



Matthias Sprenger

Diplomand	Matthias Sprenger
Examinator	Andreas Forrer
Experte	Urs Kast, Kanton Appenzell Ausserrhoden, Departement Bau und Umwelt, Tiefbauamt, Herisau, AR
Themengebiet	Verkehr

Kantonsstrasse Teufen (AR)–Haslen (AI)

Konflikt Fussgängerübergang-Bushaltestelle



Momentane Konstellation von Bushaltestelle und Fussgängerstreifen

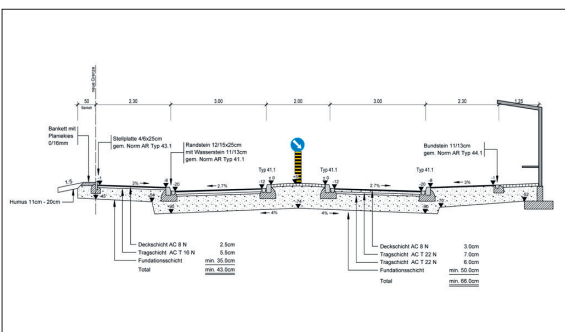
Ausgangslage: Die Haslenstrasse stellt eine wichtige Verbindung von Appenzell nach Teufen dar. Mit dem Anschluss an die Hochleistungsstrasse wird die Strecke zur schnellsten Verbindung nach St. Gallen, was zu einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 2200 Fahrzeugen führt. Auf dem Abschnitt Schönenbühl bis Sammelbühl ist die Konfliktstelle Bushaltestelle-Fussgängerstreifen bereits bekannt. Die überholenden Fahrzeuge bei der Haltestelle gefährdeten die Sicherheit der Fussgänger massiv, weshalb die Haltestellen als Sofortmassnahme beidseitig vom Fussgängerstreifen wegverschoben wurden. Die eine Haltestelle liegt nun direkt vor der Einmündung einer Nebenstrasse, was zu schlechten Bedingungen für die Buspassagiere führt und deshalb als Endzustand untauglich ist. Obwohl sich im Einzugsgebiet der Haltestellen ein Behindertenheim befindet, sind die Haltestellen nicht behindertengerecht.

Vorgehen: Mithilfe einer Sicherheitsanalyse wurden die vorhandenen Sicherheitsdefizite im betrachteten Abschnitt erkannt und aufgelistet. Hierbei fand auch die Unfallstatistik der letzten zehn Jahre Beachtung. Innerhalb einer Variantenstudie wurden drei verschiedene Möglichkeiten zur Behebung des Problems und zur Verbesserung der Sicherheit aufgezeigt. Die Bauherrschaft hat sich für die Variante mit einer Mittelinsel entschieden, welche in einem Vorprojekt ausgearbeitet wurde.



Situation mit Mittelinsel

Ergebnis: Um die Behindertengerechtigkeit zu gewährleisten, beträgt die Inselbreite zwei Meter. Die Mittelinsel wird zentrisch angeordnet, was eine Verschiebung der Fahrbahnen und des Trottoirs um einen Meter erfordert. Da die Befahrbarkeit auch für Lastfahrzeuge der Kategorie A ermöglicht werden soll und eine optimale Linienführung gewünscht wird, sind Anpassungen des Strassenverlaufs auf einer Länge von 90 Metern nötig. Die Leistungsfähigkeitsberechnung des Knotens hat ergeben, dass der Strassenabschnitt während der Bauzeit auch einspurig mit Ampeln betrieben werden kann, ohne dass grössere Rückstaus zu erwarten sind. Damit sowohl Fuss- als auch Strassenverkehr ermöglicht werden, ist eine Aufteilung in vier Bauetappen sinnvoll. Durch den Bau der Mittelinsel verbessert sich die Sicherheit für sämtliche Verkehrsteilnehmer, und die Behindertengerechtigkeit ist sichergestellt. Für das Überwinden der Steigung von 8,1% wird zwischen dem Kreisel und der Alten Haslenstrasse ein Radstreifen angeordnet.



Normalprofil