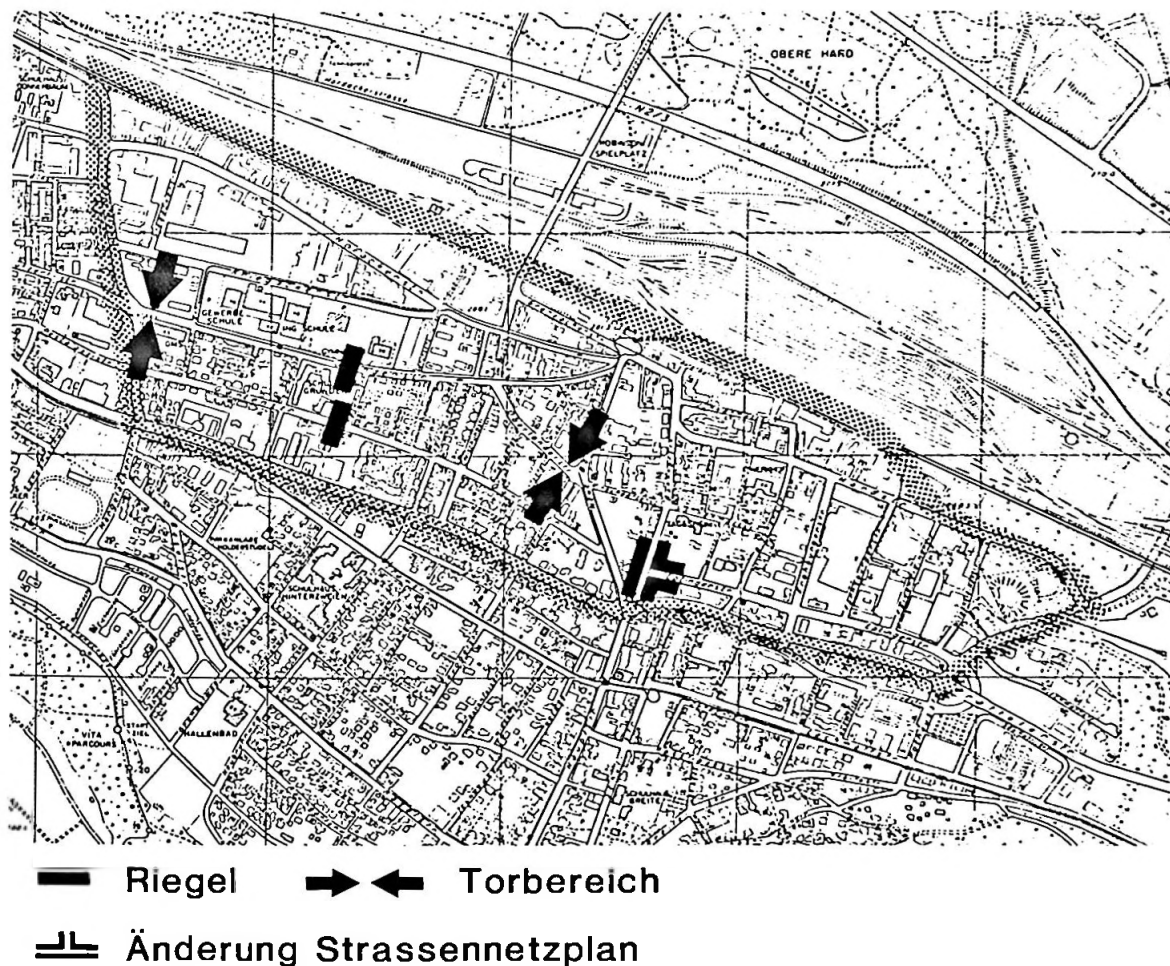


Abb. 27 : Massnahmen gegen den Durchgangsverkehr in der Kammer A



Die beiden Riegel können rasch verwirklicht werden, zunächst vielleicht versuchsweise mit einfachsten Mitteln, die später bei Bewährung durch eine ansprechende Umgestaltung der betroffenen Strassenabschnitte ergänzt oder ersetzt werden können.

Die Torbereiche der Gründenstrasse bei der Birsfelderstrasse sowie der Oberländerstrasse bei der Neuen Bahnhofstrasse laden heute geradezu zur Einfahrt in die Kammer ein. Sie sollen umgestaltet werden, was auch der berechtigten Forderung des öffentlichen Verkehrsmittels nach Priorität für den Bus in der Neuen Bahnhofstrasse entgegenkommt (Abb. 28). Die Umgestaltung der Torbereiche hat auch ohne Riegel einen dämpfenden Effekt auf den Durchgangsverkehr. Es muss jedoch bezweifelt werden, ob er stark genug wäre; zudem tritt er nur ein, wenn die Umgestaltung sehr konsequent und umfassend und damit entsprechend aufwendig durchgeführt wird.

Bei der Eptingerstrasse soll der Ausbau nur bis zur Bahnhofstrasse geführt und auf eine Fortsetzung zur Neuen Bahnhofstrasse verzichtet werden, damit nicht ein neuer Schleichweg zur Vermeidung der Prattelerstrasse entsteht.

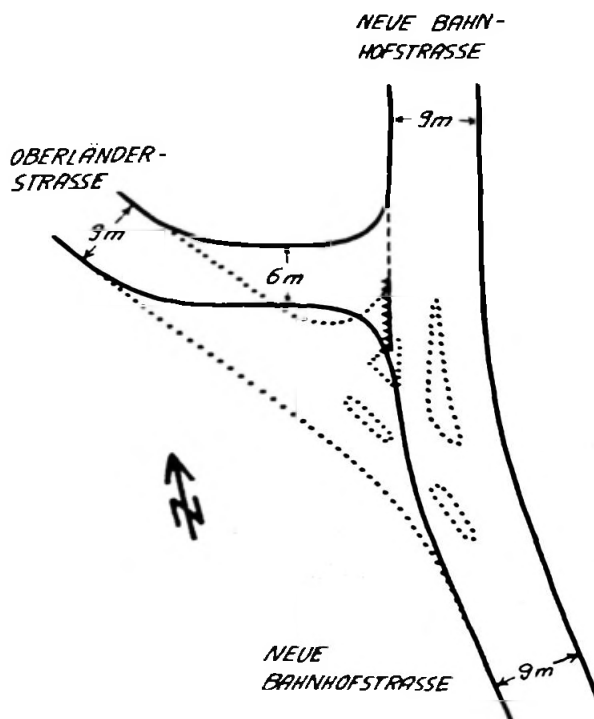


Abb. 28 :

Gestaltungsmöglichkeit des Torbereichs der Oberländerstrasse



## Kammer B

Das Gebiet der Kammer B liegt nördlich der St. Jakobs-Strasse, westlich der Birsfelderstrasse. Es leidet vor allem unter den starken Lärmeinwirkungen der SBB, der BLT sowie der Autobahnen N2/3 und T 18. Daneben wird der quartierfremde Durchgangsverkehr im Schanzweg und in der Lutzertstrasse beanstandet (Abb. 29).

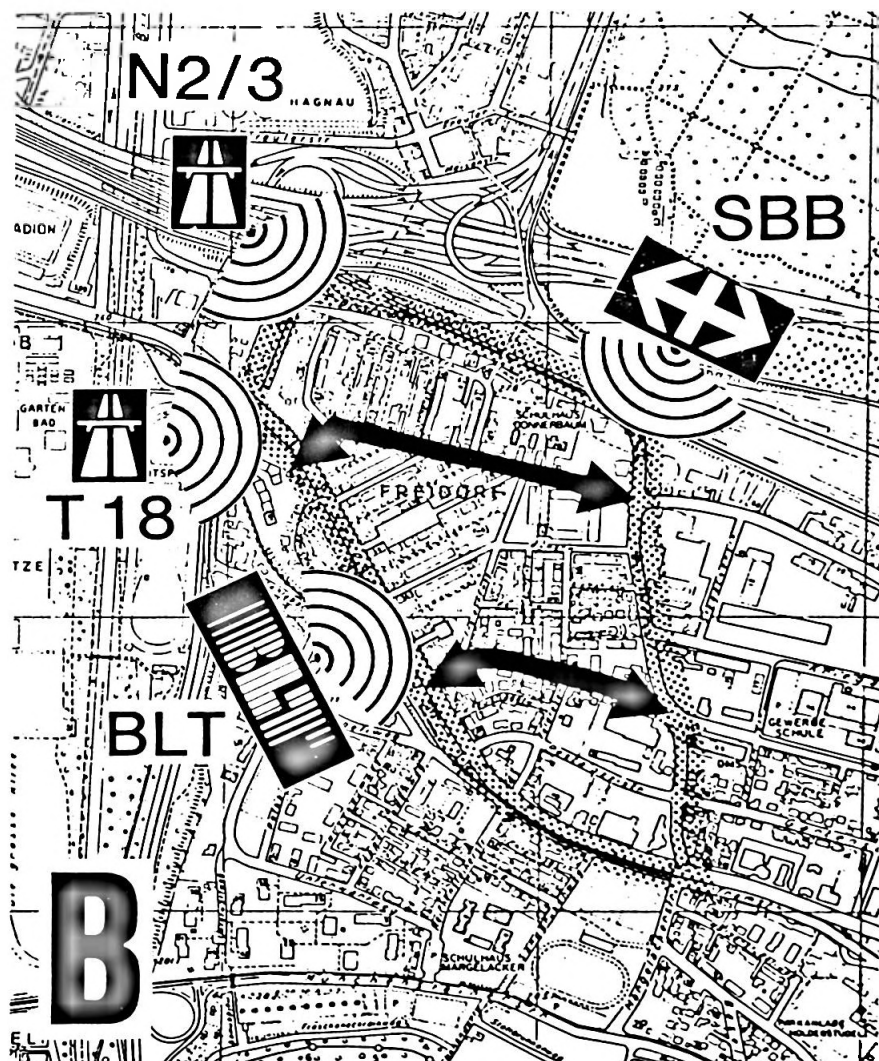


Abb.29 : Hauptprobleme der Kammer B : Lärm und Durchgangsverkehr



Im Verlauf der Arbeiten zur vorliegenden Studie konnte eine Arbeitsgruppe mit Vertretern der Gemeinde, des Kantons, der SBB und der betroffenen Anwohner gebildet werden, die unter dem Vorsitz der Gemeinde die Erfordernisse und Möglichkeiten von Lärmschutzmassnahmen detailliert studiert. Damit werden konkrete Vorschläge vorliegen, wenn in absehbarer Zeit im Rahmen des Umweltschutzgesetzes und der Treibstoffzollzuschläge Gelder zur Realisierung verfügbar sein werden. Unter diesen Umständen wurde das "Lärmproblem Donnerbaum" im Rahmen der vorliegenden Studie nicht weiter untersucht.

Gegen den Durchgangsverkehr im Schanzweg wird ein Riegel westlich des Freidorfweges vorgeschlagen; ebenso in der Lutzertstrasse, wo wegen des kleinen Versatzes des Feldrebenweges ein Diagonalriegel schräg über die Kreuzung gelegt werden kann, sodass Schlaufenfahrten möglich bleiben und keine Sackgassen entstehen (Abb. 30). Bei dieser Organisation der Stras-

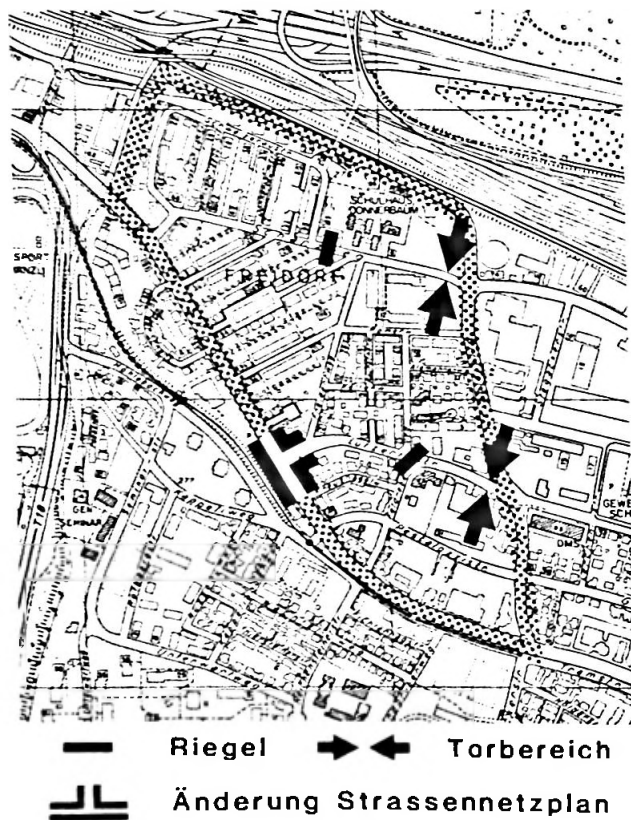


Abb. 30 : Massnahmen gegen den Durchgangsverkehr in der Kammer B



sen kann und soll auf einen kreuzungsfreien Anschluss der Lutzertstrasse an die St. Jakobs-Strasse, wie ihn der geltende Strassennetzplan vorsieht, verzichtet werden.

Dank der vielen Anschlüsse des Quartiers an die Hauptstrassen sind die durch die Riegel bedingten Umwegfahrten der Anwohner gering.

Um ortsunkundige Automobilisten nicht ins Quartier zu locken, sollten die Torbereiche von Schanzweg und Lutzertstrasse zur Birsfelderstrasse weniger einladend gestaltet werden.



## Kammer C

Münchensteinerstrasse, Margelackerstrasse, St. Jakobs-Strasse und T 18 begrenzen das Gebiet der Kammer C. Auch in diesem Quartier wird der Durchgangsverkehr, insbesondere in der Reichensteinerstrasse und im Käpplibodenweg, beanstandet (Abb. 31).

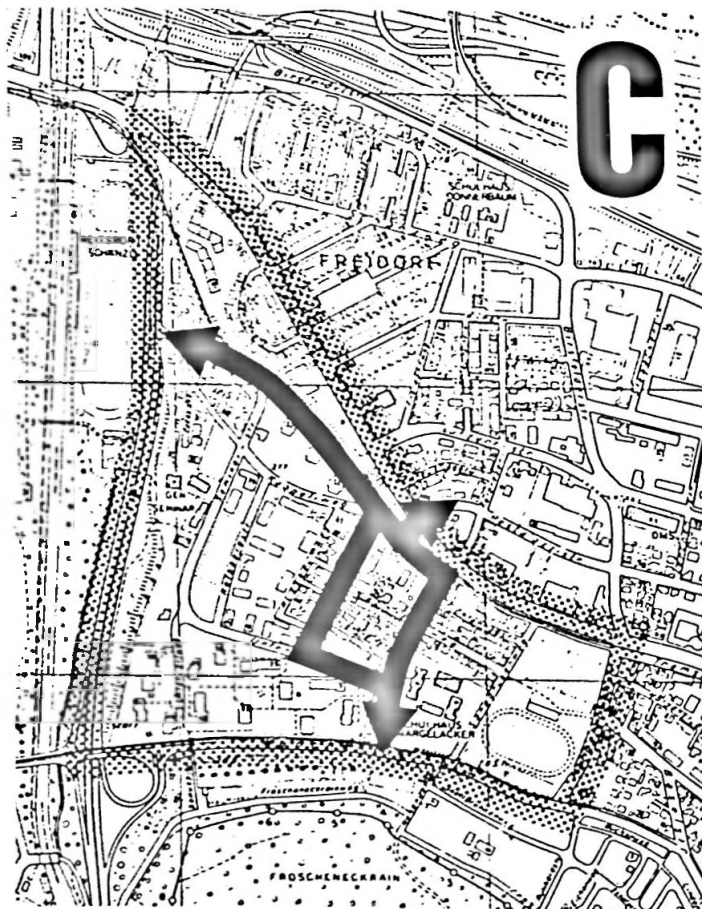


Abb. 31 :

Hauptproblem der Kammer C :  
Durchgangsverkehr





Der geltende Strassennetzplan sieht vor, den Anschluss des Quartiers an die St. Jakobs-Strasse beim Käppeli aufzuheben. Damit wäre das Problem des Durchgangsverkehrs weitgehend gelöst; es wäre höchstens noch durch eine engere Ausgestaltung der Torbereiche dafür zu sorgen, dass die weniger lärmempfindliche Route Seminarstrasse / Unterwartweg der Achse Höhlebachweg / Reichensteinerstrasse vorgezogen wird (Abb. 32).

Die Aufhebung des Anschlusses Käppeli bewirkt jedoch, dass das Quartier nur noch bei der Münchensteinerstrasse in alle Richtungen und beim Schänzli teilweise (in Richtung Basel) an die Hauptstrassen angeschlossen bleibt. Dies hat etliche Umwegfahrten und längere Quartierdurchfahrten der Anwohner zur Folge, was der Forderung widerspricht, möglichst rasch und ausschliesslich das System der Hauptstrassen zu benutzen. Es empfiehlt sich deshalb, den Anschluss des Quartiers an die St. Jakobs-Strasse beim Käppeli zu belassen und den Durchgangsverkehr

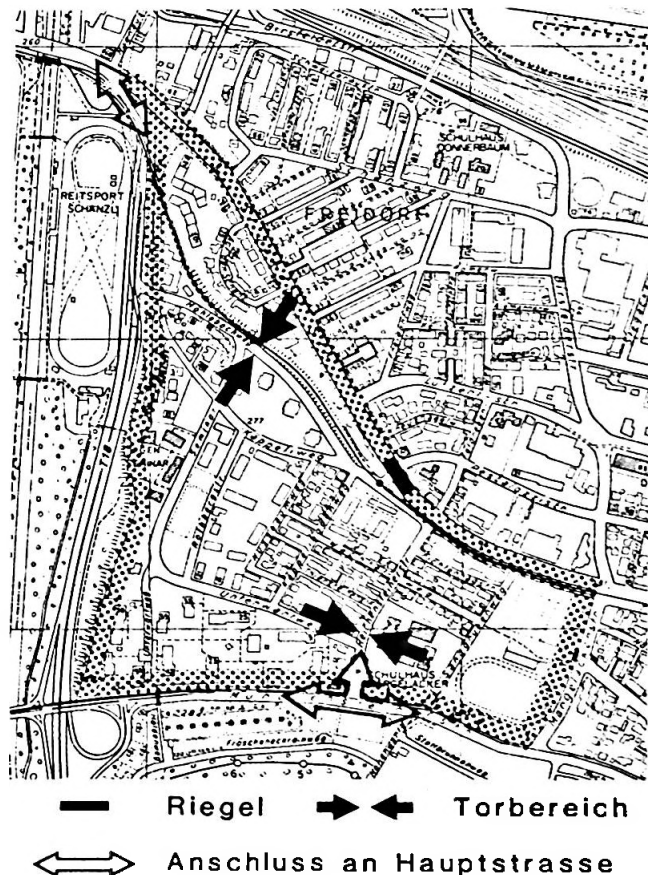


Abb. 32 :

Massnahmen gegen den Durchgangsverkehr in der Kammer C, falls der Anschluss beim Käppeli aufgehoben wird



mit gut einfügbaren Riegeln im Käppelibodenweg und in der Reichensteinerstrasse zu unterbinden (Abb. 33). Irrtümliche Einfahrten in die Reichensteinerstrasse können durch entsprechende Umgestaltung des Torbereichs vermieden werden.

Der Anschluss Käppeli muss noch im Detail untersucht werden unter Berücksichtigung der Tramhaltestelle, der Fussgänger- und Veloverbindung zwischen den Kammern B und C und des Anschlusses der Kammer C an die St. Jakobs-Strasse.

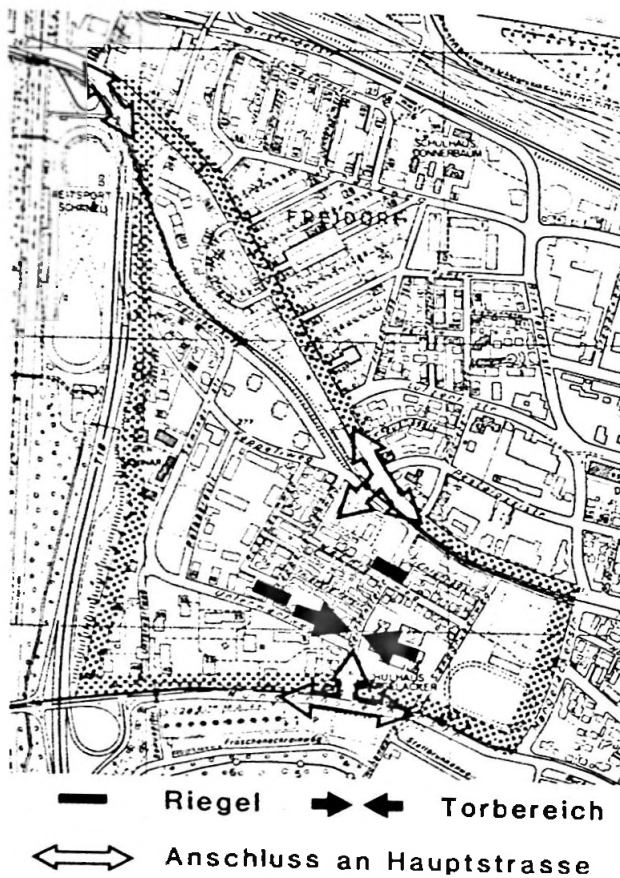


Abb. 33 : Massnahmen gegen den Durchgangsverkehr in der Kammer C, falls der Anschluss beim Käppeli bleibt



## Kammer D

Südlich der St. Jakobs-Strasse / Prattelerstrasse, östlich der Margelackerstrasse liegt das Gebiet der Kammer D. Auch in diesem Dorfteil sind es vorab Probleme des Durchgangsverkehrs (Baselstrasse, Hauptstrasse, Ober-Dorf), die zum Aergernis werden; sie können hier jedoch nicht unabhängig voneinander einzeln betrachtet, sondern müssen im gegenseitigen Zusammenhang gelöst werden. Zudem werden sie überlagert von der speziellen Problematik des Dorfkerns, wo mehr Funktionen als andernorts gleichzeitig nebeneinander erfüllt werden müssen (Abb. 34).

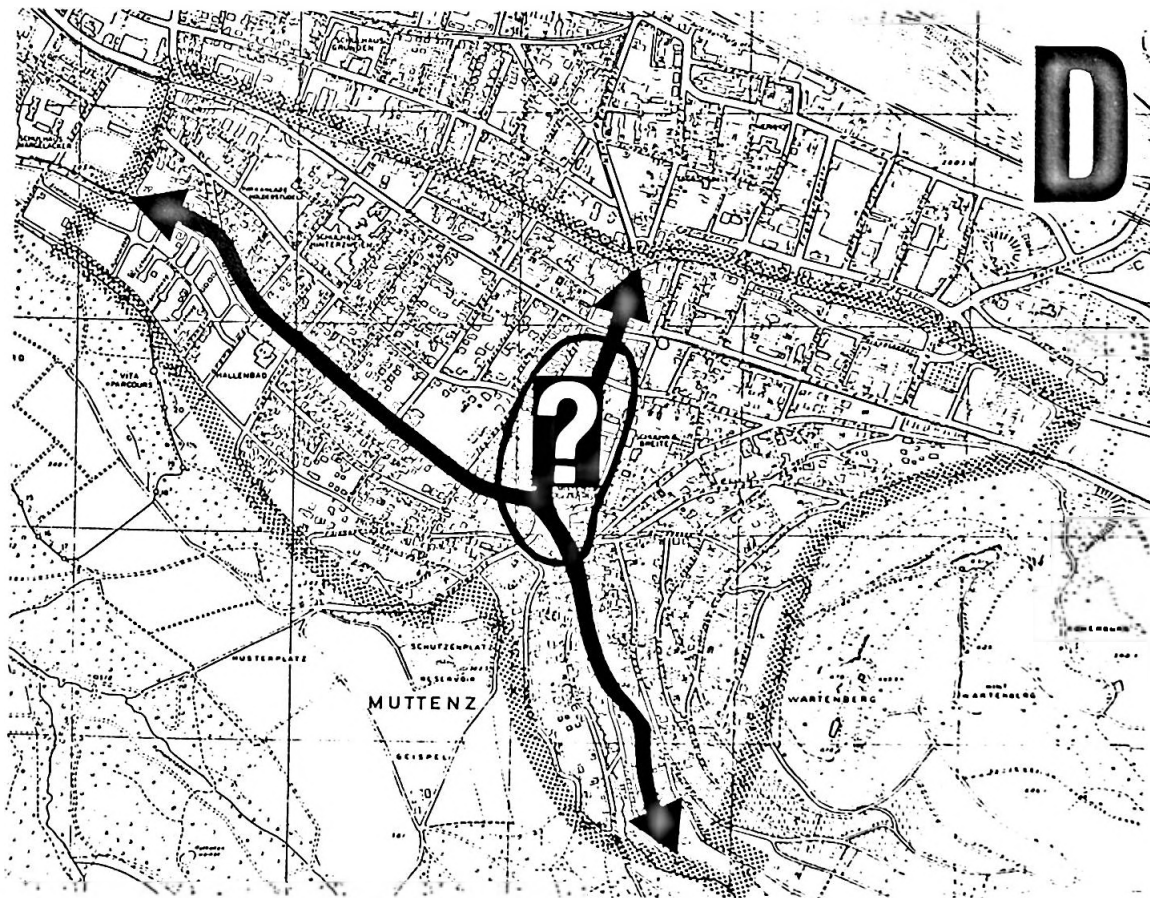


Abb. 34 : Hauptprobleme der Kammer D :  
Durchgangsverkehr und Zielkonflikte im Dorfkern



## Dorfkern

Im Dorfkern wird gewohnt, eingekauft und verwaltet, man trifft und erholt sich, Verkehr aller Art fliesst durch das Zentrum, Parkplätze werden benützt. Und dieses bunte Gemisch von Aktivitäten findet auf engem Raum statt, in und längs der Hauptstrasse. In diesem Brennpunkt des Dorflebens darf nicht einfach der Verkehr die Organisation und Gestaltung des Raums bestimmen. Trotz seiner Dimensionen soll der Verkehr dem Menschen dienen - und nicht umgekehrt !

Was wollen die Einwohner von Muttenz mit und in ihrem Dorfzentrum ? So muss die Frage lauten, und ihrer Antwort hat sich der Verkehr zu unterziehen und anzupassen. Eine Antwort auf diese Frage zu finden, wird allerdings nicht einfach sein, und schon gar nicht eine einheitliche Antwort als Ausdruck der Auffassungen aller interessierten Einwohner. Und dennoch muss die Auseinandersetzung mit dieser Frage gewagt und immer wieder gewagt werden, solange der Wille zur aktiven Gestaltung und Entwicklung des Dorforganismus besteht.

So wenig der Verkehr allein die Antwort bestimmen darf, so wenig dürfen die Konsequenzen für den Verkehr ausser Acht gelassen werden; zu gross ist sein Ausmass, zu gravierend sind seine Auswirkungen. Vielleicht kann diese Frage nach der Zukunft des Dorfzentrums etwas einfacher und geordneter an Hand von 4 modellartigen Varianten der Verkehrsstruktur in der Hauptstrasse angegangen werden.

Heute teilen sich neben den einkaufenden und flanierenden Fussgängern durchfahrende Fahrzeuge, die zwischen Tram und Kirche keinen Halt vornehmen, und parkierende Fahrzeuge in den Strassenraum zwischen den Häuserzeilen. Gerade aus diesem Nebeneinander von durchfahrenden und parkierenden (oder auf Parkplätze wartenden !) Autos ergeben sich in gewissen Zeiten unbefriedigende Verhältnisse im Dorfzentrum. Eine 1. Variante besteht darin, Fussgänger, parkierende und durchfahrende Autos wie heute in der Hauptstrasse zu belassen und lediglich Aufteilung, Organisation und Gestaltung des Strassenraumes zwischen den Häusern zu verbessern (Abb. 35).

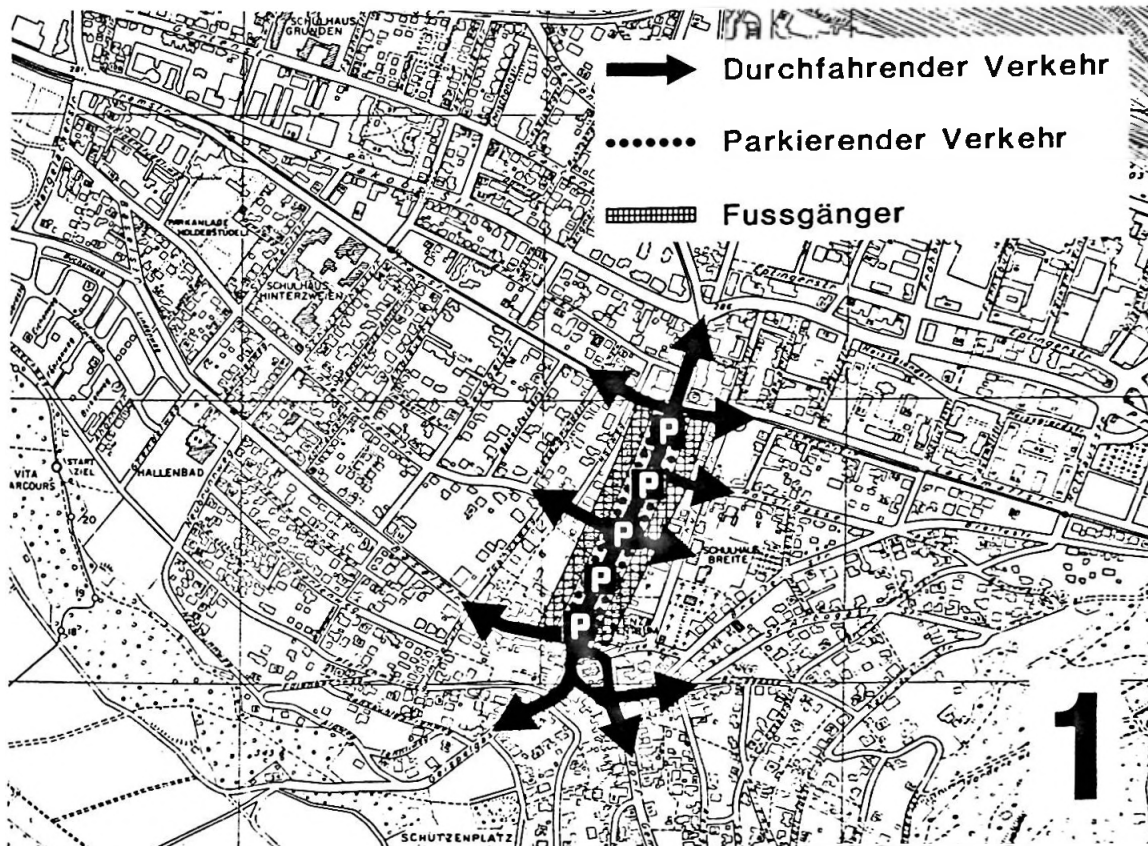


Abb.35 : Dorfkern Variante 1 : Verkehr wie heute

Beim Versuch einer Entflechtung sich gegenseitig störender Verkehrsinteressen könnte in einer 2. Variante die Hauptstrasse dem durchfahrenden Verkehr reserviert und der parkierende Verkehr auf oberirdische oder unterirdische Parkplätze verwiesen werden, die nur über parallel zur Hauptstrasse verlaufende Zufahrten (Tubhusweg / Hofweg und Schulstrasse) erreicht werden können, wie sie zum Teil schon bestehen (Friedhof) oder beabsichtigt sind (Areal der heutigen Tramschleufe). Diese Parkplätze wären mit bequemen und attraktiven Fussgängerverbindungen zu den Einkaufszonen der Hauptstrasse zu versehen (Abb. 36).

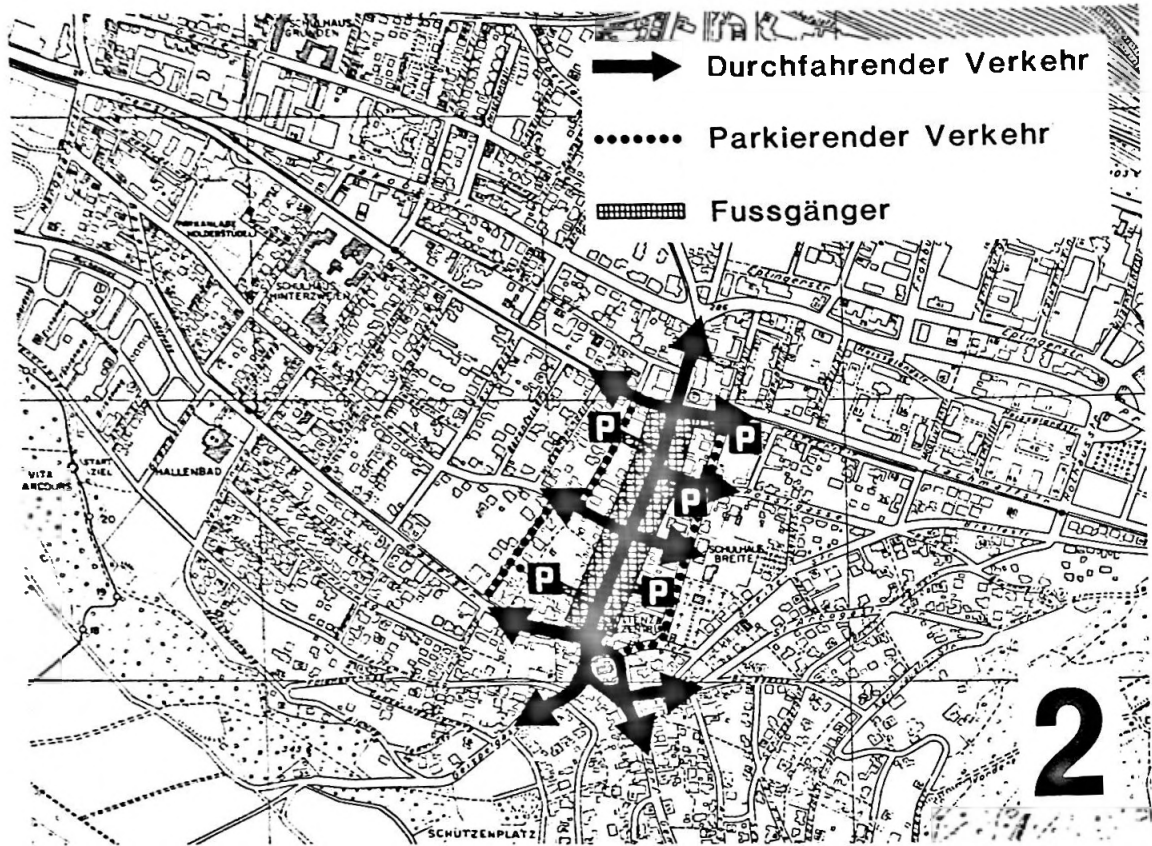


Abb. 36 : Dorfkern Variante 2 : Kein parkierender Verkehr

Warum aber die mit dem Einkaufen eng verbundenen Parkplätze aus der Hauptstrasse verbannen und den wesensfremden, schnell durchfahrenden Verkehr mitten durch die Einkaufszone führen ? Ist nicht das Gegenteil viel logischer : Verlagern des durchfahrenden Verkehrs und Belassen - vielleicht sogar Vermehren - der Parkplätze unmittelbar bei den Läden und Geschäften. Durch geschickte Anordnung, sei es oberirdisch oder möglicherweise auch unterirdisch, kann bestimmt ein gefahrloses Nebeneinander mit den einkaufenden Fussgängern und eine ansprechende Ambiance im "Einkaufszentrum Dorfkerne" erzielt werden. In Variante 3 wird deshalb der durchfahrende



Verkehr von der Hauptstrasse ferngehalten, indem beispielsweise die Kreuzung Hauptstrasse / Hinterzweienstrasse riegelartig ausgestaltet wird und nur noch Fussgänger, Velos und den öffentlichen Bus durchlässt (Abb. 37). Der heute durchfahrende Verkehr wird die gesperrte Hauptstrasse zu einem guten Teil grossräumig, d.h. schon ab Kreuzung Rennbahn bzw. Rothausstrasse umfahren; der Rest wird im Norden über die Tramstrasse und im Süden über den Kirchplatz zur Sevogelstrasse bzw. zur Schulstrasse / Breitestrasse geführt, wie dies heute schon an Markttagen und bei gewissen Dorffesten der Fall ist.

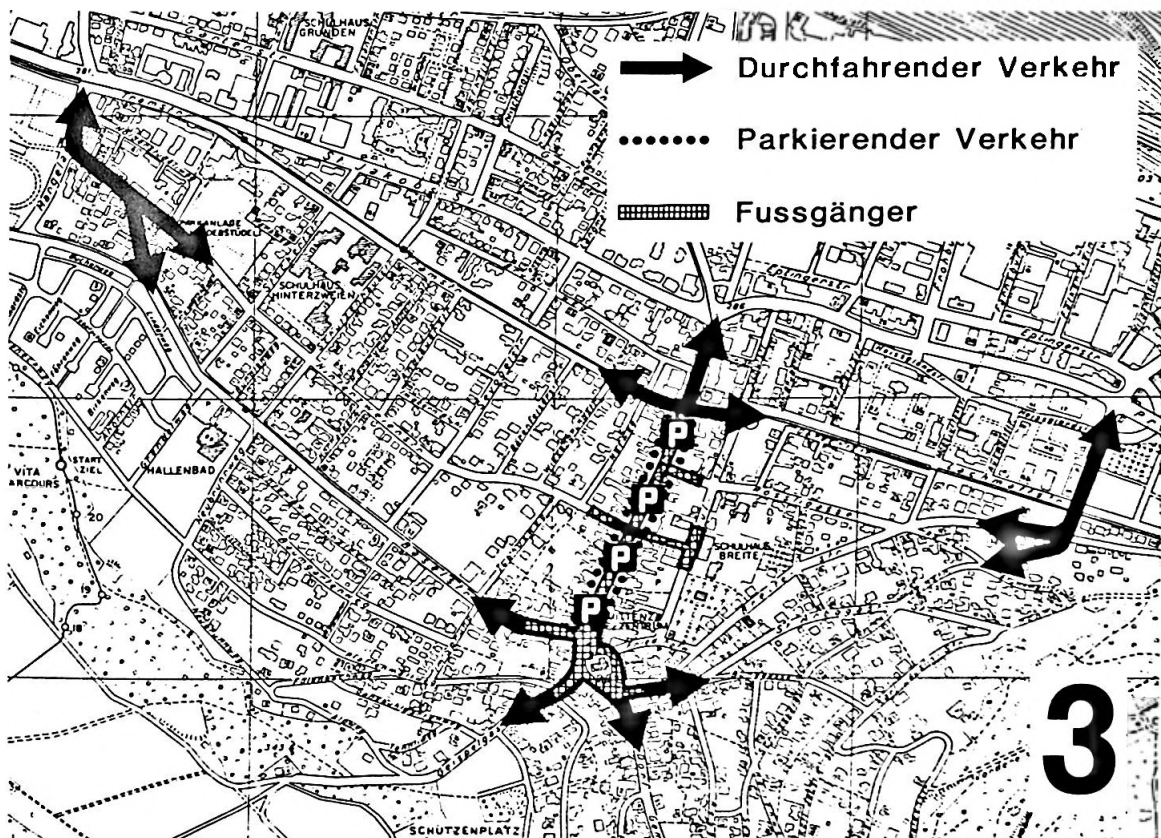


Abb. 37 : Dorfkern Variante 3 : Kein durchfahrender Verkehr



Der fussgängerfreundlich ausgestaltete Kernbereich kann bis vor das Schulhaus Breite und um die Kirche ausgedehnt werden. Er ist so auszugestalten (z.B. Belagswahl) und Beginn und Ende sind so klar zu markieren (z.B. Rampe zu aufgepflastertem Bereich), dass ihn die verbleibenden Fahrzeuge nur noch mit minimaler Geschwindigkeit befahren.

Es ist möglich, das Durchfahren des Riegels neben dem Bus noch weiteren Fahrzeugen zu gestatten, z.B. der Feuerwehr, Sanität, Post, Kehrichtabfuhr oder auch mit Ausnahmegewilligungen gewissen Fahrzeugen für den Warenumschlag. Ebenso ist es grundsätzlich möglich, den Riegel nur während gewisser Zeiten zu verfügen, z.B. werktags von 11.00 - 19.00 Uhr.

Allerdings stellt sich mit der Zunahme von Ausnahmegewilligungen wieder vermehrt das Problem der Ueberwachung und Durchsetzung des generellen Verbots. Die zeitlich beschränkte Anordnung verringert zudem die gestalterischen Möglichkeiten zur Erzielung einer fussgängerfreundlichen Atmosphäre, weil zwei recht verschiedene Betriebsarten des Verkehrs in der Hauptstrasse berücksichtigt werden müssen.

Am leichtesten liesse sich eine den Bedürfnissen der Fussgänger entsprechende Zone gestalten, wenn überhaupt keine privaten Motorfahrzeuge mehr in der Hauptstrasse berücksichtigt werden müssen. In Variante 4 (Abb. 38) kumulieren sich für den Motorfahrzeugverkehr die Auswirkungen der Varianten 2 und 3, durchfahrender und parkierender Verkehr umfahren den Dorfkern, teils allerdings grossräumig. Es fragt sich aber, ob die Anziehungskraft der Einkaufsmöglichkeiten im Muttenzer Dorfkern bzw. das diesbezügliche potentielle Einzugsgebiet genügend gross sind, um eine eigentliche Fussgängerzone zu rechtfertigen. Natürlich kann auch in dieser Variante das konsequente Regime auf gewisse Zeiten beschränkt und etwa nach Ladenschluss das Befahren der Hauptstrasse wieder gestattet werden.



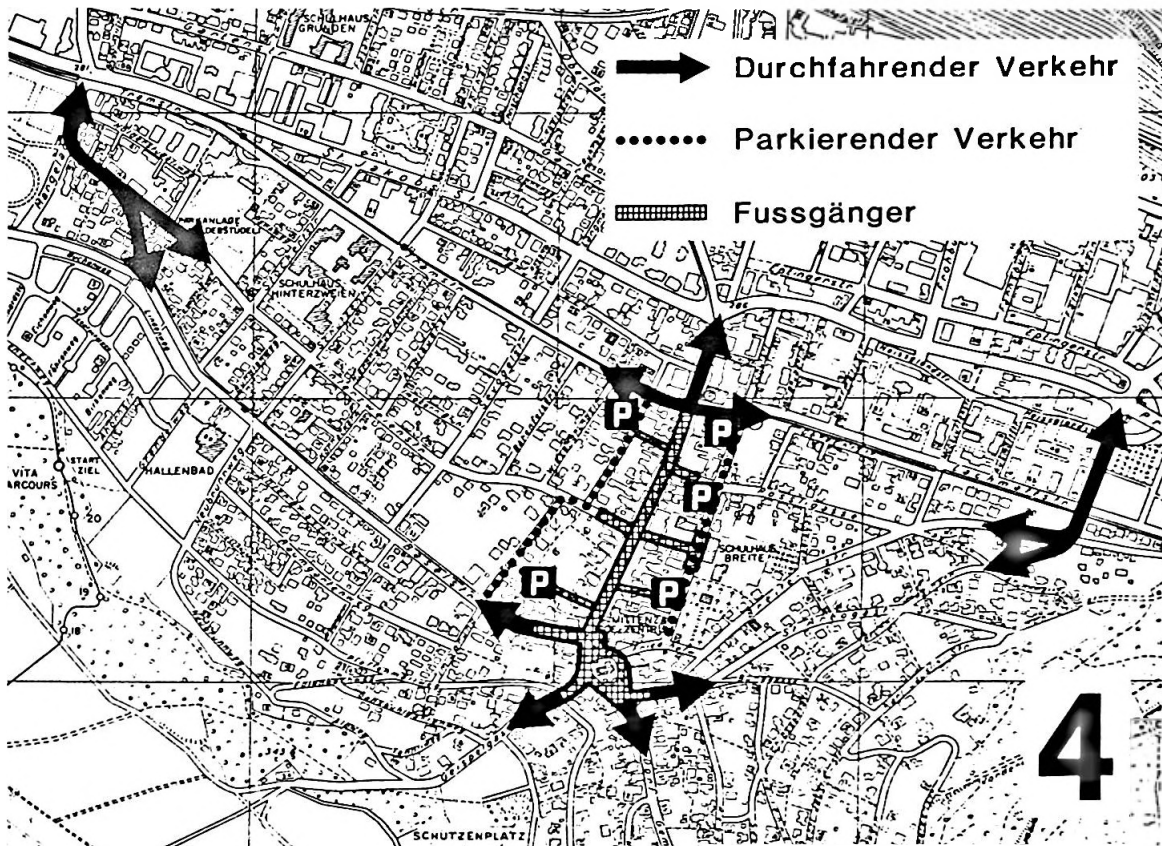


Abb. 38 : Dorfkern Variante 4 : Fussgängerzone ohne Verkehr

Um in der komplexen Frage der zukünftigen Gestaltung des Dorfkerne einer Lösung näher zu kommen, wird es notwendig sein, nach einer ersten Runde der Meinungsbildung die Gestaltungsmöglichkeiten der aussichtsreichsten Varianten durch ein Detailstudium - vielleicht mittels eines Wettbewerbs - zu konkretisieren.



## Baselstrasse

Das Verkehrsregime in der Hauptstrasse beeinflusst direkt das Verkehrsgeschehen in der Baselstrasse. Wie die Analyse einer Kennzeichenerfassung zeigt, ist der Durchgangsverkehr, der für eine Fahrt von der Münchenerstrasse zur Prattelerstrasse oder umgekehrt die Baselstrasse / Hauptstrasse benützt, nicht ganz so stark wie befürchtet und macht werktags etwa 13 % des gesamten Verkehrs in der Baselstrasse aus. Wird in der Hauptstrasse der durchfahrende Verkehr unterbunden, dann benützen diese 13 % gezwungenermassen die Margelackerstrasse / St. Jakobs-Strasse. Andernfalls müssten in der Baselstrasse Einschränkungen getroffen werden (z.B. Riegel oder Einbahnregelungen), die unerwünschterweise auch die restlichen 87 % treffen würden, die Quartierbewohner also, und zwar recht empfindlich ! Bei diesem Verhältnis von 13 : 87 überwiegen die Nachteile von Massnahmen zur Verhinderung des Durchgangsverkehrs.

Aber auch Massnahmen zur Reduktion der Geschwindigkeit (z.B. horizontale oder vertikale Versätze) sind problematisch, weil sie alle den öffentlichen Bus, der in der Baselstrasse zirkuliert, stärker treffen und bremsen als die anvisierten Personenwagen. Empfohlen werden kann der Einbau von Mittelinseln an mehreren geeigneten Stellen, z.B. beim Hallenbad. Dadurch entstehen optische Engpässe in der Fahrbahn, was zur Herabsetzung der Geschwindigkeit führt (Abb. 39). Zudem können die Fussgänger die

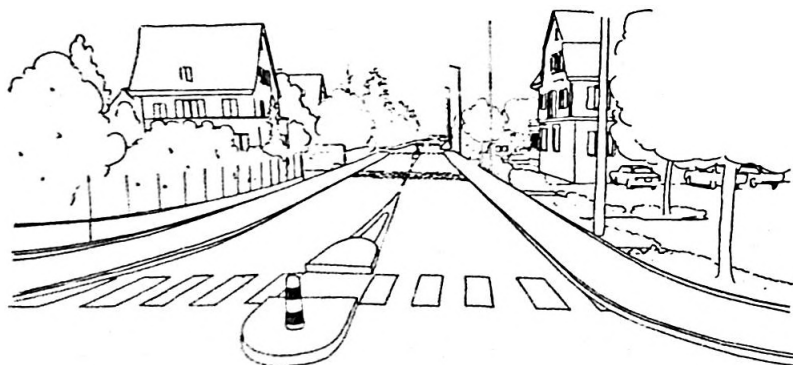


Abb. 39 : Mittelinseln bewirken eine langsamere Fahrweise und erleichtern dem Fussgänger das Ueberqueren der Strasse



Strasse besser überqueren, weil sie nur den Verkehr aus jeweils einer Richtung beachten müssen. Ferner soll versucht werden, mit periodischem Wechsel der Belagsstruktur spür- und hörbare Unterschiede des Rollgeräusches zu erzielen, was ebenfalls geschwindigkeitshemmend wirkt (Abb. 40).

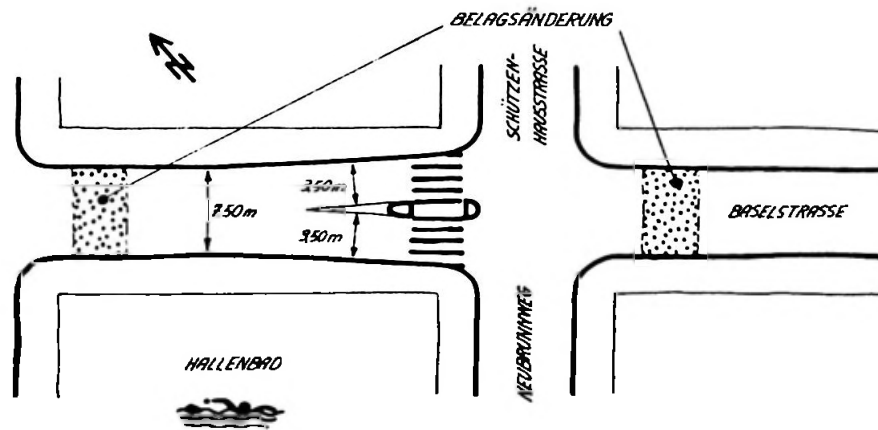


Abb. 40 : Auch Belagsänderungen mahnen zur Geschwindigkeitsdrosselung



## Ober-Dorf

Auch durch den Dorfteil südlich der Kirche rollt Durchgangsverkehr. Berufspendler aus Gempfen, Erholungsverkehr an schönen Nachmittagen und Wochenenden sowie Lastwagenverkehr zur Deponie Zinggibrunngraben machen fast die Hälfte des Verkehrs aus, der durchs Ober-Dorf fährt ! Was kann man dagegen unternehmen (Abb. 41) ?

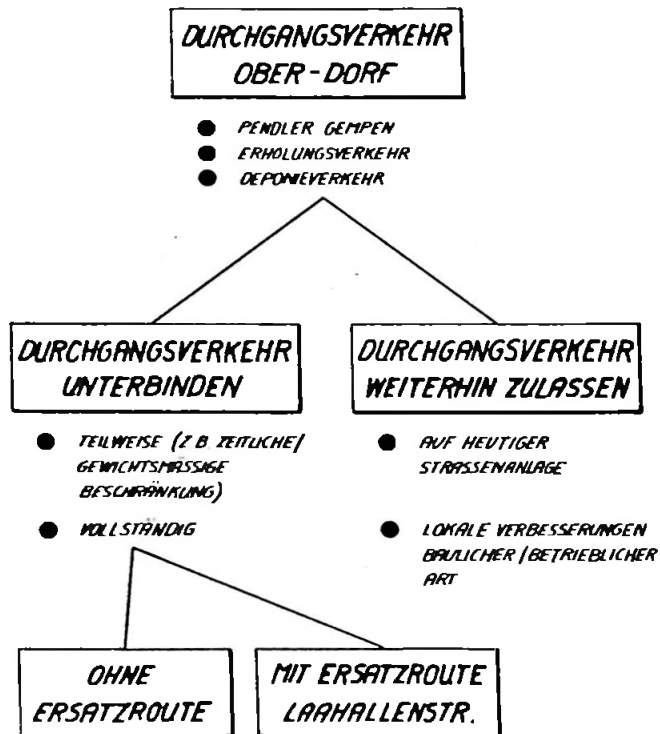


Abb. 41 : Handlungsmöglichkeiten bezüglich des Durchgangsverkehrs im Ober-Dorf



Eine Unterbindung des Durchgangsverkehrs ohne Ersatz durch den Bau einer neuen Verbindung zur Deponie und auf das Gempenplateau ist realistischerweise nicht durchführbar; zu kostbar sind für Muttenz die Benützung der Sulzchopf-Hütte und der Deponie Zinggibrunnengraben ! So gilt es denn, abzuwägen zwischen den Belästigungen der Bewohner des Ober-Dorfs durch den Durchgangsverkehr und der Beeinträchtigung der Erholungssuchenden durch den Bau und Betrieb einer neuen Strasse im Gebiet Egglisgraben. Auch mit noch so viel Analysen wird dies ein subjektiver, ein politischer, ein Ermessens-Entscheid bleiben.

Von einer Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus dem Ober-Dorf auf eine neue Strassenverbindung profitieren auch Baselstrasse und Hauptstrasse. Wenn Muttenz - entsprechend der Hauptaufgabe der vorliegenden Studie - eine konsequente Verbesserung der Lebens- und Wohnverhältnisse seiner Einwohner anstrebt, dann lässt sich die Eliminierung des Durchgangsverkehrs im Ober-Dorf rechtfertigen, weil dadurch nicht nur dieses Quartier, sondern auch Baselstrasse und Hauptstrasse entlastet werden, sodass sich eine Aenderung des Verkehrsregimes im Dorfkern im Sinne von Variante 3 leichter verwirklichen lässt. Bleibt umgekehrt in Dorfkern und Baselstrasse mehr oder weniger alles beim Alten, dann lässt sich wohl auch die weitere Duldung des Durchgangsverkehrs im Ober-Dorf durchaus rechtfertigen.

Im geltenden Strassennetzplan ist vorgesehen, den Durchgangsverkehr auf eine neue Strasse im Gebiet der Gemeindegrenze zu Pratteln zu verlagern. Das Projekt dieser Laahallenstrasse wurde in der Vergangenheit mit weiteren Projekten (Regionaldeponie Lachmatt und Sicherung des rutschgefährdeten Hangs bei der Römerburg) verknüpft. Da die terminlichen Voraussetzungen der Projekte jedoch sehr unterschiedlich sind, ist von dieser Projektkombination abzuraten. Ferner ist zu vermeiden, dass durch eine attraktive neue Strasse der Verkehr durch das Erholungsgebiet Egglisgraben unnötig gefördert wird. Empfohlen wird deshalb gegebenenfalls eine bescheidene Laahallenstrasse, die östlich des Schiessplatzes von der Muttenzerstrasse abzweigt und, zunächst dem Fussweg Lachmatthaldestrasse folgend, über eine Spitzkehre die Deponie erreicht (Abb. 42). Die

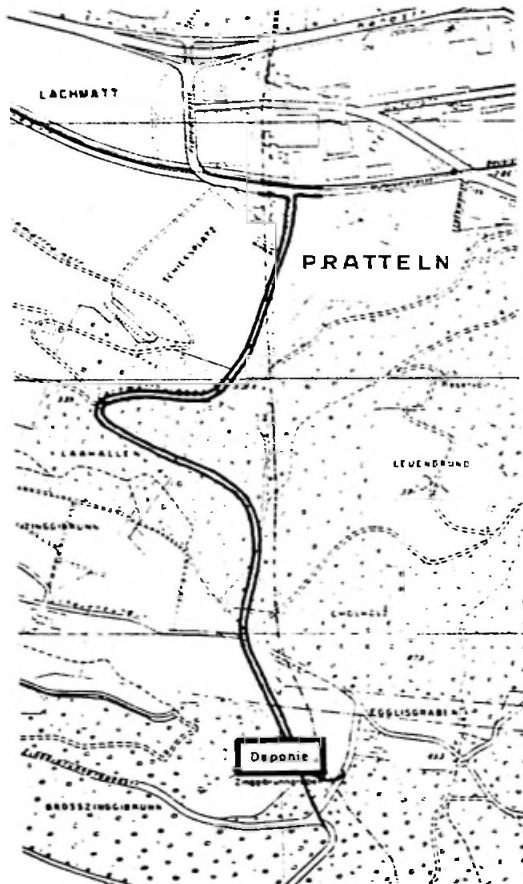


Abb. 42 :

*Mögliche Linienführung einer bescheidenen Laahallenstrasse*

Strasse ist bis zur Deponie auf die Bedürfnisse der zugelassenen Lastwagen auszurichten, kann jedoch ohne weiteres stellenweise einspurig angelegt werden (z.B. bei der Spitzkehre). Ab der Deponie soll eine kurze, schmale Verbindung die Weiterfahrt für Personenwagen zum Egglisgraben und zur Schönstatt ermöglichen. Die Strasse zur Sulzchopf-Hütte selbst soll im heutigen Zustand belassen und nicht ausgebaut werden. Nach Erstellung der Laahallenstrasse sind die Engentalstrasse beim Weierhof und die Langjurtenstrasse hinter der Gärtnerei Dobler für den Fahrverkehr zu sperren, damit die Entlastung des Ober-Dorfs und des anschliessenden Erholungsgebiets auch tatsächlich eintritt.



## Kantonsstrassen

Für die Kantonsstrassen ist der Kanton zuständig; die Gemeinde hat aber ein gewichtiges Wort mitzureden.

Laut Strassennetzplan ist beabsichtigt, in der St. Jakobs-Strasse / Prattelerstrasse den Längsverkehr bei den Kreuzungen Rennbahn und War-teck in eine Unterführung zu legen, bei der Rennbahn auch das Tram. Es wird der Gemeinde empfohlen, ihren Einfluss dahin geltend zu machen, dass auf diese Unterführungen verzichtet wird, und zwar aus folgenden Gründen :

- Die Kantonsstrasse schneidet das Dorf in zwei Teile. Dieser Zerschneidungseffekt wird im Bereich der Rampen, die beidseits jeder Unterführung erforderlich sind (also auf einer Länge von etwa 4 x 100 m), beträchtlich verstärkt: optisch durch den sich öffnenden Schlitz in der Strasse und das zur Sicherung erforderliche Geländer, faktisch, indem im Rampenbereich das Ueberqueren der Strasse und jedes Linksabbiegen unmöglich wird (Abb. 43).
- Im Abstand von weniger als 1 km verläuft parallel zur St. Jakobs-Strasse / Prattelerstrasse die 6-spurige Autobahn N2/3; eine massvolle Ausgestaltung der Kantonsstrasse ist deshalb angezeigt und vollauf genügend.
- Jeder namhafte Ausbau einer Strasse zieht Verkehr an. Dabei handelt es sich leider nicht nur um Schleichwegverkehr, der bisher durchs Quartier gefahren ist, sondern vor allem um Neuverkehr und Rückverlagerung von der Autobahn !
- Eine Erhöhung der Attraktivität der Kantonsstrasse wirkt sich zu Ungunsten des öffentlichen Verkehrs aus (vgl. Abb. 9).

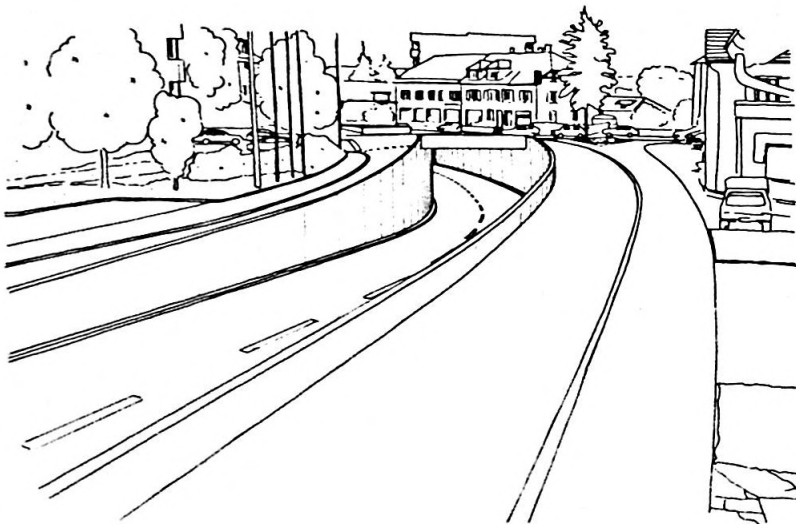
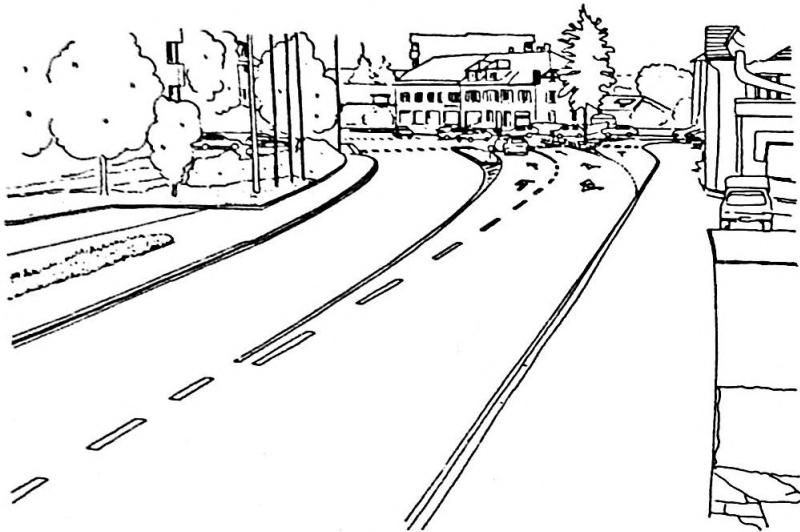


Abb. 43 : Rampen in der St. Jakobs-Strasse verstärken die Zerschneidung des Dorfes





- Von einer Leistungssteigerung infolge der Unterführungen profitiert lediglich der durchfahrende Längsverkehr. Für den Quer- und Abbiegeverkehr, der für die Einwohner von Muttenz viel wichtiger und der teilweise auch stärker ist als der Längsverkehr, verbleiben an der Oberfläche weniger Vorsortierspuren als heute (Abb. 44). Leistungsberechnungen haben gezeigt, dass dadurch die Wartezeiten auf der oberirdischen Kreuzung gegenüber heute eher vergrössert werden.

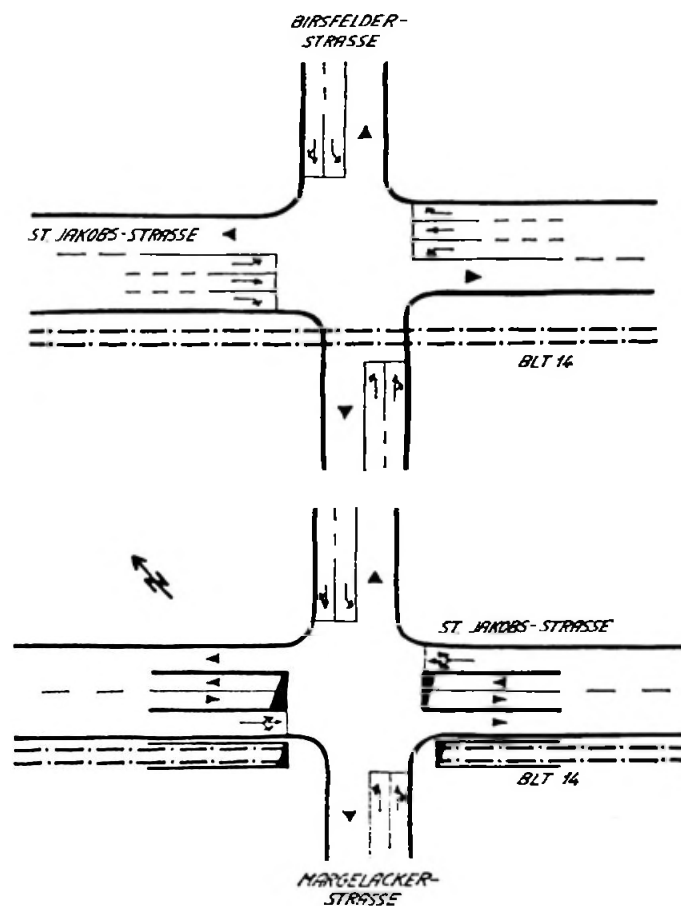


Abb. 44 : Neben der Rampe steht nur noch eine Vorsortierspur zur Verfügung, was die Leistung der oberirdischen Kreuzung reduziert



- Das Tram profitiert in keiner Weise von einer Unterführung; schon heute geniesst es absolute Priorität und kann die Kreuzung mit voller Geschwindigkeit befahren - schneller geht's auch in einer Unterführung nicht !
- Durch den Verzicht auf Längsunterführungen können beträchtliche Kosten gespart werden. Umso rascher sollten die bestehenden Lichtsignalanlagen auf modernste Mikroprozessor-Technik umgerüstet werden, wodurch die unplausiblen Wartezeiten beseitigt und die Bedürfnisse der Fussgänger und Velofahrer besser berücksichtigt werden können. Damit wäre es auch möglich, den geringen Mehrverkehr infolge der Massnahmen zur Verkehrsberuhigung problemlos zu bewältigen.

Diese Gründe wiegen schwerer als die Komfort- und Leistungssteigerung, die die Unterführungen dem Längsverkehr Basel - Pratteln bringen würden; die St. Jakobs-Strasse / Prattelerstrasse und das Tram sollten deshalb à niveau bleiben. Für die Kantonsstrasse genügen grundsätzlich zwei komfortable Fahrspuren, ergänzt durch die erforderlichen Vorsortierspuren vor den Kreuzungen und ausgerüstet mit modernen Lichtsignalanlagen. Bei der Rennbahnkreuzung soll die Ausfahrt aus der Tramstrasse nur noch für Velofahrer gestattet werden, die Einfahrt kann für Motorfahrzeuge als Rechtsabbieger aus der Margelackerstrasse weiterhin offen bleiben (vgl. Abb. 21).

Die Warteckkreuzung liegt in unmittelbarer Nähe des Dorfzentrums. Es ist deshalb besonders wichtig, dass die Dorfteile nördlich und südlich der Kreuzung optimal - insbesondere für Fussgänger und Velofahrer - miteinander verbunden werden. Für das Detailstudium dieser Kreuzung soll die Möglichkeit, eine zweite Ebene zu benutzen, nicht von vornherein ausgeschlossen werden.



## Geschwindigkeitsreduktion

In den Hearings wurde bei vielen Strassen die zu hohe Geschwindigkeit des Verkehrs beanstandet. Die bisher beschriebenen Vorschläge sind darauf ausgerichtet, den Durchgangsverkehr aus den Quartieren zu vertreiben: weniger Verkehr !

In den entlasteten Quartierstrassen wird sich der Verkehr aber auch verlangsamen (Abb. 45). Untersuchungen haben klar ergeben, dass kurz nach Beginn der Fahrt und kurz vor ihrem Ende grundsätzlich langsamer gefahren wird als mitten drin, man fühlt sich "noch zu Hause" und noch nicht "auf voller Fahrt". Dennoch wird auch nach der Verwirklichung der vorgeschlagenen Massnahmen der verbleibende Verkehr auf einigen, insbesondere langen und geraden Strassen weiterhin zu schnell fahren. Hier wird auf Begehren der Anwohner und in enger Zusammenarbeit mit ihnen aus dem im Kapitel "Grundsätzliches" beschriebenen Instrumentarium eine massgeschneiderte Lösung zu entwickeln sein, wie dies etwa für die Baselstrasse bei den Beschreibungen der Massnahmen in der Kammer D angedeutet wird. Bei dieser Aufgabe werden dann vor allem auch die horizontalen und vertikalen Versätze (z.B. wechselseitiges Parkieren bzw. Aufpflasterungen) zur Anwendung kommen.

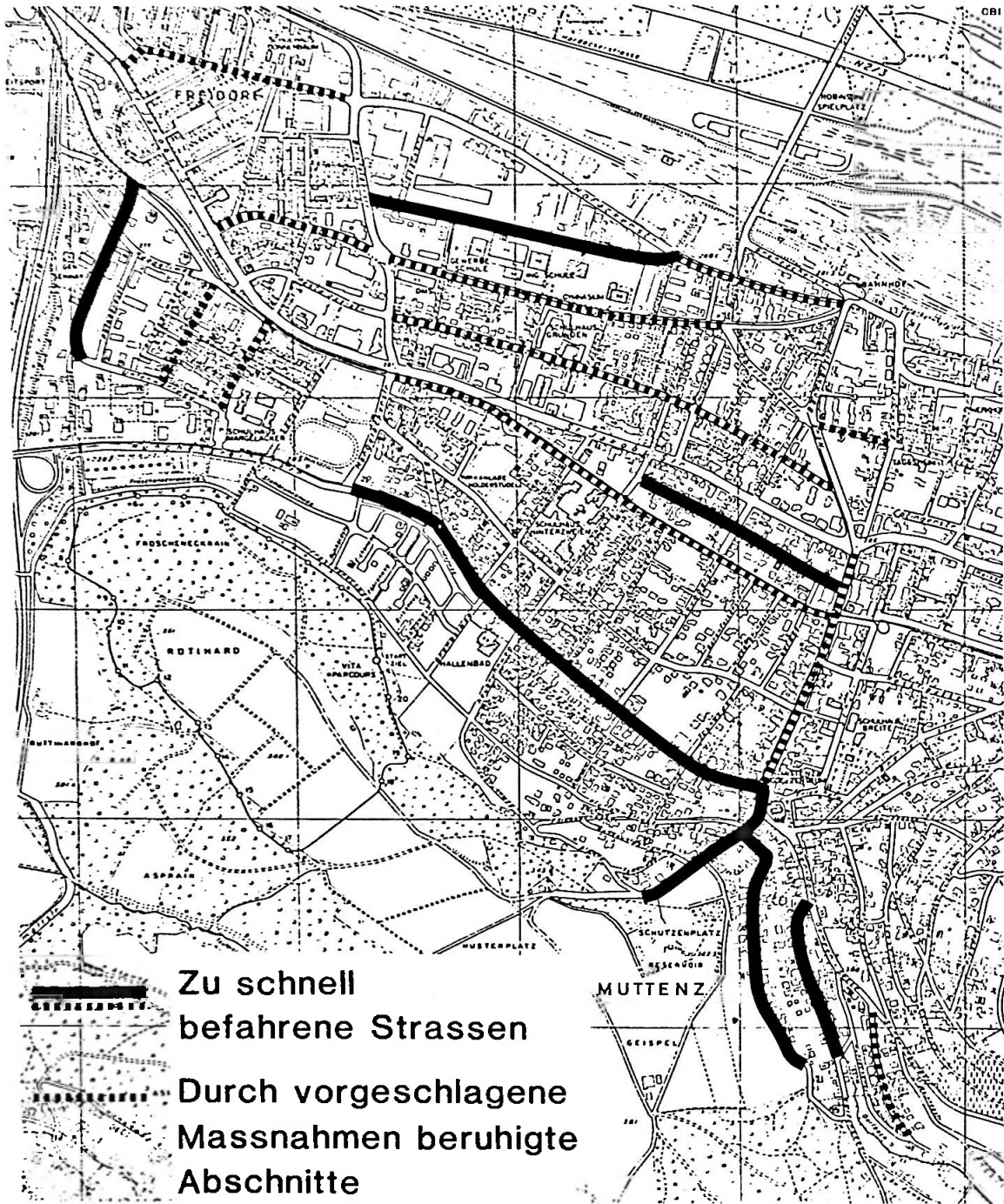


Abb. 45 : Auf den durch die Massnahmen nicht beruhigten Strassen können horizontale oder vertikale Versätze Abhilfe bringen



## Verkehrsverlagerungen

Im Kapitel "Motorfahrzeuge" wurde dargestellt und begründet, wie der Verkehr in den Quartierstrassen der vier Kammern von Muttenz beruhigt, d.h. vermindert und verlangsamt werden kann. Mit zehn Riegeln, fünf umgestalteten Torbereichen und fünf Aenderungen des geltenden Strassennetzplans kann dieses Ziel verwirklicht werden (Abb. 46). Der Verkehr im Dorfkern soll neu organisiert und der Strassenraum entsprechend ausgestaltet werden. Bei den Kantonsstrassen ist auf den Bau von Längsunterführungen zu verzichten; dafür sind die bestehenden Lichtsignalanlagen möglichst bald zu modernisieren.

Das verfügbare Zahlenmaterial der Verkehrserfassungen gestattet es nicht, die Verkehrsverlagerungen als Folge der vorgeschlagenen Massnahmen exakt zu berechnen. Dennoch wurde versucht, die Veränderungen in einigen Strassenquerschnitten, in denen im Herbst 1983 der Verkehr gezählt worden ist, abzuschätzen (Abb. 47). Die Verkehrsmenge insgesamt bleibt dabei unverändert. Wie im Abschnitt "Dorfkern" erwähnt, wird infolge eines Riegels in der Hauptstrasse der Verkehr nicht nur in der Breitestrasse zunehmen. Auch im östlichen Abschnitt der Tramstrasse etwa oder im westlichen Teil der Baselstrasse wird die Verkehrsmenge ansteigen, was in Abb. 47 nicht dargestellt werden konnte, da von diesen Strassenabschnitten keine brauchbaren Zählresultate vorliegen.

Das Ziel, die Quartierstrassen zu entlasten und den Verkehr vermehrt auf die Hauptstrassen zu verweisen, wird mit den vorgeschlagenen Massnahmen erreicht; aus den heute stark befahrenen Strassen, auf denen die Quartierkammern durchfahren werden können, werden Stichstrassen, die nur noch Schlaufenfahrten der Quartierbewohner zulassen (Abb. 48).

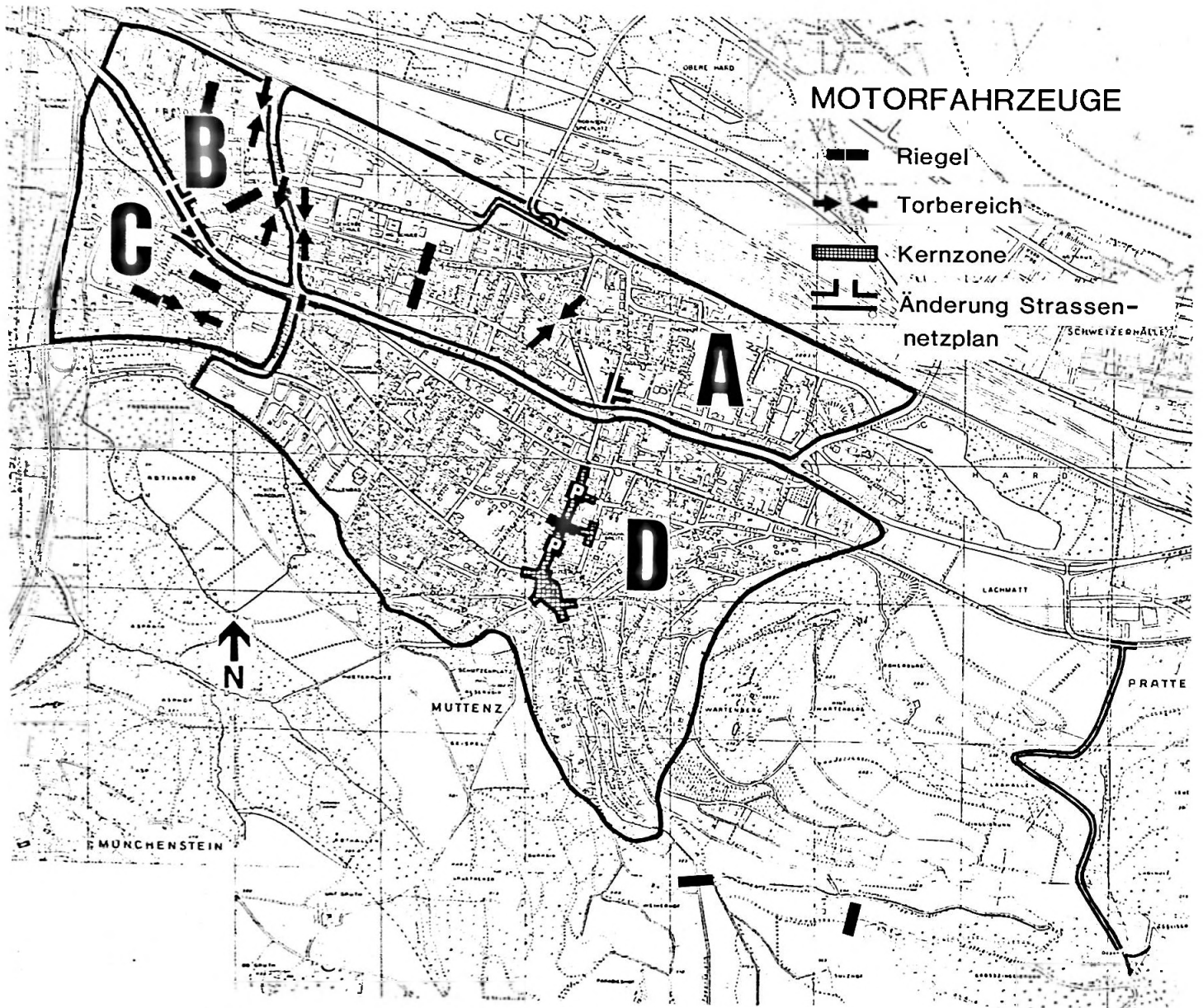


Abb.46 : Massnahmen betreffend Motorfahrzeuge in den 4 Kammern

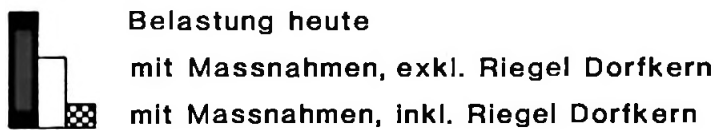
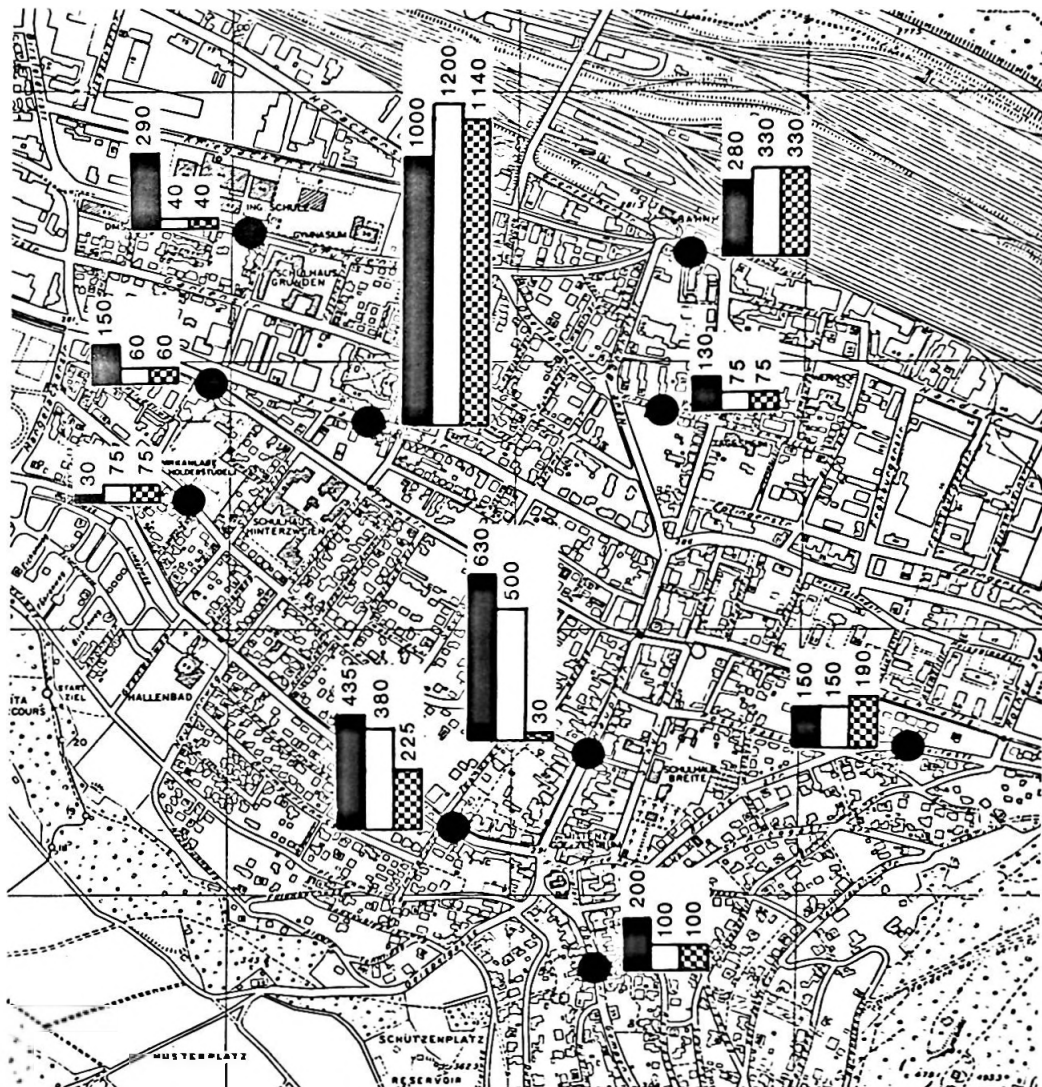


Abb. 47 : Verlagerungen des Verkehrs als Folge der Massnahmen zur Verkehrsberuhigung

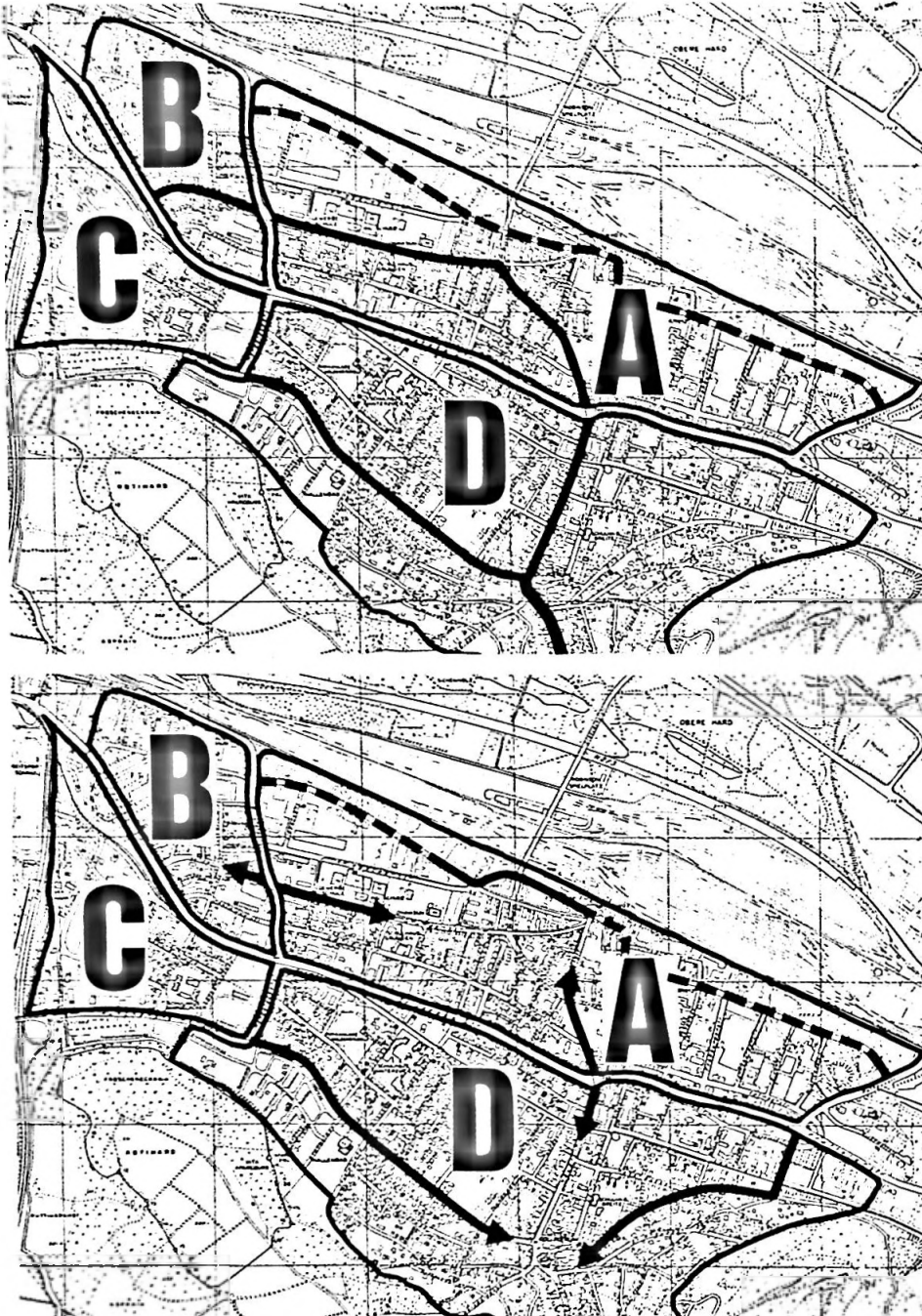


Abb. 48 : Heute können Quartierkammern durchfahren werden, künftig gestatten die Stichstrassen nur noch Schlaufenfahrten





## EMPFEHLUNGEN

Die in den vorangegangenen Kapiteln dargelegten Vorschläge zur Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität in MuttENZ sind sehr unterschiedlich in Bezug auf Kostenaufwand, rechtliche Voraussetzungen, Entscheidungsträger, Vorbereitungszeit usw. Etliche Massnahmen können auch zunächst einmal versuchsweise und provisorisch eingeführt und die definitiven Entscheide vom Ergebnis einer Gegenüberstellung der Zustände vorher und nachher abhängig gemacht werden.

Es wird empfohlen, die vorgeschlagenen Massnahmen in Berücksichtigung ihrer Dringlichkeit, Wirksamkeit, Aufwendigkeit und Komplexheit in folgenden Etappen zu realisieren :

- kurzfristig
- Riegel in Gründenstrasse und Gartenstrasse provisorisch einrichten
  - Vortrittsregelung bei der Einmündung der Oberländerstrasse in die Neue Bahnhofstrasse ändern
  - Änderungen des Strassennetzplanes vornehmen
  - Riegel in Schanzweg, Lutzertstrasse, Reichensteinerstrasse und Käppelibodenweg provisorisch einrichten
  - Gespräche mit BLT betr. Änderungen bei der Buslinie 63 aufnehmen
  - Gespräche mit Kanton betr. Kantonsstrassen und regionale Velorouten aufnehmen
  - Dorfkerngestaltung konkretisieren (Wettbewerb)
  - Lastwagenumfahrung beim Bahnhof projektieren
  - Reduzierte Laahallenstrasse projektieren
  - Anschluss der Veloroute bei der Rennbahnkreuzung verbessern



- mittelfristig
- Bewährte Riegel definitiv gestalten
  - Torbereiche umgestalten, insbesondere Oberländerstrasse / Neue Bahnhofstrasse
  - Anschluss Käppeli projektieren
  - Mittelinseln in Baselstrasse einbauen
  - Laahallenstrasse realisieren
  - Riegel südlich Ober-Dorf einrichten
  - Lastwagenumfahrung beim Bahnhof realisieren.
- langfristig
- Dorfkern umgestalten



## SCHLUSSWORT

Die Frage, ob und wie man in Muttens dem Verkehr zu Leibe rücken soll, wird von der Bevölkerung naturgemäss nicht einheitlich beantwortet. Jede Massnahme hat zwei Seiten, und beim Abwägen der Vor- und Nachteile setzt jeder die Gewichte etwas anders, der Anwohner anders als der Autofahrer, der Junge anders als der Alte, der Behinderte anders als der Sportler. Es ist unerlässlich, dass sich Bevölkerung und Behörde mit Aufgabenstellung, Vorschlägen und Konsequenzen der vorliegenden Studie intensiv auseinandersetzen, wenn ein tragfähiger Konsens gefunden werden soll. Kunst der politischen Instanzen wird es auch hier sein, den Lösungen zum Durchbruch zu verhelfen, die einen optimalen Interessenausgleich der verschiedenen Ansichten bringen. Möge dabei auch die Weitsicht nicht zu kurz ausfallen !

Wir haben mit der vorliegenden Studie Vorschläge bereitgestellt, mit denen gegenüber heute die Bedürfnisse des Wohnens etwas stärker berücksichtigt werden als diejenigen des Verkehrs. Wir sind der festen Ueberzeugung, dass diese Akzentverschiebung im Interesse des Menschen liegt und der kommenden Entwicklung entspricht. Und so möchten wir dem schönen Dorf am Fuss des Wartenbergs zurufen:

*Muttens, sieh' zu, dass  
die Kirche im Dorf bleibt,  
nicht aber der Verkehr !*

