

KREISEL HEILIGHOLZ MÜNCHENSTEIN

In den letzten Jahren wurden viele Kreuzungen zu Kreisverkehrsplätzen umgebaut. Nun hat sich ergeben, dass zu breite Kreiselfahrbahnen bei dieser Knotenform zu Unfällen führen können und vielerorts eine Überprüfung der Knoten vor allem in Bezug auf die Verkehrssicherheit vorgenommen werden muss. Häufig finden diese Überprüfungen im Rahmen der Planung von Unterhaltsarbeiten statt und werden zusammen mit diesen Arbeiten umgesetzt.

Kontrolliert werden am Kreisel vor allem die Ablenkwinkel, Knotensichtweiten, Schleppkurven für Busse und noch grössere Fahrzeuge, Führung des Fuss- und Radverkehrs und auch die vorhandene Beleuchtung. Um die gemäss Norm erforderlichen Ablenkwinkel zu erreichen, werden häufig Kreiselinnenringe erstellt, die nur für grössere Fahrzeuge befahrbar sein sollten. Dies wird mit einem von der eigentlichen Fahrbahn um 4 cm erhöhten Bereich erreicht (Kante abgefast). Vornehmlich erfolgt der Bau dieses Innenringes aus unarmiertem Beton (löst wenig Unterhaltsarbeiten aus).

Beim Kreisel Heiligholz in Münchenstein handelt es sich um einen ausgewiesenen Unfallschwerpunkt. Im Rahmen der nötigen Belagserneuerung des Deckbelages wurde auch die Optimierung der Verkehrssicherheit mittels Bau eines um 4 cm gegenüber der Fahrbahn erhöhten und farblich abgesetzten Innenringes angestrebt. Dieser Betoninnenring mit Dicke von 22 cm wurde in zwei Bauetappen unter Verkehr erstellt. Mit zusätzlichen Anpassungen an der Strassengeometrie und bei den Beleuchtungsstandorten konnten ebenfalls Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden.

Bauherrschaft	Tiefbauamt Basel-Landschaft, Kantonsstrassen/Kreis 1
Referenzperson	Herr R. Leu (TBA BL, Kantonsstrassen Kreis 1)
Bausumme	CHF 400'000
Erbrachte Leistungen	Ausführungsplanung, Ausschreibung, Bauleitung und Inbetriebnahme
Zeitraum	November 2013 bis April 2016



Betoninnenring mit neuem Deckbelag



Ansicht erhöhter Betoninnenring

KNOTENPUNKTE

Die Gestaltung eines Knotenpunktes wird durch viele Parameter beeinflusst. So müssen meist auf engen Platzverhältnissen möglichst viele Fahrbeziehungen für Autos, Tram, Bus, Velo und Fussgänger angeboten werden. In den letzten Jahren werden auch immer mehr Knotenpunkte zu Kreisverkehrsplätzen umgestaltet.

Diese Knotenform kann unter bestimmten Voraussetzungen Verbesserungen bezüglich Gestaltung, Verkehrsfluss, Sicherheit und zum Teil auch bezüglich Leistungsfähigkeit bringen. Andererseits ermöglichen gesteuerte Knoten auch die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs oder die Beeinflussung einzelner Verkehrsströme.