

Monitoring Road Safety Audit

UNF Bahnhof Gersagt bis Kreisel Sonnenplatz (exkl.)
Gersagstrasse

19. Mai 2026

Auditor			Projektverfasser		Projektleiter		
Beurteilung Bericht RSA			Einschätzung der Beurteilung		Würdigung der Einschätzung		
Nr.	Analyse RSA / Sicherheitsdefizit	Einfluss auf die Verkehrssicherheit	Hinweise für die weitere Projektbearbeitung Massnahme, Vorschlag Auditor	Einigkeit	Begründung	Einigkeit	Begründung
1	Positionierung Fussgängerstreifen 70.33: Anordnung Fussgängerstreifen ohne Versatz für Fussgänger, südlich bestehende Umlaufbügel Soll: Die Anordnung von Fussgängerstreifen in der Achse ohne Versatz für Fussgänger ist nur dann zulässig, wenn ein verkehrstechnischer Bericht aufzeigt, dass eine ausreichende Sicherheit gewährleistet ist.	mittel	Es wird empfohlen, den Fussgängerstreifen zu den Zugängen (Perron und Überbauung) versetzt anzuordnen.	Ja	Die bestehenden Umlaufschranken im Bereich des Perronzugangs werden im Projekt beibehalten. Zudem ist aus heutiger Sicht, aufgrund des geplanten SBB-Projekts Bahnhof Gersagt, nicht bekannt, ob der bestehende Zugang in der Lage bestehen bleibt oder verschoben wird. Aus diesem Grund wird auf eine Verschiebung des Fussgängerstreifens verzichtet.		
2	Knotendimensionierung 20.92: grosser Knoten Soll: Die Gestaltung der Knoten selbst soll möglichst kompakt sein.	unbedeutend	Da künftig die Unterführung ausgebaut wird und dadurch eine durchgängige Veloverbindung geschaffen wird, ist die Aufhebung des Radstreifens oder das Befahren durch die Busse im Kurvenbereich nicht zweckmässig. Trotzdem sollte nochmals geprüft werden, ob der Knoten möglichst kleinräumiger gestaltet werden kann.	Ja	Aufgrund des geplanten Projekts wird auf eine Redimensionierung verzichtet, zudem kann bei einer reduzierten Knotendimension kein eigenständiger Radweg umgesetzt werden.		
3	Linksabbiegen in Rechtskurven (Veloverkehr)	mittel	Im vorliegenden Fall ist die Anordnung eines geschützten Bereichs aufgrund der beengten	Ja	Die Situation wurde im Zuge des BGK geprüft, die Erfahrung zeigt, dass die		

	<p>20.92: Linksabbiegen in Rechtskurve ohne zusätzliche Massnahmen</p> <p>Soll: Bei geradeaus führenden Hauptbeziehungen für den Veloverkehr sind nach rechts abgelenkten Hauptstrassen problematisch.</p>		<p>Strassenverhältnisse und aufgrund des Busverkehrs kaum möglich. Ausserdem ist das Konfliktpotential aufgrund der abweichenden Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h reduziert. Trotzdem wird empfohlen zu prüfen, ob weitere Massnahmen umgesetzt werden können (z.B. Mittelbereich durch Pflasterung, Rechtsvortritt inkl. Markierung).</p>		<p>Hauptradwegverbindung nicht zwischen Sonnenplatz und Waldstrasse sondern zwischen Waldstrasse und Rüeggisingerstrasse Nord verläuft. Es wurde im BGK ebenfalls ein Rechtsvortritt-Regime im Knotenbereich geprüft, dies führte zu einem Konflikt mit der Verbesserung der Fussgängersituation und wurde daher nicht weiterverfolgt. Mit den geplanten Überbauungen und dem Ausbauprojekt der SBB wird ein Zuwachs der ÖV-Nutzer erwartet.</p>		
4	<p>Beginn Radstreifen</p> <p>20.92: Radstreifen beginnt in Verzweigungsbereich, angrenzender Fahrstreifen verengt sich nach dem Knoten</p> <p>Soll: Bei der Knotengestaltung ist insbesondere sicherzustellen, dass alle Bereiche der Anlage durch den Veloverkehr sicher befahren werden können...</p>	mittel	<p>Im Knotenbereich sind die gefahrenen Geschwindigkeiten reduziert. Ausserdem wird künftig die Unterführung ausgebaut und eine durchgängige Veloverbindung geschaffen. Aus den genannten Gründen ist die Aufhebung des Radstreifens kaum zweckmässig. Sollte die Unterführung allerdings längerfristig nicht erstellt werden, ist die Einkürzung des Radstreifens (bis nach der Kurve) und die Verschmälerung des Fahrstreifens im Knotenbereich angezeigt (siehe Nr. 2).</p>	Ja	<p>Die Knotengeometrie wurde mit dem Projekt «Knoten Gersag» (zurzeit in Bau) und dem geplanten SBB-Projekt abgestimmt. Ziel ist es nach Abschluss beider Projekte einen durchgängigen Radstreifen sicherzustellen.</p>		
5	<p>Verschwenk</p> <p>110.00 – 120.00: starker Verschwenk, Mitbenutzung Mittelstreifen durch Gelenkbus</p> <p>Soll: Befahren des Mittelstreifens unterbinden und linksabbiegende Fahrzeuge mit Verkehrsinsel schützen.</p>	mittel	<p>Es wird empfohlen, den Verschwenk weniger stark auszubilden, sodass die Befahrbarkeit für den Bus auch bei einem linksabbiegenden Fahrzeug gegeben ist.</p>	Ja	<p>Dies wurde geprüft und kann infolge der örtlichen Gegebenheiten nicht optimiert werden. Die Situation wird akzeptiert.</p>		
6	<p>Überschleppte Fussgängerbereich</p> <p>10.00: Heck des Standard-/Gelenkbus überschleppt das Trottoir</p> <p>Soll: Minimieren von Strecken an verkehrsorientierten Strassen, auf denen Fussverkehr direkt und ohne Schutz oder eigene Verkehrsfläche dem MIV ausgesetzt ist.</p>	mittel	<p>Vermutlich lässt sich die Problematik nicht gänzlich beheben, es wird aber trotzdem empfohlen zu prüfen, ob sich die Situation für den Fussverkehr bzw. längerfristig auch für den Veloverkehr (Ausbau Unterführung) verbessern lässt (siehe auch Nr. 2 und 4).</p>	Ja	<p>Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten kann die Situation nicht in diesem Projekt gelöst werden.</p>		
7, 8	<p>Grundstückzufahrten und Rückwärtsmanöver im Knotenbereich</p> <p>25.00: Zu-/Wegfahrt Entsorgung und Parkierung Parzelle-Nr. 202 im Knotenbereich.</p>	mittel	<p>Es wird empfohlen zu prüfen, ob im Rahmen der Überbauung die Entsorgung anders geregelt werden kann. Ausserdem sollte spätestens im Rahmen einer künftigen Baubewilligung bei der Parzelle-Nr. 202 die Zufahrt unterbunden bzw. eingeschränkt werden.</p>	Ja	<p>Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten kann die Situation nicht in diesem Projekt gelöst werden. Es wird vermerkt, dass dies in den entsprechenden Baugesuchen</p>		

<p>Soll: Grundstückzufahrten sind unerwünscht in Knotenbereichen. Rückwärts darf nur im Schritttempo gefahren werden. Das Rückwärtsfahren über Bahnübergänge und unübersichtliche Strassenverzweigungen ist untersagt.</p>		<p>untersucht wird. Bei den Unterflurcontainer wurde dies geprüft, aufgrund der wenigen Manöver pro Woche ausserhalb der Hauptverkehrszeiten wurde dies akzeptiert.</p>	
--	--	---	--

Daniel Speck
Projektverfasser


20.05.2026
Datum / Unterschrift

Yassin al Yassin
Projektleiter

21.05.2026
Datum / Unterschrift