



Gemeinde Reinach

**Gemeinde Reinach**

## **Verkehrssicherheitskonzept**



8. September 2020

**BP**  
**BALLMER + PARTNER AG**

dipl. Ingenieure ETH/SIA/SVI  
Distelbergstrasse 22, 5000 Aarau  
Tel 062 825 26 30  
[www.ballmer-partner.ch](http://www.ballmer-partner.ch)

Auftraggeber	Gemeinde Reinach Bau und Planung  Philipp Rüber, Leiter Bau und Planung Martin Wernli, Leiter Tiefbau
Bearbeitung	Ballmer + Partner AG dipl. Ingenieure ETH/SVI/SIA Distelbergstrasse 22 5000 Aarau  Christian Kuhn, dipl. Bau- und Wirtschaftsing. FH Ivan Zietala, MSc ETH Bau-Ing. Patrick Bur, MSc Geografie
Version	Schlussbericht

## Zusammenfassung

Zur Erhöhung der Sicherheit der Strasseninfrastruktur der Gemeinde Reinach wurde 2016 im Kommunalen Gesamtplan Verkehr KGV der Gemeinde Reinach beschlossen ein Verkehrssicherheitskonzept zu erstellen.

2018 wurde die Ballmer + Partner AG mit der Erarbeitung des Verkehrssicherheitskonzeptes beauftragt.

Mit der Initiierung des Projektes wurde eine Arbeitsgruppe mit Mitgliedern aus der Bevölkerung und Verwaltung gebildet, welche die Erarbeitung des Verkehrssicherheitskonzeptes begleitet.

Um Sicherheitsdefizite auf den Gemeindestrassen aufzudecken, wurde im Rahmen einer öffentlichen Mitwirkung die Bevölkerung Reinachs gebeten, Hinweise zu möglichen Problemen zu geben. Der Rücklauf war mit rund 61 Meldungen erfreulich gross.

Auf Basis dieser Eingaben und im Rahmen der Arbeitsgruppe wurden danach Begehungen vor Ort durchgeführt und ein Erhebungskonzept festgelegt.

Durch die Analyse dieser Begehungen und Erhebungen konnten unterschiedliche Sicherheitsdefizite identifiziert werden. In der Arbeitsgruppe wurde daraufhin beschlossen, dass diese Risiken und Defizite mit zwei Massnahmenarten behoben oder mindestens entschärft werden sollen:

- Allgemeine Verbesserung durch gebietsweise Massnahmen (Verkehrsberuhigung z.B. durch Tempo 30)
- Punktuelle Verbesserung bei lokalen Gefahrenstellen durch Einzelmassnahmen.

In der Folge wurde ein provisorischer Perimeter für Tempo-30-Zonen und eine Liste mit lokalen Massnahmenvorschlägen erstellt. Diese Massnahmen können ebenfalls in unterschiedliche Phasen unterteilt werden. In einer ersten Phase können Massnahmen umgesetzt werden, welche aus dem Verkehrssicherheitskonzept hervorgehen. Danach folgen Massnahmen, welche im Zusammenhang mit grösseren Strassenprojekten (z.B. Strassensanierungen) umgesetzt werden.

Der Berichtsentwurf zum Verkehrssicherheitskonzept wurde am 16. Oktober 2019 in einer öffentlichen Informationsveranstaltung der Bevölkerung vorgestellt und mit ihr diskutiert. Danach hatten die Einwohnerinnen und Einwohner Reinachs nochmals 30 Tage Zeit um weitere Hinweise zum Bericht oder allgemein zur Verkehrssicherheit in Reinach einzugeben. Daraus folgten nochmals 15 Meldungen, auf deren Basis das Verkehrssicherheitskonzept angepasst wurde.

Eine weitere Anpassung des Verkehrssicherheitskonzeptes wurde nach der Rückweisung an der Gemeindeversammlung vom 19. August 2020 vorgenommen. Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger werden am 29. November 2020 über das angepasste Verkehrssicherheitskonzept entscheiden.

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>1</b>
1.1	Auftrag	1
1.2	Vorgehen	1
1.2.1	Organisation	1
1.2.2	Projekttablauf	2
1.2.3	Stufenweise Umsetzung	2
1.3	Grundlagen	3
<b>2.</b>	<b>Ziele</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>Analyse</b>	<b>5</b>
3.1	Siedlungsstruktur / Nutzungen	5
3.2	Unfallauswertung	8
3.3	Mitwirkung Bevölkerung	8
3.3.1	Vorgehen	8
3.3.2	Eingaben	9
3.4	Begehungen	9
3.5	Verkehrserhebungen	10
3.6	Zusammenfassung Analyse	13
<b>4.</b>	<b>Massnahmen</b>	<b>16</b>
4.1	Konzept	16
4.2	Gebietsweise Massnahmen Tempo 30	16
4.2.1	Allgemeine Wirkung Tempo 30	16
4.2.2	Voraussetzungen für die Reduktion der Geschwindigkeit	17
4.2.3	Modell 30/50 bfu	19
4.2.4	Generelles Massnahmenkonzept	20
4.2.5	Perimeter	21
4.3	Punktuelle Massnahmen	22
4.4	Umsetzung	22
4.5	Massnahmen bezüglich des gebietsfremden Verkehrs	23
<b>5.</b>	<b>Wirkungskontrolle</b>	<b>23</b>

## Anhang

Anhang 1	Eingaben und Mitwirkung Bevölkerung
Anhang 2	Verkehrssituation
Anhang 3	Gefahrenpotentiale, Sicherheitsdefizite und Massnahmenvorschläge
Anhang 4	Auswertungen Geschwindigkeitsmessungen und Stichprobenzählung
Anhang 5	Datenblätter Verkehrsmengen Querschnitte
Anhang 6	Glossar

# 1. Einleitung

## 1.1 Auftrag

Am 26. Oktober 2016 genehmigte der Regierungsrat die aktuell gültige Bau- und Nutzungsordnung (BNO) für die Gemeinde Reinach. Im Zusammenhang mit der BNO-Revision wurde auch ein Kommunaler Gesamtplan Verkehr KGV erstellt. Dieser sieht zur Erhöhung der Sicherheit der Strasseninfrastrukturen ein Verkehrssicherheitskonzept vor. Im Massnahmenbereich S2 im KGV, mit der Zielsetzung das Unfallpotential auf Gemeindestrassen zu reduzieren, wurde die Massnahme wie folgt beschrieben:

*«Unter Einbezug der Bevölkerung bzw. geeigneter Stellvertreter wird ein Verkehrssicherheitskonzept erarbeitet. Darin werden Verkehrssicherheitsprobleme auf Gemeindestrassen und verschiedene Möglichkeiten zu deren Behebung erörtert.»*

Im Protokoll des Gemeinderates (620.70, Sitzung vom 22.1.2018) wird der Auftrag für die Erstellung des Verkehrssicherheitskonzeptes freigegeben und an Ballmer + Partner vergeben.

Ziel eines kommunalen Verkehrssicherheitskonzeptes ist es Gefahren- und Unfallstellen, Sicherheitsdefizite und Schutzbedürfnisse auf Gemeinde- und Privatstrassen zu identifizieren und Massnahmen zu deren Behebung bzw. Reduktion vorzuschlagen. Damit soll das Unfallpotential gesenkt und alle Verkehrsteilnehmenden besser geschützt werden. Insbesondere der Fuss- und Veloverkehr soll dadurch gefördert und attraktiver gestaltet werden. Das Verkehrssicherheitskonzept dient deshalb auch als Grundlage für zukünftige Planungs- und Bauvorhaben.

## 1.2 Vorgehen

### 1.2.1 Organisation

In einem ersten Schritt wurde eine Arbeitsgruppe Verkehrssicherheit einberufen mit folgender Zusammensetzung:

- Rudolf Lanz, Gemeinderat und Vorsitz
- Philipp Rüber, Leiter Bau und Planung
- Martin Wernli, Leiter Tiefbau
- Roland Vonmoos, Vizepräsident Schulpflege
- Michael Patscheider, Regionalpolizei aargauSüd
- Dagmar Hirt-Kersten, Vertreterin Quartierbewohner
- Daniel Gritti, Vertreter HAGO
- Christian Kuhn, Ballmer + Partner AG
- Ivan Zietala/Patrick Bur, Ballmer + Partner AG

## 1.2.2 Projektablauf

Nach der Initiierung des Projektes wurde in einem ersten Schritt mit der Arbeitsgruppe das Vorgehen festgelegt:

1. Bildung einer Arbeitsgruppe, Startsitung
2. Eingaben Gefahrenpotentiale durch die Arbeitsgruppe AGR und die Bevölkerung
3. Probleplan mit Gefahrenpotentialen
4. Festlegung Erhebungskonzept
5. Erhebungen und Begehungen
6. Gefestigter Probleplan und Wahl der Massnahmen
7. Berichtsentwurf Verkehrssicherheitskonzept
8. Besprechung Bericht und Anpassungen
9. Informationsveranstaltung für Bevölkerung
10. Mitwirkung und Rückmeldungen Bevölkerung
11. Anpassung Bericht und Massnahmen

## Anpassung des Verkehrssicherheitskonzeptes

An der Gemeindeversammlung vom 19. August 2020 wurde der Verpflichtungskredit für die Umsetzung des Verkehrssicherheitskonzeptes zurückgewiesen. Grund dafür ist die Ablehnung eines flächendeckenden Tempo-30 Regimes und der Einbezug der Kantonsstrassen<sup>1</sup>. Darauf folgend wurde das Verkehrssicherheitskonzept nochmals angepasst. Unter Berücksichtigung der COVID-19-Situation und der dadurch reduzierten Kapazität des Saalbaus, hat der Gemeinderat entschieden, dass die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger am 29. November 2020 an der Urne über das angepasste Verkehrssicherheitskonzept entscheiden können. Dadurch haben auch Personen, welche zur Risikogruppe gehören, die Möglichkeit an der Abstimmung teilzunehmen.

## 1.2.3 Stufenweise Umsetzung

In einer ersten Phase werden, so weit möglich, Massnahmen umgesetzt, die direkt aus dem Verkehrssicherheitskonzept folgen. Projekte, welche im Zusammenhang mit grösseren baulichen Massnahmen stehen (z.B. Strassensanierungen) werden danach in Angriff genommen (siehe Kap. 4.4).

---

<sup>1</sup> *Anliegen, welche Kantonsstrassen betreffen, liegen nicht in der Kompetenz der Gemeinde Reinach. Daher müssen Sicherheitsdefizite, Gefahrenpotentiale und andere Problemstellen im Zusammenhang mit Kantonsstrassen direkt mit dem Kanton Aargau diskutiert und erarbeitet werden.*

### 1.3 Grundlagen

Für die Bearbeitung wurden, als Grundlagen die Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS (Strassenbreiten, Markierungen, Signalisation usw.) sowie die Verordnung über Tempo-30-Zonen verwendet. Für die Beurteilung von Sichtweiten an Knoten kam das kantonale Merkblatt «Sicht an Knoten und Ausfahrten» zur Anwendung. Ebenso wurde der KGV bei den Überlegungen herangezogen.

Im Strassenverkehrsgesetz SVG ist im Art. 6a das Thema Sicherheit der Strasseninfrastruktur umschrieben. Absatz 3 legt fest, dass insbesondere auch die Gemeinden angehalten sind ihre Strassen auf die Verkehrssicherheit hin zu überprüfen und allenfalls Massnahmen zur Behebung von Mängeln zu ergreifen.

#### *Sicherheit der Strasseninfrastruktur*

<sup>1</sup> *Bund, Kantone und Gemeinden tragen bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessenen Rechnung.*

<sup>2</sup> *Der Bund erlässt in Zusammenarbeit mit den Kantonen Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen.*

<sup>3</sup> *Bund, Kantone und Gemeinden analysieren ihr Strassennetz auf Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen und erarbeiten eine Planung zu deren Behebung.*

<sup>4</sup> *Bund und Kantone ernennen eine für den Verkehrssicherheitsbereich verantwortliche Ansprechperson (Sicherheitsbeauftragter).<sup>2</sup>*

Eine weitere Grundlage bildet die Mobilitätsstrategie des Kantons Aargau (mobilitätAARGAU, 2016) darin wird festgehalten:

*«Verkehrsinfrastrukturen befinden sich häufig im öffentlichen Raum und eine sorgfältige Gestaltung desselben ist wichtig für die Siedlungsqualität und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden. Ein Zusammenspiel sorgfältig aufeinander abgestimmter betrieblicher und gestalterischer Elemente kann so den Strassenraum für alle Nutzenden attraktiver gestalten.»*

Unter der Stossrichtung II der Mobilitätsstrategie wird festgehalten, dass die Verkehrssicherheit der Nutzenden im Rahmen des Umsetzungskonzepts Verkehrssicherheit zu erhöhen ist. Dies soll durch bauliche, betriebliche und kommunikative Massnahmen erreicht werden.

Zusammenfassend finden sich im KGV die Grundpfeiler für Mobilität und Verkehr und dienen als Grundlagen für das vorliegende Verkehrssicherheitskonzept.

## 2. Ziele

Ziel des Verkehrssicherheitskonzeptes ist die Identifizierung von Verkehrssicherheitsproblemen auf den Gemeindestrassen von Reinach und die Erörterung von möglichen Massnahmen zu deren Behebung. Mit der Umsetzung dieser Massnahmen sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Reduktion des Unfallpotentials
- Verbesserung der Sicherheit des Fuss- und Radverkehrs
- Verbesserung der Sichtverhältnisse bei Verkehrsknoten, seitlichen Einmündungen und Einfahrten. Mögliche Gefahren und vortrittsberechtigzte Fahrzeuge sollen daher rechtzeitig erkannt werden können (siehe auch VSS Norm 40273A und das Merkblatt «Sicht an Knoten und Ausfahrten» des Kantons Aargau).
- angemessenes Geschwindigkeitsniveau im Hinblick auf die vorhandenen Verhältnisse
- Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Quartieren
- Kanalisierung des Verkehrs auf das übergeordnete Netz



### 3. Analyse

#### 3.1 Siedlungsstruktur / Nutzungen

Die Gemeinde Reinach grenzt im Westen an Gontenschwil, im Norden an Leimbach und Zetzwil, im Osten an Beinwil am See und im Südwesten an Pfeffikon (Kanton Luzern) sowie Menziken an. Per Ende 2018 wies Reinach eine Bevölkerung von 8'438 Einwohner auf.

Gemäss dem Raumkonzept des Kantons Aargau befindet sich Reinach auf einer ländlichen Entwicklungsachse und gilt als ländliches Zentrum mit einem wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkt von regionaler Bedeutung.

Die Mobilitätsstrategie des Kantons Aargau setzt für ländliche Entwicklungsachsen die Ziele, dass die Zuverlässigkeit des MIV zu gewährleisten und ein gutes ÖV-Angebot bereitzustellen ist. In ländlichen Zentren soll zudem der Fuss- und Veloverkehr, sowie der öffentliche Verkehr (inkl. P+R und B+R) gestärkt werden, während der MIV rückgängig sein soll.

Das Gemeindegebiet von Reinach wird durch die Bahnlinie der AVA (WSB) und vor allem durch die Kantonsstrassen in vier Bereiche geteilt (siehe Abb. 1).

- K242 Aarauerstrasse und Hauptstrasse
- K253 Sandgasse und Beinwilerstrasse
- K333 Lenzstrasse und Alzbachstrasse
- K338 Zihlstrasse
- K334 Pfeffikerstrasse (wird von Gemeinde übernommen werden)



Abb. 1 Verlauf Kantonsstrassen und Bahnlinie

Die publikumsintensiven Anlagen (Einkauf und Gastronomie) befinden sich entlang der Kantonsstrassen. Ebenfalls befindet sich eine Mehrzahl der Schulanlagen und Kindergärten entlang der Kantonsstrassen und nur vereinzelt in den Quartieren (siehe Abb. 2). Die Industriezone ist grösstenteils im nördlichen Baugebiet angesiedelt und wurde bei den Betrachtungen zum Thema Verkehrssicherheit nur am Rande miteinbezogen

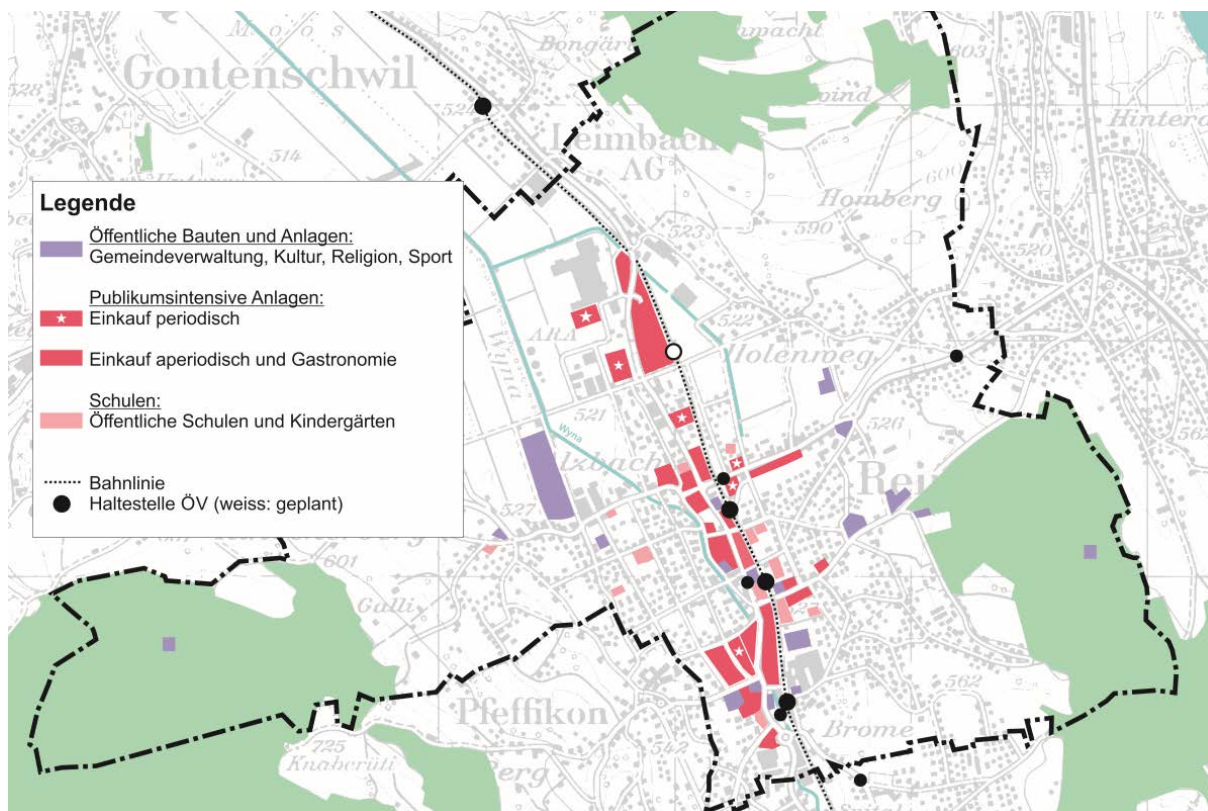


Abb. 2 Öffentliche Bauten und Anlagen und publikumsintensive Anlagen

### Schulen und Kindergärten

Folgende Schulen und Kindergärten befinden sich in Reinach:

- Spielgruppe Tatzelwurm (Alzbachstrasse 27)
- Schule Breite (Titlisstrasse 16)
- KS Homberg (Aarauerstrasse 9)
- Kindergarten (Baselgasse 12)
- Pfrundmattschulhaus (Saalbaustrasse 10)
- Schulhaus Neumatt (Neumattstrasse 14)

### Öffentlicher Verkehr

In Reinach verkehren die Buslinien 398 (Beromünster – Beinwil am See) und 399 (Sursee – Beinwil am See). Beide Linien verlaufen auf den Kantonsstrassen K242 (Hauptstrasse) und K253 (Sandgasse). Reinach verfügt zudem über drei Haltestellen (Reinach Nord, Reinach Mitte und Reinach AG) der S-Bahn, welche zwischen Aarau und Menziken verkehrt (Linie S14).

### Ruhender Verkehr

Reinach verfügt über ein Parkierungsreglement, welches seit Mai 2015 in Kraft ist. Es regelt das Parkieren von Fahrzeugen auf öffentlichen und öffentlich zugänglichen Verkehrsflächen. Dabei wird zwischen den Parkzonen A und B unterschieden. In beiden Zonen kann mit entsprechender Parkkarte parkiert werden. In der Zone A befinden sich zudem auch Parkplätze mit Kurzparkgebühren

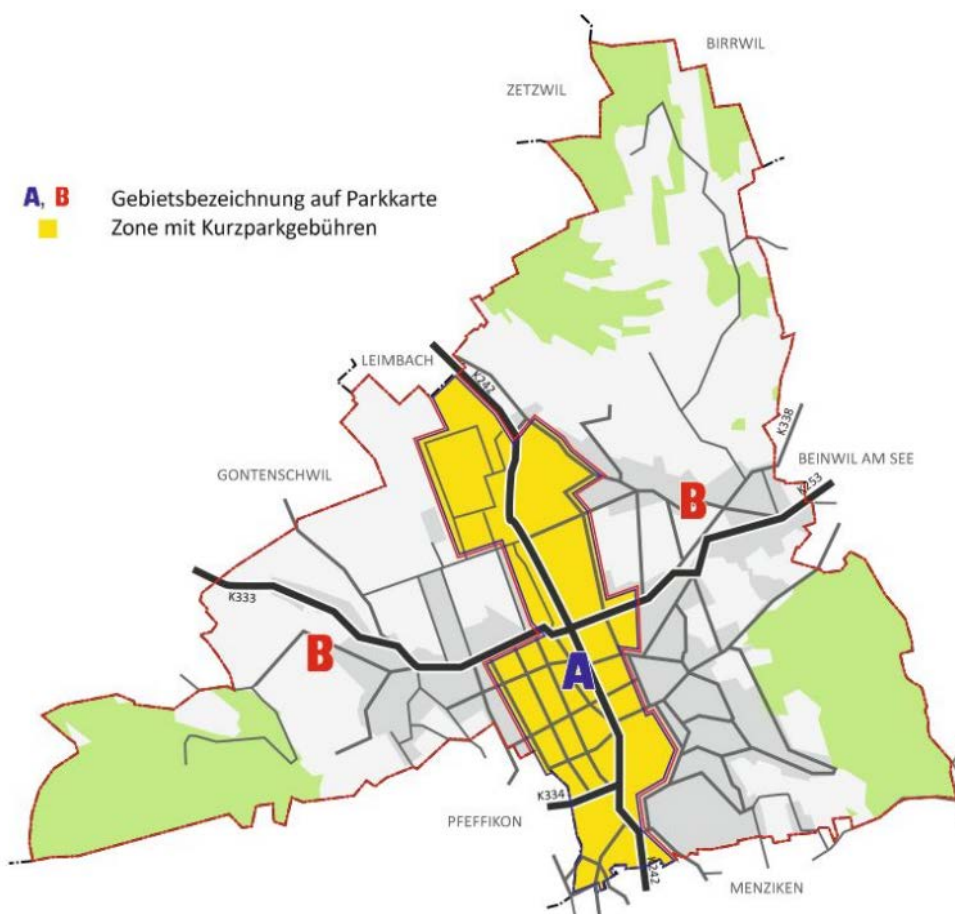


Abb. 3 Zonen des Parkierungsreglements Reinach

## 3.2 Unfallauswertung

Im Zeitraum von 2011 bis 2018 ereigneten sich auf dem Gemeindegebiet 288 polizeilich registrierte Verkehrsunfälle. Davon 123 auf Gemeindestrassen. In 32 dieser Unfälle waren Fahrräder oder Motorfahräder involviert (6 Schwerverletzte). Dies macht durchschnittlich 15 Unfälle pro Jahr. Dabei ist eine leichte Tendenz nach unten festzustellen, wobei die Unfallzahlen zwischen den Jahren stark schwanken können.

Unfalltyp / Jahr	Total	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011
Schleuder- oder Selbstunfall	40	3	7	5	7	3	4	6	5
Überholunfall, Fahrstreifenwechsel	3	1	0	0	1	0	0	1	0
Auffahrunfall	4	0	1	0	0	0	0	1	2
Abbiegeunfall	6	0	1	0	1	1	1	1	1
Einbiegeunfall	19	3	2	2	3	1	3	2	3
Überqueren der Fahrbahn	20	1	4	1	0	2	5	3	4
Frontalkollision	3	1	0		0	0	1	1	0
Parkierunfall	11	1	0	6	2	0	0	1	1
Fussgängerunfall	17	1	2	4	0	3	1	5	1
<b>Total</b>	<b>123</b>	<b>11</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>14</b>	<b>10</b>	<b>15</b>	<b>21</b>	<b>17</b>

Tab. 1 Anzahl Unfälle und Unfalltypen pro Jahr auf Gemeindestrassen

## 3.3 Mitwirkung Bevölkerung

### 3.3.1 Vorgehen

An der Startsituation wurde beschlossen, dass nicht nur die AGR, sondern auch die Bevölkerung gebeten wird Hinweise zu Gefahrenpotentialen in den Quartieren zu geben. Dazu wurden Übersichtspläne mit vorgegebener Legende abgegeben, um darin die Rückmeldungen darzustellen. Eingaben mit Text und Bildern waren ebenfalls möglich. Die Abteilung Bau und Planung hat in Zusammenarbeit mit dem Werkhof ebenfalls eine Eingabe gemacht. Der Rücklauf war mit rund 61 Rückmeldungen erfreulich gross. Mit der zweiten Mitwirkung vom Herbst 2019 gingen nochmals 15 Rückmeldungen ein. Einige Rückmeldungen wurden dabei gemeinschaftlich von mehreren Personen getätigt. Teilweise enthielten die Rückmeldungen auch mehrere Nennungen von Hinweisen.

### 3.3.2 Eingaben

Die eingegangenen Meldungen (inkl. Mitwirkung vom Herbst 2019) wurden in folgende Hinweis-Kategorien eingeteilt (siehe Pläne und Übersichtstabelle im Anhang 1):

- Ungenügende Sicht, 19 Hinweise
- Unklare Vortrittsregelung, 2 Hinweise
- Gebietsfremder Verkehr, 22 Hinweise
- Gefahr für den Fussverkehr, 33 Hinweise
- Gefahr für den Radverkehr, 12 Hinweise
- Hohe Geschwindigkeit, 19 Hinweise
- Forderung / Wunsch Tempo 30, 19 Hinweise
- Weitere Konfliktpunkte, wie Lärm, Elterntaxi, Missachtung von Verboten, gefährliche Ausfahrten u.ä., 12 Hinweise
- Allgemeines / Wünsche, 32 Hinweise

Hier ist anzumerken, dass jede Eingabe mehrere Hinweise bzw. Themen beinhalten kann.

### 3.4 Begehungen

Basierend auf der Auswertung der Mitwirkungs-Eingaben wurden drei Gebiete festgelegt, wo jeweils eine Begehung durchgeführt wurde (siehe Abb. 4).



Abb. 4 Begehungsgebiete

### 3.5 Verkehrserhebungen

Auf Basis der Eingaben und in Absprache mit der Arbeitsgruppe wurde an verschiedenen Standorten in der Gemeinde Verkehrserhebungen durchgeführt (siehe Abb. 5).



● Erhebung mit Seitenradar



○ Erhebung mit Radarpistole



Abb. 5 Erhebungsstandorte und Messgeräte

Dabei wurden unterschiedliche Messarten angewandt.

#### Radarpistole

An 6 Standorten (Messstellennummer 1 bis 6), an denen vor allem das Geschwindigkeitsniveau interessiert, wurde die Anzahl Fahrzeuge und deren Geschwindigkeit gemessen. Zusätzlich wurde die Anzahl Velofahrer und Fussgänger mitgezählt. Die Erhebung erfolgte mit einer Radarpistole jeweils während einer halben Stunde zur Morgenspitze (MSP) zwischen 7 und 8 Uhr und während einer halben Stunde zur Abendspitze (ASP) zwischen 17 und 18 Uhr. Die Auswertung der Geschwindigkeit umfasst alle unbeeinflusst fahrenden Personewagen.

Massgebend für die Beurteilung der Geschwindigkeit ist der statistische Wert  $v_{85\%}$ . Dies ist die Geschwindigkeit, die von 85% der Fahrzeuge höchstens erreicht bzw. von 15% überschritten wird (siehe Tab. 2 und Anhang 2 & 4).

Messstelle Nr.	Strasse	v50% <sup>1)</sup>	v85% <sup>2)</sup>	Belastung		DTV
		km/h	km/h	Mfz/h <sup>3)</sup>	Velos + Mofas/h <sup>4)</sup>	
1	Holenwegstrasse Nord	33	44	18	5	260
2	Wiesenstrasse	44	49	74	10	960
3	Holenwegstrasse Süd	33	46	18	10	280
4	Alte Strasse	47	52	159	23	2300
5	Kentuckystrasse	36	41	37	7	340
6	Neudorfstrasse	42	50	157	13	1800

Tab. 2 Verkehrsmenge und Geschwindigkeit erhoben mit Radarpistole (siehe Anhang 2 & 4)

- 1) Geschwindigkeit, die von 50% eingehalten wird bzw. die von 50% überschritten wird
- 2) Geschwindigkeit, die von 85% eingehalten wird bzw. die von 15% überschritten wird
- 3) Motorfahrzeuge pro Stunde (Morgen (MSZ)- und Abendspitze (ASP) aufgerechnet auf eine ganze Stunde)
- 4) Velos und Mofas pro Stunde (analog <sup>3)</sup>)
- 5) Durchschnittlicher täglicher Verkehr DTV hochgerechnet aus einer halben Stunde ASP-Messung

### Seitenradar (SDR)

An 9 Standorten (Messstellenummer I-IX), an denen in erster Linie die Verkehrsmenge interessiert, wurde mit einem Seitenradargerät (SDR) während einer Woche die Verkehrsmenge erhoben.

Messstelle Nr.	Strasse	V85% <sup>1)</sup> km/h	LW-Anteil <sup>2)</sup> %	ASP <sup>3)</sup>	DTV <sup>4)</sup>
I	Kanalstrasse	40	1.0	187	1211
II	Unterwerkstrasse	52	1.2	68	863
III	Bachstrasse	42	0.4	74	743
IV	Florastrasse	43	0.4	173	1364
V	Viehmarktstrasse	45	0.6	168	1351
VI	Breitestrasse	46	0.8	162	1414
VII	Tunastrasse	48	0.4	233	1851
VIII	Sonnenbergstrasse	43	1.0	18	198
IX	Schorenstrasse	38	1.4	10	140

Tab. 3 Verkehrsmenge erhoben per Seitenradarmessung (siehe Anhang 2 & 4)

- 1) Geschwindigkeit, die von 85% eingehalten wird bzw. die von 15% überschritten wird. V85% entspricht hier dem Mittel aus beiden Richtungen. Zudem misst der SDR jedes Fahrzeug, also auch die nicht freifahrenden.
- 2) Lastwagenanteil in Prozent
- 3) Durchschnittliche Abendspitze an den Werktagen erhoben per Seitenradarmessung
- 4) Durchschnittlicher täglicher Verkehr DTV, durchgehend erhoben per Seitenradarmessung

### **Querschnittszählung**

Zusätzlich wurde zur ASP auf der Neudorfstrasse zwischen der Viehmarktstrasse und Tunaustrasse während einer Stunde eine Querschnittszählung durchgeführt. Dabei wurden 272 Fahrzeuge gezählt, was hochgerechnet ungefähr einen DTV von 2700 Fahrzeugen ergibt.

### **Erkenntnisse aus den Verkehrserhebungen**

Die Geschwindigkeitsmessungen zeigen, dass bei allen Messquerschnitten, ausser bei der Schorenstrasse, das Geschwindigkeitsniveau ( $v_{85\%} > 40$  km/h) hoch ist (siehe Anhang 3).

In der Regel macht der Verkehr zur ASP ca. 10% des durchschnittlichen täglichen Verkehrs DTV aus. Auf einigen Strassenzügen ist dieser Anteil deutlich höher. Dazu gehören die Kanalstrasse (15%), Florastrasse (13%), Tunaustrasse (13%) und Viehmarktstrasse (12%). Dies kann ein Indikator dafür sein, dass Pendlerverkehr über diese Strassen verläuft. Die Tagesganglinien der Erhebungen zeigen bei diesen Strassen ebenfalls eine ausgeprägte ASP (siehe Anhang 4). Die erhobenen Daten lassen darauf schliessen, dass zu den APS überdurchschnittlich viel gebietsfremder Verkehr bzw. Schleichverkehr auf den erwähnten Strassen vorhanden ist.

Der LW-Anteil ist mit etwa 1% unauffällig.



### 3.6 Zusammenfassung Analyse

Rückmeldungen aus der Bevölkerung und der Arbeitsgruppe, sowie die Erkenntnisse aus den Begehungen und Verkehrserhebungen ergaben, dass sich die meisten Sicherheitsdefizite entweder ungenügenden Sichtverhältnissen, unklaren Vortrittsverhältnissen, ungenügendem Schutz für den Fuss- und Veloverkehr, Konflikt mit dem Veloverkehr oder ungenügenden bzw. fehlender Signalisation oder Markierung zuordnen lassen. Weitere Sicherheitsdefizite betreffen meist ungenügende / schwierige Platz- bzw. Strassenverhältnisse (bei Tempo 50), unbefugtes Parkieren oder Unklarheiten über installierte Elemente. Mögliche Lösungsansätze werden in Kapitel 4 dargelegt.

- Probleme bei den Sichtverhältnissen sind oft auf Häuser, Hecken oder Mauern, welche sich nahe am Strassenrand befinden, zurückzuführen und so die Sicht auf einmündende Strassen einschränken. Dies gilt insbesondere für Wohnquartiere. In einigen Fällen herrschen dabei auch enge Strassenverhältnisse, so dass ein Kreuzen von zwei Personewagen bei Tempo 50 nicht oder nur schwierig möglich ist.
- Unklare Vortrittsverhältnisse sind sehr oft darauf zurückzuführen, dass Unklarheit darüber herrscht ob ein Trottoir überfahren wird oder dass einmündende Strassen auf den ersten Blick eher wie Hausausfahrten wirken und so die herrschenden Vortrittsverhältnisse nicht als solche wahrgenommen werden. Diese Defizite hängen oft auch mit ungenügenden Sichtverhältnissen zusammen.
- Bezüglich der Signalisationen und Markierungen wurde in einigen Fällen festgestellt, dass diese erneuert werden müssen, an ungünstigen Stellen angebracht wurden oder ganz fehlen.
- Einige Strassenzüge verfügen über keinen Gehweg. Dies ist insbesondere auf Strassen problematisch, welche von Schulkindern benutzt werden. Zudem gibt es Fussgängerquerungsstellen, wo herannahende Fahrzeuge für (querende) Fussgänger erst spät erkennbar sind.
- Aufgrund von Geschwindigkeitsmessungen konnten auf folgenden Strassenzügen hohe Geschwindigkeiten ( $v_{85\%} > 40 \text{ km/h}$ ) festgestellt werden: Alte Strasse, Bachstrasse, Breitestrasse, Unterwerkstrasse, Kanalstrasse, Florastrasse, Viehmarktstrasse, Neudorfstrasse, Tunaustrasse, Kentuckystrasse, Sonnenbergstrasse (siehe Anhang 2 & 3).
- Auf dem Gemeindegebiet befinden sich mehrere Schulen und Kindergärten, ein Altersheim (Neudorfstrasse 55) und die Stiftung Lebenshilfe (11 Standorte mit Wohngruppen und Arbeitsplätzen). Somit besteht für Schulkinder, ältere Personen und Personen mit physischen oder geistigen Einschränkungen ein erhöhtes Schutzbedürfnis.
- Auf einigen Schulwegen, wie z.B. der Giger- und Florastrasse, ist teilweise kein Gehweg vorhanden, wodurch Schulkinder auf der Strasse gehen müssen.

In Tab. 4 sind die Ergebnisse aus den Eingaben, den Begehungen und den Verkehrserhebungen zusammengestellt. Es ergaben sich 48 Punkte. Unter Berücksichtigung der zweiten Mitwirkung im Herbst 2019 kamen nochmals vier Punkte hinzu (49-52). Diese sind so nummeriert, dass sie mit den Angaben auf dem Plan und der Liste in Anhang 3 übereinstimmen.

Nr.	Ort oder Strassenknoten	Sicht	Vortritt	Signalisation / Markierung	Fuss / Velo	Weiteres
1	Pilatusstr. / Kentuckyst.	x				
2	Pilatusstr. / Grenzstr.	x	x			
3	Bachstr. / Ringstr.	x	x			
4	Kentuckyst. / Bachstr.	x		x		
5	Querung Pilatusstr.				x	
6	Parkverbot bei Bach- / Voltastr.			x		
7	Pilatusstr. / Gigerstr.	x				
8	Pilatusstr. / Alzbachstr.	x				
9	Einmündung Metzgergasse			x		
10	Titlisstr. / Nelkenweg	x	x			
11	Titlisstr. / Holunderweg	x				
12	Breitestr. / Nelkenweg	x	x			
13	Kentuckysstr. / Breitestr.	x				x
14	Diverse Standorte					x
15	Kirchenbreitestr.			x		
16	Friedstr. / Kirchenbreitestr.			x		
17	Laubweg / Kirchenbreitestr.	x				
18	Friedstr. / Baselgasse			x		
19	Kirchenbreitestr. & Baselgasse			x		
20	Saalbaustr.				x	
21	Viehmarktstr. / Neudorfstr.				x	
22	Neudorfstr.	x				
23	Florastr. / Pfistergasse	x			x	
24	Floraweg / Florastr.	x				
25	Florastr. / Pfistergasse	x			x	
26	Tunaustr. (Bahnhof)	x			x	
27	Chaletweg / Tunaustr.	x			x	
28	Tunaustr. (Musik Frey)			x		x
29	Neuquartierstr. / Tunaustr.		x			
30	Tunaustr. / Sonnenbergstr.			x		
31	Sonnenbergstr.		x			
32	Sonnenbergstr.					x
33	Spitalstr. / Bahnhofstr.				x	x
34	Rebackergasse / Rebackerweg	x				
35	Holenwegstr.	x				x
36	Holenwegstr. / Gütliweg	x				x
37	Pappelweg / Wiesenstr.	x				
38	Löhrenstr.	x				

Nr.	Ort oder Strassenknoten	Sicht	Vortritt	Signalisation / Markierung	Fuss / Velo	Weiteres
39	Alte Str. / Alzbachfeld	x				
40	Alte Str.	x				x
41	Vordere / Hintere Bergstr.	x			x	
42	Heinimoosstr. / Weststr.	x				
43	Herrenwegstr.				x	x
44	Winkelstr.	x				x
45	Schorenbachweg	x				
46	Sonnenrain / Schorenbachweg	x				x
47	Sonnenbergstr. / Höhenweg	x				x
48	Schorenstr. / Sonnmattstr.	x				x
49	Kanalstrasse	x	x		x	
50	Kanalstrasse					x
51	Florastr. / Baselgasse / Viehmarktstr.	x		x		x
52	Gigerstr.	x				

Tab. 4 Auflistung von festgestellten Sicherheitsdefiziten. Genauere Auskünfte dazu können im Anhang 3 eingesehen werden.

## 4. Massnahmen

### 4.1 Konzept

Die festgestellten Gefahrenpunkte lassen sich durch zwei Massnahmenarten beheben oder mindestens entschärfen.

- Allgemeine Verbesserung durch gebietsweise Massnahmen (Verkehrsberuhigungen z.B. Tempo 30)
- Punktuelle Verbesserung bei lokalen Gefahrenstellen durch Einzelmassnahmen

Die AGR hat in der 3. Sitzung vom 5. Juni 2019 beschlossen, dass nur die Kombination von Tempo 30 mit punktuellen Massnahmen zum Ziel führen kann.

### 4.2 Gebietsweise Massnahmen Tempo 30

#### 4.2.1 Allgemeine Wirkung Tempo 30

##### Verkehrssicherheit

Die Unfallschwere wird durch den von 41 Meter bei Tempo 50 auf 21 Meter bei Tempo 30 verkürzten Anhalteweg deutlich reduziert (siehe Abb. 6). Im Weiteren konzentriert sich der Autofahrer durch die geringere Geschwindigkeit und infolge allfälliger Massnahmen auf einen viel grösseren Nahbereich als bei Tempo 50 in einer geraden Strasse. Dadurch können Unfälle vermieden und die Unfallschwere reduziert werden.

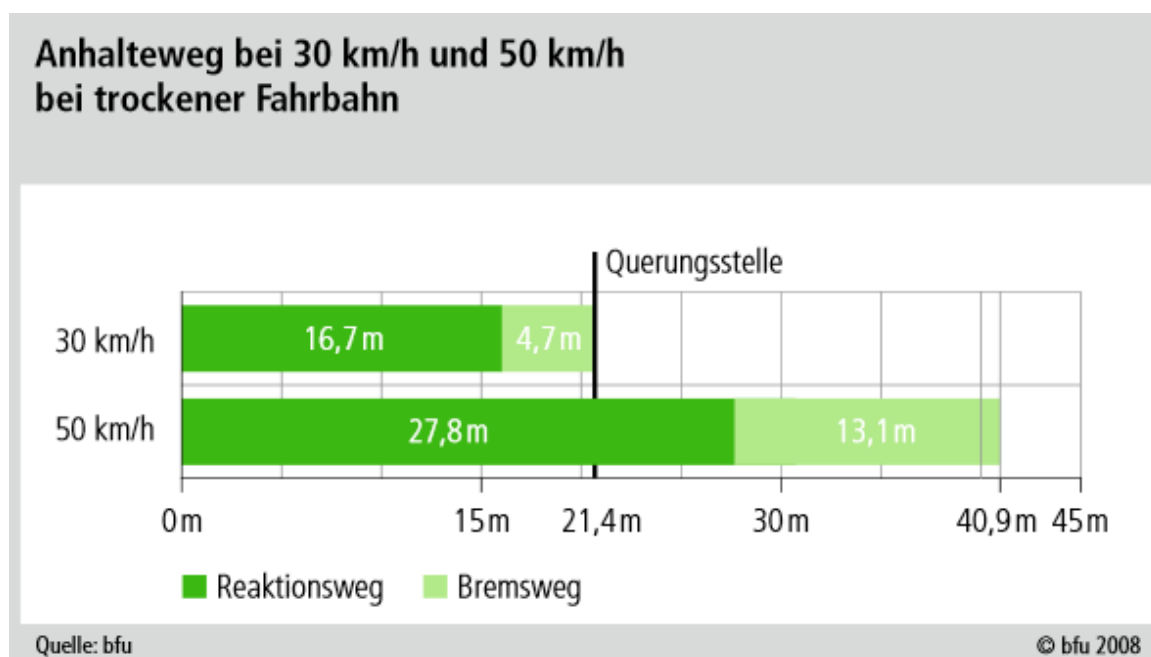


Abb. 6 Anhalteweg bei 30 km/h und 50 km/h bei trockener Fahrbahn, Quelle: bfu

Mit der Einführung von Tempo-30-Zonen wird die Geschwindigkeit den vorhandenen Verhältnissen angepasst und die Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Quartieren verbessert sich (Reduktion von Lärm und Abgasen). Im Vergleich zu Tempo 50 reduziert sich mit Tempo 30 das erforderliche Sichtfeld, wodurch kritische Stellen mit ungenügender Sicht entschärft oder zumindest die Gefahr reduziert werden kann. Bei einem Knoten mit Rechtsvortritt reduziert sich die erforderliche Sicht von 40 m auf 20 m. Niedrige Geschwindigkeiten erleichtern zudem auch das Kreuzen von Fahrzeugen an Engstellen.

### **Lärmreduktion**

Durch die Absenkung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h kann die Lärmemission um 2 bis 4.5 dB reduziert werden. Dies entspricht einer Halbierung der Lärmbelastung. Untersuchungen in Zürich zeigen zudem, dass die Lärmreduktion durch die Tempoverringerung unabhängig vom Strassengefälle oder dem genutzten Fahrzeuggang ist.

#### **4.2.2 Voraussetzungen für die Reduktion der Geschwindigkeit**

Um eine Tempo-30-Zone einführen zu können, müssen die gesetzlichen Voraussetzungen für das Abweichen von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit nach Art. 108 SSV gegeben sein.

Die rechtlichen Grundlagen basieren auf der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28.09.2001 (Stand 22.01.2002). Für sämtliche Verkehrsanordnungen sind die Vorschriften über Zuständigkeit, Voraussetzungen und Grundsätze der Signalisation in Art. 3 Abs. 2 und 4 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) und in Art. 101 Abs. 3, Art. 104 sowie Art. 107 Abs. 1 und 5 der Signalisationsverordnung (SSV) geregelt.

In der Signalisationsverordnung (SSV) vom 05.09.1979 werden in Art. 2a und Art. 22a festgehalten, dass Verkehrsanordnungen signalsparend dargestellt werden können und wo diese Anordnung angewendet werden kann. In Art. 22a steht:

*Das Signal «Tempo-30-Zone» (2.59.1) kennzeichnet Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.*

Nach Art. 108 SSV sind Abweichungen von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit (50 km/h innerorts) in folgenden Fällen zulässig:

1. *Zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs kann die Behörde oder das Bundesamt für bestimmte Strassenstrecken Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten (Art. 4a VRV) anordnen.*
2. *Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können herabgesetzt werden, wenn:*
  - a. *eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;*
  - b. *bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;*
  - c. *auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;*
  - d. *dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.»*

In der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28.09.2001 des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) werden die Einzelheiten bei der Anordnung von Tempo-30-Zonen wie z.B. die Erstellungspflicht eines Gutachtens geregelt. Gemäss dieser Verordnung umfasst das Gutachten:

- a. *die Umschreibung der Ziele, die mit der Anordnung der Zone erreicht werden sollen;*
- b. *einen Übersichtsplan mit der auf Grund des Raumplanungsrechts festgelegten Hierarchie der Strassen einer Ortschaft oder Teilen einer Ortschaft;*
- c. *eine Beurteilung bestehender und absehbarer Sicherheitsdefizite sowie Vorschläge für Massnahmen zu deren Behebung;*
- d. *Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau (50-Prozent-Geschwindigkeit V50 und 85-Prozent-Geschwindigkeit V85);*
- e. *Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn- Lebens- und Wirtschaftsraum, einschliesslich der Nutzungsansprüche;*
- f. *Überlegungen zu möglichen Auswirkungen der geplanten Massnahme auf die ganze Ortschaft oder auf Teile der Ortschaft sowie Vorschläge zur Vermeidung allfälliger negativer Folgen.*
- g. *eine Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen.*

Von Bedeutung für die Ausführung sind auch die Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn vom 19.03.2002, sowie verschiedene Schweizer Normen.

Dazu ist die Erstellung eines Gutachtens erforderlich, das vom Kanton genehmigt wird.

### 4.2.3 Modell 30/50 bfu

Die bfu (Beratungsstelle für Unfallverhütung) propagiert das «Modell Tempo 50/30». Nach diesem Modell soll Tempo 50 km/h auf dem übergeordneten Strassennetz herrschen, während in den Quartieren das Tempo auf 30 km/h reduziert wird. Die bfu schreibt dazu<sup>1</sup>:

*Studien zeigen: Je grossräumiger Tempo 30 abseits der Hauptachsen gilt, umso besser wird diese Höchstgeschwindigkeit auch mit wenigen baulichen Verkehrsberuhigungselementen eingehalten. Nach dem Modell Tempo 50/30 der bfu werden alle Strassen einer Gemeinde in zwei Geschwindigkeitsregime eingeteilt. Die verkehrsorientierten Strassen (vor allem Haupt- oder wichtige Sammelstrassen) werden mit Tempo 50 generell signalisiert und mit Sicherheitsmassnahmen für die langsamen Verkehrsteilnehmenden ergänzt. Die siedlungsorientierten Strassen (in der Regel untergeordnete Sammelstrassen und Erschliessungsstrassen) sollen nach der Prüfung gemäss Gutachten in Tempo-30-Zonen eingebunden werden. Diese können bei finanzieller Knappheit auch etappenweise, zum Beispiel nach Wichtigkeit (erste Priorität haben Gebiete mit Kindergärten und Schulen), eingeführt werden.*

Bezüglich der Massnahmen wird ausserdem präzisiert:<sup>2</sup>

*Auf siedlungsorientierten Strassen werden primär «Erkennungsmassnahmen» angewandt. So soll beim Verlassen der übergeordneten Strasse ein auffälliges Eingangstor den Übertritt in eine siedlungsorientierte Strasse verdeutlichen. Des Weiteren zeigen versetzte Parkfelder, Rechtsvortrittsmarkierungen und Tempo-30-Signete auf der Fahrbahn das herabgesetzte Geschwindigkeitsniveau an. Einbahnstrassenregelungen, Mittelmarkierungen sowie vortrittsberechtigte Strassen sind für siedlungsorientierte Strassen ungeeignet, da sie beschleunigend wirken können. Bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung (Vertikal-, Horizontalversatz, aufgepflasterte Kreuzungen gemäss SN 40 213) sollen nur auf denjenigen Strassen zur Anwendung kommen, deren Erscheinungsbild einen niedrigen Einhaltegrad der Geschwindigkeitsbeschränkung vermuten lässt oder auf denen die gesetzlich vorgeschriebenen Nachhermessungen (ein Jahr nach Fertigstellung der Massnahme) zu hohe Geschwindigkeiten ( $v_{85\%}>38$  km/h) ergaben.*

---

<sup>1</sup> Fachbroschüre, Tempo-30-Zonen, bfu - Beratungsstelle für Unfallverhütung, 2008

<sup>2</sup> bfu-Report Nr. 60, bfu - Beratungsstelle für Unfallverhütung, 2008

#### 4.2.4 Generelles Massnahmenkonzept

Einige Massnahmen für Tempo-30-Zonen sind verkehrsrechtlich in der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vorgegeben (Art. 4 und 5):

##### *Art. 4 Verkehrsrechtliche Massnahmen*

- 1 *Eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung durch Signale ist nur zulässig, wenn die Verkehrssicherheit es erfordert.*
- 2 *Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig. In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.*

##### *Art. 5 Gestaltung des Strassenraumes*

- 1 *Die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Zone müssen deutlich erkennbar sein. Die Ein- und Ausfahrten der Zone sind durch eine kontrastreiche Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht.*
- 2 *Der Zonencharakter kann mit besonderen Markierungen gemäss den einschlägigen technischen Normen verdeutlicht werden.*
- 3 *Zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit sind nötigenfalls weitere Massnahmen zu ergreifen, wie das Anbringen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselementen.*

Die besonderen Markierungen (VSS SN 40 851) sind beispielsweise «Zone 30» beim Zoneneingang und «30» als Wiederholung auf der Strecke.

Gestützt auf die Erkenntnisse der bfu (siehe Kap. 4.2.3) wird empfohlen, die Eingänge zu den Quartieren mit Signaltafeln und bei ausreichend Platzverhältnissen mit Einengungen zu kennzeichnen. Zusätzlich empfiehlt es sich beim Zoneneingang beige Querbalken über die Strasse zu kennzeichnen. Im Innern der Quartiere sind zur Erinnerung Markierungen «30» anzubringen. Rechtsvortrittsmarkierungen und Hinweise auf Kinder sind allenfalls zu ergänzen.

Ein Inforadar kann an verschiedenen Standorten eingesetzt werden, um die Fahrzeuglenkenden zu sensibilisieren. Im Übrigen ist die Einhaltung der Geschwindigkeit in den Tempo-30-Zonen im üblichen Rahmen polizeilich zu kontrollieren.

Die Wirksamkeit der kurzfristig einföhrbaren Tempo-30-Zonen ist spätestens nach einem Jahr zu überprüfen. Sind dann noch vereinzelte Streckenabschnitte mit hohen Geschwindigkeiten vorhanden oder Stellen, die trotz des tieferen Geschwindigkeitsniveaus noch als gefährlich empfunden werden, sind diese Situationen zu verbessern. Beispielsweise durch eine Verdichtung der polizeilichen Kontrollen und nötigenfalls auch mit weiteren Massnahmen, wie z.B. Markierungen.



Zu einem späteren Zeitpunkt können auch Gebiete im Rahmen von Strassen- und Werkleitungssanierungen den Bedürfnissen entsprechend neugestaltet werden (siehe Kapitel 4.4). Bis zu einem solchen Umbau verstreicht für gewöhnlich ein grösserer Zeitraum.

#### 4.2.5 Perimeter

Die AGR hat sich für einen Perimeter entschieden, der sich in erster Linie auf die Wohnquartiere Reinachs konzentriert. Die Industriezone im Norden von Reinach sowie einzelne kleinere Gebiete entlang der Kantonsstrassen werden demnach nicht in die Tempo-30-Zone integriert. Grundsätzlich liegen damit die meisten Wohngebiete Reinachs im Perimeter der Tempo-30-Zone. Dadurch wird auch ein einheitliches und klares Verkehrsregime geschaffen.

An der Gemeindeversammlung vom 19. August 2020 wurde flächendeckendes Tempo 30 in Wohngebieten allerdings abgelehnt und das Verkehrssicherheitskonzept an den Gemeinderat zurückgewiesen. In der Folge wurde der Perimeter für Tempo-30-Zonen überarbeitet. Neu konzentriert sich der Perimeter auf die Kerngebiete der Gemeinde, Gebiete mit Schulanlagen und Kindergärten, kantonale und kommunale Radrouten sowie auf die Mehrheit der festgestellten Sicherheitsdefizite, welche mit T30 entschärft werden können. Strassen wie die Alte Strasse und der östliche Abschnitt der Neudorfstrasse haben durchgehend mindestens einseitig einen Gehweg, sind gut ausgebaut und befinden sich nicht in der Nähe von Schulen oder Kindergärten. Auf Höhe Altersheim bei der Fussgängerquerung wurde zur Verkehrsberuhigung zudem bereits ein Belagskissen installiert. Diese Strassenabschnitte wurden daher aus dem Tempo-30-Perimeter entfernt. Einwohner ausserhalb des Perimeters können mittels Petition Anfragen an den Gemeinderat für weitere Tempo-30-Zonen stellen. Abb. 7 zeigt den ursprünglichen, sowie den überarbeiteten Perimeter. Eine Übersicht zum provisorischen Perimeter kann im Anhang 3.2 eingesehen werden.

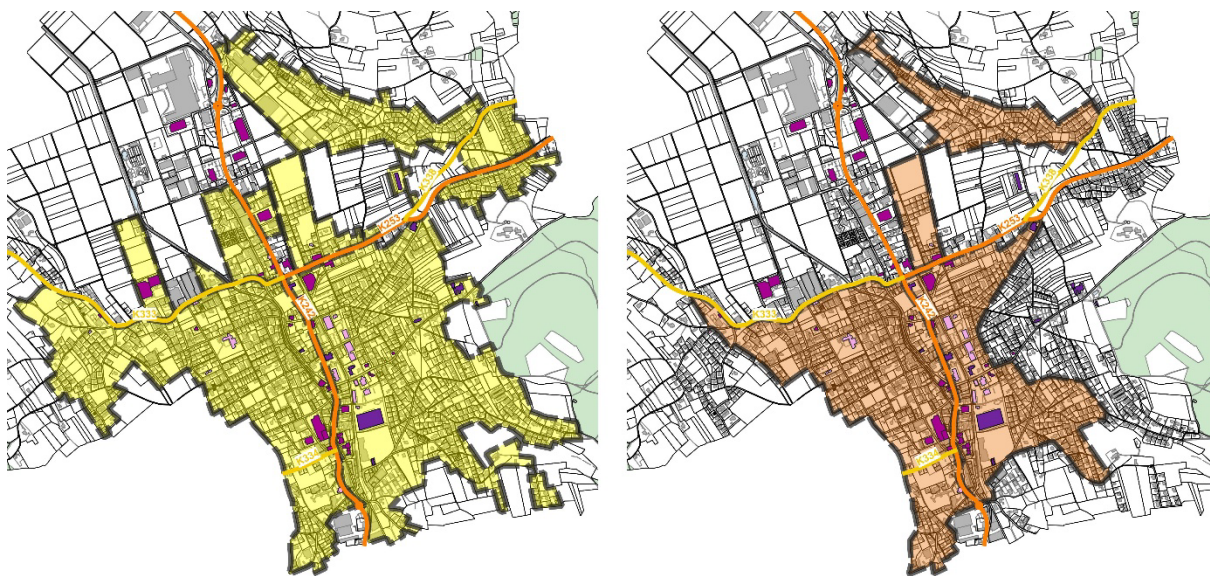


Abb. 7 Provisorischer Perimeter Tempo-30-Zonen. Links (gelb) Stand vor der Gemeindeversammlung vom 19.08.20. Rechts (orange) überarbeiteter Perimeter (Stand 01.09.20).

### 4.3 Punktuelle Massnahmen

Zusätzlich zu den gebietsweisen Massnahmen haben die Eingaben und Begehungen ergeben, dass einzelne spezifische Massnahmen zu treffen sind. Diese können folgendermassen aussehen (keine abschliessende Aufzählung):

- Ergänzung / Anpassung von Markierungen (z.B. Rechtsvortrittsmarkierungen)
- Ergänzung / Anpassung von Signalisationen
- Haltebereich beim Einmündungen vorziehen, um die Sicht auf einmündende Strassen zu verbessern (z.B. Ringstrasse)
- Einengungen einbauen (z.B. Titlisstrasse oder Tunaustrasse beim Chaletweg) oder versetzen (z.B. Gigerstrasse) um unübersichtliche Stellen zu entschärfen und/oder um Temporeduktionen zu erwirken.
- Anpassung der Führung des Fussverkehrs z.B. durch die Markierung eines Trottoirs an der Florastrasse oder durch Anpassung der Fussgängerquerung an der Tunaustrasse auf der Ostseite des Bahnhofs.
- Versetzen von Pfosten, z.B. wenn das Parkverbot nicht durchgesetzt werden kann (Bachstrasse/Voltastrasse), Fahrverbote nicht beachtet werden (Metzgergasse) oder die Führung des Velo- und Fussverkehrs klarer gestaltet werden soll (Saalbaustrasse).
- Information zu Schulwegen z.B. beim Kindergarten an der Pilatusstrasse
- Installation, Ersatz oder Neuausrichtung von Verkehrsspiegeln
- Farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche (FGSO) und/oder bauliche Massnahmen (z.B. Rabatten) um die Nutzung und Verkehrsführung auf Strassenabschnitten zu verdeutlichen oder anzupassen (z.B. Veloweg bei Neudorfstrasse oder Tunaustrasse beim Geschäft Musik Frey)

### 4.4 Umsetzung

Die Umsetzung des Verkehrssicherheitskonzepts beinhaltet wie vorgängig beschrieben zwei Arten von Massnahmen:

- Gebietsweise Massnahmen (Tempo 30)
- Punktuelle Massnahmen

Dazu wird die Gemeinde an der nächsten Gemeindeversammlung einen Kredit in der Höhe von 275'000 Fr. beantragen (siehe Anhang 3.4).

Zusätzliche Projekte, welche nicht Bestandteil des Verkehrssicherheitskonzepts sind, werden im Rahmen der ordentlichen Strassensanierung und Werkleitungserneuerung umgesetzt. Die Abfolge ist abhängig von der Priorisierung und dem Finanzhaushalt der Gemeinde. Die Ausgestaltung und Dimensionierung erfolgt dabei nach dem gewählten Geschwindigkeitsregime (Strassenraumgestaltung, Strassenbreiten).

#### **4.5 Massnahmen bezüglich des gebietsfremden Verkehrs**

Strassen wie z.B. die Kanalstrasse oder die Florastrasse sind bekannt dafür, dass sie als Umgehung der Kantonsstrassen genutzt werden (siehe Anhang 1.4). Einige dieser Strassenabschnitte werden stark vom Fuss- und Veloverkehr genutzt. Sollte in Zukunft mit der Wirkungskontrolle festgestellt werden, dass die umgesetzten Massnahmen (gebietsweise oder punktuell) keinen oder nur wenig Effekt auf den gebietsfremden Verkehr haben, können weitere Massnahmen in Betracht gezogen werden:

- Allgemeine Fahrverbote oder Fahrverbote für Lastwagen für gewisse Strassenabschnitte (mit Ausnahme Zubringer)
- Einführung eines Einbahnregimes auf gewissen Strassenabschnitten

Bei weiteren Massnahmen muss darauf geachtet werden, dass diese nicht andere Sicherheitsdefizite begünstigen. So kann z.B. ein Einbahnregime zwar dazu führen, dass sich der Fremdverkehr verringert, aber die Geschwindigkeiten sich erhöhen, da nicht mehr mit Gegenverkehr gerechnet werden muss.

### **5. Wirkungskontrolle**

Um die Wirkung der umgesetzten Massnahmen zu prüfen wird die Gemeinde Reinach verschiedenen Überprüfungen durchführen:

- Periodisch Überprüfung Unfallzahlen (z.B. alle 5 Jahre)
- Überprüfung von Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten, ein Jahr nach der Einführung von Tempo-30
- Kontrolle Ausführungsstand Massnahmen

## ***Anhang 1    Eingaben und Mitwirkung Bevölkerung***

---

A1.1    Übersichtstabelle Eingaben Bevölkerung

A1.2    Tabelle Allgemeines / Wünsche

### **Übersichtspläne Gefahrenpotentiale in den Quartieren**

A1.3    Sicht, Vortrittsverhältnisse und Konfliktpunkte

A1.4    Gebietsfremder Verkehr, zu schnell gefahrene Strecken und Forderung T30

A1.5    Gefährliche Fuss- und Radverbindungen

Reinach, Verkehrssicherheitskonzept

Stand: 21.01.2020

**Übersichtstabelle Eingaben Bevölkerung**

Eingabe	Umfang			Inhalt									
	Nr.	Text	Plan	Bilder	A Sicht	B Vortritt unklar	C Gebietsfremder Verkehr	D Gefahr Fussverkehr	E Gefahr Radverkehr	F Zu hohe Geschw.	G T30 Forderung	H Konfliktpunkte / Weitere	Tab. Allgemeines / Wünsche
1	x			x								x	
2	x					x		x					
3	x						x	x		x			
4	x	x			x								
5	x			x	x						x		
6		x					x		x				x
7	x						x	x					
8	x						x	x					.
9	x												x
10	x										x		
11		x		x	x	x		x	x				x
12		x					x						x
13	x	x			x							x	x
14	x			x			x			x	x	x	x
15	x	x					x						
16	x	x					x						
17	x				x					x			
18	x			x	x								x
19		x					x			x			
20	x										x	x	
21	x			x	x					x			x
22	x												x
23	x							x					x
24	x						x						
25	x												x
26		x					x			x		x	
27		x			x					x		x	
28	x						x	x		x	x		
29	x	x			x		x			x			x
30	x										x		
31	x										x		

Eingabe		Umfang			Inhalt								
Nr.		Text	Plan	Bilder	A Sicht	B Vortritt unklar	C Gebietsfremder Verkehr	D Gefahr Fussverkehr	E Gefahr Radverkehr	F Zu hohe Geschw.	G T30 Forderung	H Konfliktpunkte / Weitere	Tab. Allgemeines / Wünsche
32		x								x			x
33		x					x						x
34		x					x	x	x				
35		x					x	x	x				
36		x	x					x					
37			x		x							x	
38		x					x	x		x			
39		x								x			
40		x					x	x		x			
41		x			x			x			x		
42		x			x						x		
43		x	x								x		
44		x						x	x		x		x
45		x					x	x					x
46		x	x	x	x			x	x		x		x
47			x		x		x		x			x	
48		x									x		x
49			x		x								
50		x					x	x					x
51		x						x					x
52		x											x
53		x									x		x
54		x	x					x		x			x
55		x								x			
56			x									x	
57		x	x					x	x	x		x	
58		x	x	x	x								x
59		x					x	x	x				
60		x	x	x			x	x			x		
61		x						x		x	x		
62		x						x	x				x
63		x						x	x				x
64		x						x	x				x
65		x			x							x	

Eingabe		Umfang			Inhalt								
Nr.		Text	Plan	Bilder	A Sicht	B Vortritt unklar	C Gebietsfremder Verkehr	D Gefahr Fussverkehr	E Gefahr Radverkehr	F Zu hohe Geschw.	G T30 Forderung	H Konfliktpunkte / Weitere	Tab. Allgemeines / Wünsche
66		x	x		x		x	x					x
67		x											x
68		x									x		
70		x					x	x	x	x	x		x
71		x	x									x	
72		x			x								
73		x		x			x						
74		x											x
76		x		x							x		x

Reinach, Verkehrssicherheitskonzept

21.01.2020

**Tabelle Allgemeines / Wünsche**

Zusätzlich in zugehörigem Gefahrenpotential-Plan vermerkt

Nr.	Thema	Beschrieb
6	Beleuchtung	Auf der Brüggelmoosstrasse ist für den Fussverkehr eine Beleuchtung wünschenswert
8	Klassierung Strasse	Wunsch die Kanalstrasse im Rahmen des KGV als Verbindungsstrasse zu klassieren, da sie oft als Umgehungsstrasse benützt wird.
9	Tempo 30	Interesse wann über die Tempo-30-Regelung abgestimmt wird. Rudolf Lanz informierte dazu, dass dies im Winter 2019 oder Frühling 2020 der Fall sein wird.
11	Sicht	Bei der Einmündung von der Pillatusstrasse auf die Alzbachstrasse ist ein Verkehrsspiegel erwünscht.
11	Zustand Strasse	Bemängelung des Zustands der Griensammlerstrasse auf Höhe des Recyclinghofs und der Kläranlage.
12	Kreisverkehr	Der neue Kreisel (Breitestrasse + Pfeffikerstrasse?) sei nicht hindernisfrei.
13	Allgemeines Fahrverbot	Wegen Erneuerungsarbeiten wurde das Allgemeine Fahrverbot für die Voltastrasse entfernt. Nach Abschluss der Arbeiten sei das Signal nicht mehr aufgestellt worden, wodurch die Strasse nun von Elektrofahrrädern benutzt werde.
14	Fahrbahn verkleinern / Verkehrsberuhigung	Herrenwegstrasse auf gesetzlich markierte Breite reduzieren und entsprechend signalisieren (Fahrbahnverengung). Den Verkehr auf der Gigerstrasse beruhigen. Ausweichflächen der Fahrzeuge zur Strasse abgrenzen.
18	Signalisation / Rollstuhl	An der Sandgasse (ca. Höhe Yamaha-Werkstatt) ist in beide Richtungen ein Gefahr-Signal, welches vor Kindern warnt, mit dem Zusatz Gehbehinderte angebracht. Zusätzlich ist die Information 140m angebracht, allerdings findet sich nach diesen 140m kein Übergang (z.B. einen Fussgängerstreifen). Ein Fussgängerstreifen ist erst auf Höhe der Brockenstube vorhanden, wobei das Trottoir südlich der Strassenseite nicht rollstuhlgerecht ist.
21	Zustand Strasse	Zustand der Griensammlerstrasse ist mangelhaft
22	Diverse Vorschläge	Förderung/Vorschrift von lärmarmen Pneus, Flüsterbelag, E-Fahrzeuge
23	Förderung Veloverkehr	Wünscht sich eine stärkere Förderung des Veloverkehrs
24	Fussgängerstreifen	Wünscht sich auf der Tunaustrasse (Höhe Tunaustrasse 26) einen Fussgängerstreifen, da diese Strasse viel von Schulkindern frequentiert wird.
25	Tempolimiten	Wünschen sich vermehrt Tempobegrenzungen anstatt von baulichen Massnahmen. Sie hätten sich z.B. beim Schulhaus Breite eher Tempobegrenzungen gewünscht.
29	Bau/Platzierung von Tafeln und Inseln	Empfindet den Bau von Verkehrsinseln als eine Gefahr für den rollenden Verkehr. Zudem plädiert er dafür Parkordnungs-Tafeln am Strassenrand zu platzieren.
31	Schulweg	Schulweg nach Menziken optimieren



Nr.	Thema	Beschrieb
32	Zugang Waldhütte Stierenberg	Es fahren zu viele Autos zur Waldhütte und gefährden damit Fussgänger. Bei Veranstaltungen in der Waldhütte sollen daher zuerst Fahrbewilligungen eingeholt werden. Zusätzlich soll ein Tempolimit eingeführt werden.
33	Ausbau Kanalstrasse	Ausbau der Kanalstrasse ist wünschenswert
42	Spiegel	Wünscht sich einen Verkehrsspiegel bei der Einmündung der Sonnenbergstrasse in die Tunastrasse.
44	Fahrverbot Lastwagen	Forderung eines Fahrverbot für Lastwagen auf der Herrenwegstrasse
44	Frei Zugänglicher Gehweg	Wunsch, dass der Herrenweg ein öffentlicher Gehweg wird und an die Gigerstrasse angeschlossen wird.
45	Winterdienst Radweg	Wünscht sich bessere Räumung und Salzung des Radweges/-streifens bei der Sandgasse/Beinwilerstrasse
46	Entfernung/Minderung von Hindernissen	1. Schranke bei Spitalstrasse zwischen Kreisel und Bahnübergang 2. Bahnhofunterführung für Velofahrer und Fussgänger öffnen 3. Verbindungsweg Bahnhof Bäckerei Schulz für Velofahrer öffnen 5. Schranke beim alten Schulhaus 7. Fahrverbot für Velofahrer bei der Bahnunterführung beim Ottos entfernen 8. Zufahrt zu Veloständern auf der Südseite des Migros verbessern (Fahrverbot)
48	Tempo 30	Wünscht sich für alle Quartierstrassen in Reinach Tempo 30 Zonen
50	Zustand Signal	Fahrverbotstafel an der Sonnmattstrasse sollte erneuert werden
51	Ausfahrt Bahnhofstrasse	Würde es begrüssen, wenn die Ausfahrt aus der Bahnhofstrasse nur noch über den Lindenplatz erlaubt wäre.
52	Wegfindung Velo	Durchgehende Signalisation des Radweges von Leimbach nach Menziken
52	Einbahnstrasse mit Velostreifen	Wünscht sich, dass die Pfeffikerstrasse bis zur Albachstrasse als Einbahnstrasse mit Velostreifen geführt wird.
53	Tempo 30	Wünscht sich in Wohnquartieren, besonders in der Umgebung von Schulen und Kindergärten, Tempo 30-Zonen
54	Tempo 30	Allgemein Tempo 30 auf Nebenstrassen
54	Beleuchtung	Bessere Beleuchtung der Wartezonen an Fussgängerstreifen, besonders im Winter
58	Bahnübergang-LSA	Die LSA für die Sicht von der Tunastrasse besser ausrichten und/oder 3. Anzeige mit Blickwinkel Tunastrasse installieren
62	Beleuchtung	Die Strassenbeleuchtung ab der Kanalstrasse 5 bis zur Sandgasse ist ungenügend.
63	Fahrverbot Lastwagen	Einige LKW's fahren über die Florastrasse in die Baselgasse ein. Dies ist problematisch, da die Strassenverhältnisse eher eng und unübersichtlich sind und hier viele Schulkinder unterwegs sind. Daher wäre ein LKW-Fahrverbot ab der Stiftung Lebenshilfe in Richtung Flora- und Viehmarktstrasse und umgekehrt begrüsst werden.

Nr.	Thema	Beschrieb
64	Weitere Massnahmen Florastrasse	Neben T30 sind weitere Massnahmen zur Reduktion der Geschwindigkeit und des gebietsfremden Verkehrs erwünscht (z.B. Geschwindigkeitsschwellen, Fahrverbot mit Ausnahme Zubringer, etc.)
66	Allgemeines Fahrverbot (mit Ausnahme Zubringer)	Wunsch für Fahrverbot mit Ausnahme Zubringer auf der Florastrasse und Baselgasse/Pfistergasse um die Umfahrung der Hochhauskreuzung zu verhindern.
67	Verkehrssicherheitskonzept Allgemein	Punktuelle Massnahmen werden begrüsst, wenn zurückhaltend eingesetzt. Flächendeckende (wie z.B. T30) Massnahmen werden hingegen abgelehnt. Die im Rahmen des Parkierungsregimes erstellten Tafeln sind zudem gefährlich angeordnet und teilweise beschädigt.
70	Einbahnregelung & Bodenschwellen	Einbahnregelung für die Kanalstrasse um den gebietsfremden Verkehr einzuschränken und Bodenschwellen um die Geschwindigkeit zu reduzieren.
74	Tempo 30	Tempo 30 bei Schulhäusern und auf Ausweichrouten wird begrüsst. Flächendeckendes T30 jedoch nicht.
76	Beschilderung	Unklarheit ob das Anhängerverbot beim Knoten Schorenstrasse / Tunaustrasse auch für LKW's gilt.

# Reinach: Gefahrenpotentiale in den Quartieren, Auswertung

Anhang 1.3

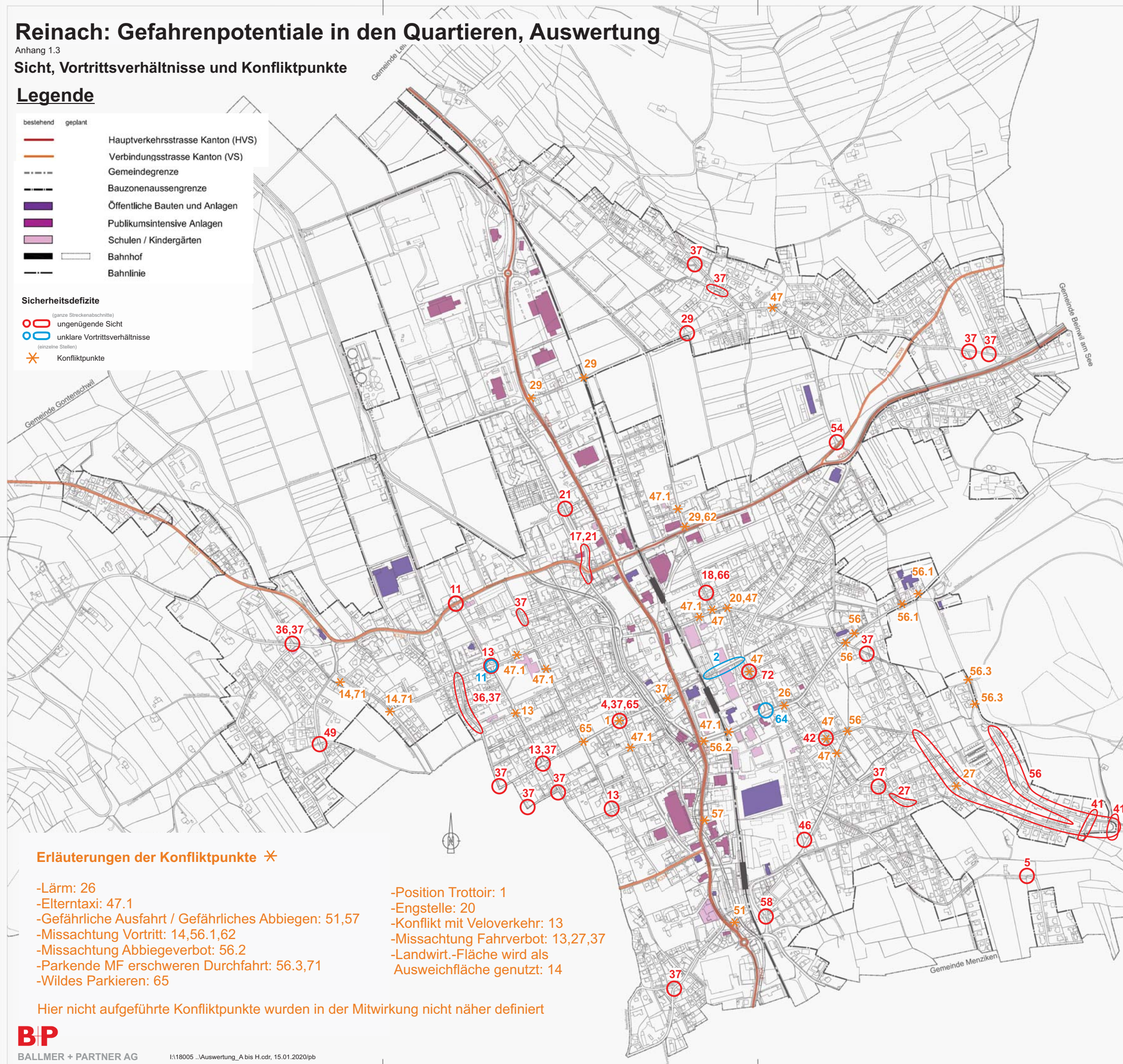
## Sicht, Vortrittsverhältnisse und Konfliktpunkte

### Legende

bestehend	geplant	
		Hauptverkehrsstrasse Kanton (HVS)
		Verbindungsstrasse Kanton (VS)
		Gemeindegrenze
		Bauzonenaussengrenze
		Öffentliche Bauten und Anlagen
		Publikumsintensive Anlagen
		Schulen / Kindergärten
		Bahnhof
		Bahnlinie

### Sicherheitsdefizite

	(ganze Streckenabschnitte)	ungenügende Sicht
	(einzelne Stellen)	unklare Vortrittsverhältnisse
		Konfliktpunkte



### Erläuterungen der Konfliktpunkte \*

- Lärm: 26
- Elterntaxi: 47.1
- Gefährliche Ausfahrt / Gefährliches Abbiegen: 51,57
- Missachtung Vortritt: 14,56.1,62
- Missachtung Abbiegeverbot: 56.2
- Parkende MF erschweren Durchfahrt: 56.3,71
- Wildes Parkieren: 65
- Position Trottoir: 1
- Engstelle: 20
- Konflikt mit Veloverkehr: 13
- Missachtung Fahrverbot: 13,27,37
- Landwirt.-Fläche wird als Ausweichfläche genutzt: 14

Hier nicht aufgeführte Konfliktpunkte wurden in der Mitwirkung nicht näher definiert

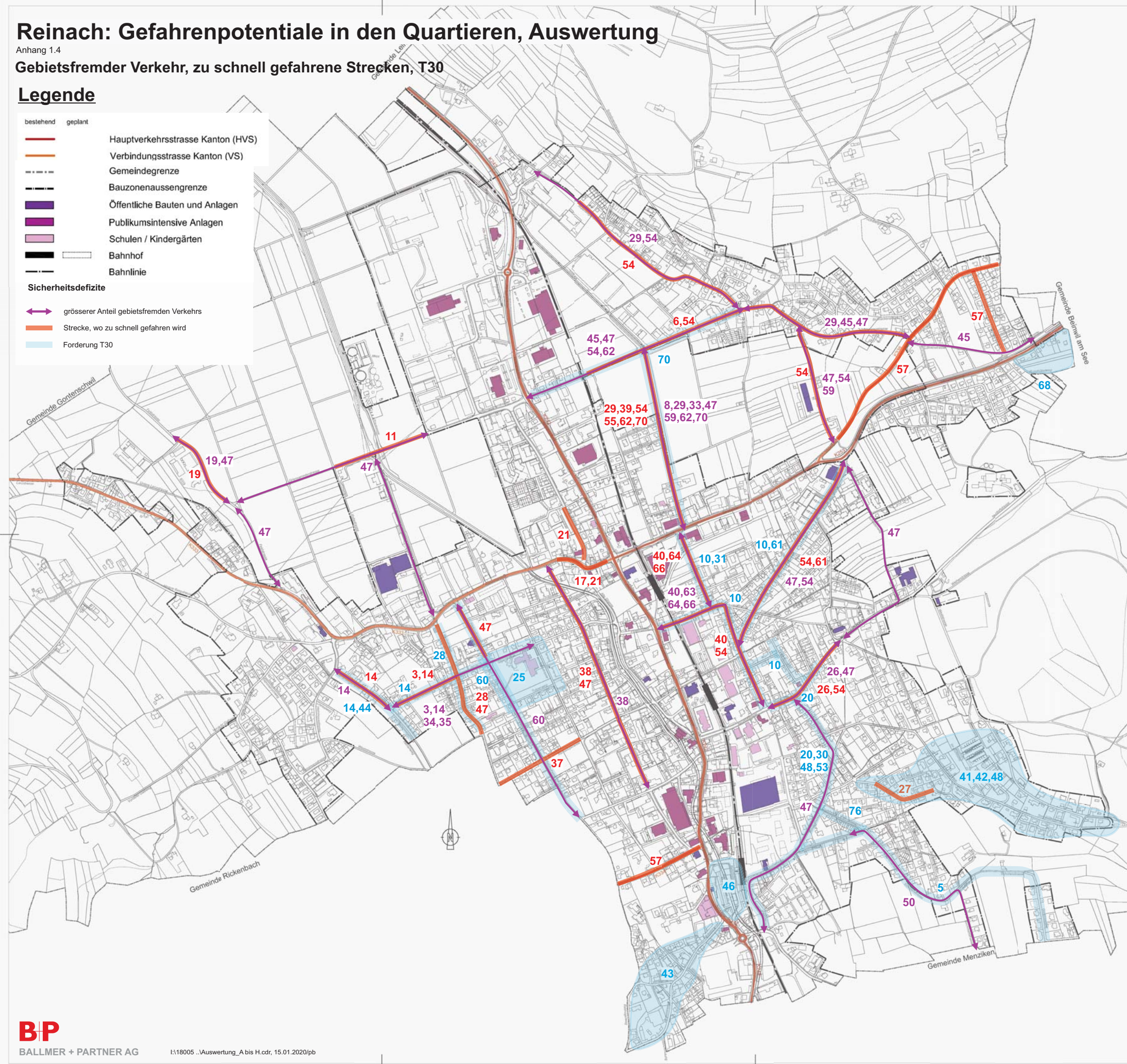
# Reinach: Gefahrenpotentiale in den Quartieren, Auswertung

Anhang 1.4

## Gebietsfremder Verkehr, zu schnell gefahrene Strecken, T30

### Legende

- |                            |           |  |
|----------------------------|-----------|--|
| — bestehend                | — geplant |  |
|                            |           | Hauptverkehrsstrasse Kanton (HVS)        |
|                            |           | Verbindungsstrasse Kanton (VS)           |
|                            |           | Gemeindegrenze                           |
|                            |           | Bauzonenaussengrenze                     |
|                            |           | Öffentliche Bauten und Anlagen           |
|                            |           | Publikumsintensive Anlagen               |
|                            |           | Schulen / Kindergärten                   |
|                            |           | Bahnhof                                  |
|                            |           | Bahnlinie                                |
| <b>Sicherheitsdefizite</b> |           |  |
|                            |           | grösserer Anteil gebietsfremden Verkehrs |
|                            |           | Strecke, wo zu schnell gefahren wird     |
|                            |           | Forderung T30                            |



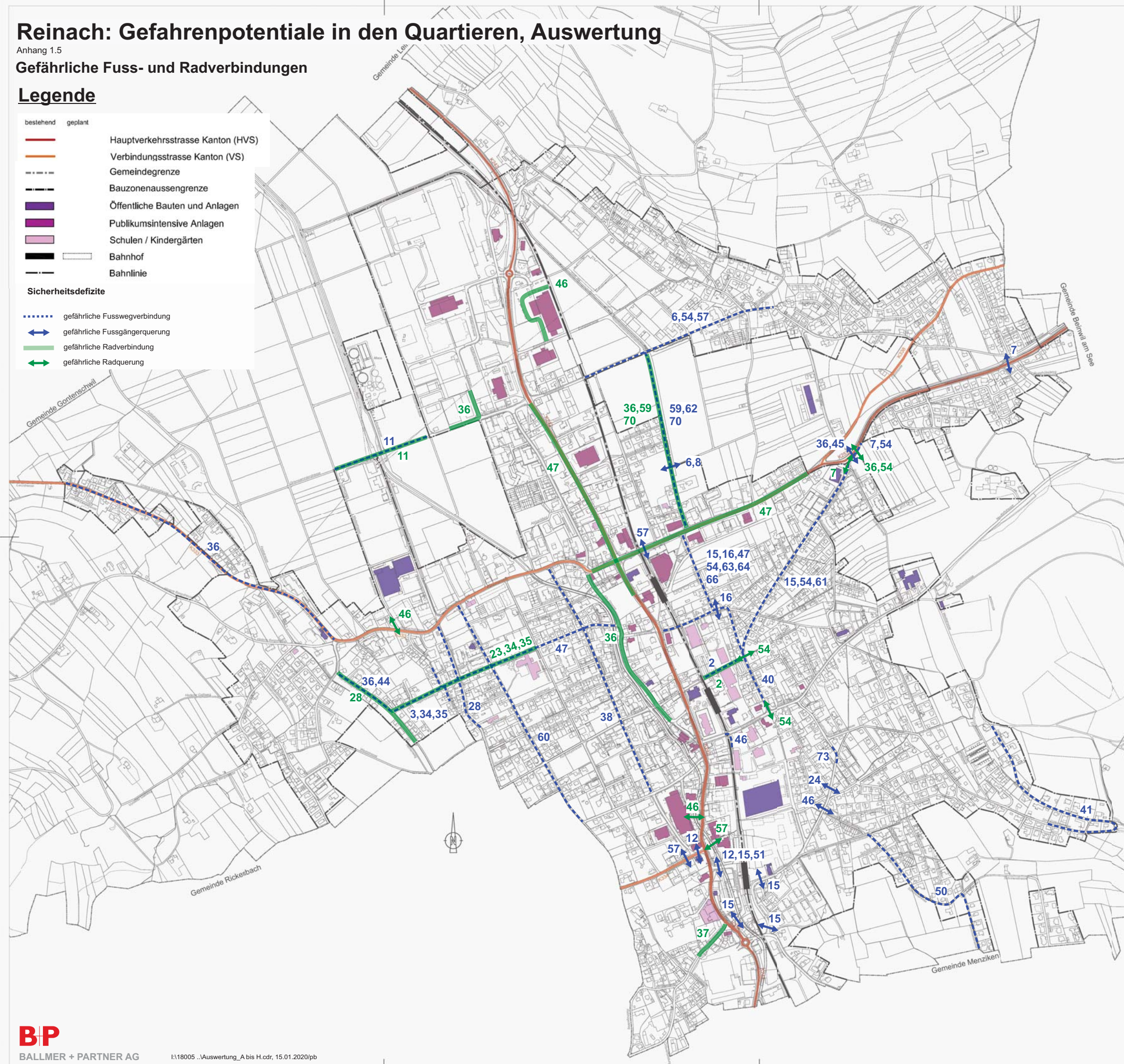
# Reinach: Gefahrenpotentiale in den Quartieren, Auswertung

Anhang 1.5

## Gefährliche Fuss- und Radverbindungen

### Legende

- |             |                                   |
|-------------|-----------------------------------|
| — bestehend | — geplant                         |
|             | Hauptverkehrsstrasse Kanton (HVS) |
|             | Verbindungsstrasse Kanton (VS)    |
|             | Gemeindegrenze                    |
|             | Bauzonenaussengrenze              |
|             | Öffentliche Bauten und Anlagen    |
|             | Publikumsintensive Anlagen        |
|             | Schulen / Kindergärten            |
|             | Bahnhof                           |
|             | Bahnlinie                         |
- 
- Sicherheitsdefizite**
- gefährliche Fusswegverbindung
  - gefährliche Fussgängerquerung
  - gefährliche Radverbindung
  - gefährliche Radquerung



## ***Anhang 2    Verkehrssituation***

---

### A2.1    Übersichtsplan Verkehrssituation



### Legende

#### Strassenklassierung

- Hauptverkehrsstrasse (HVS)
- Verbindungsstrasse Kanton (VS)
- Verbindungsstrasse Gemeinde (VS)
- Sammelstrasse (SS)

#### Weitere Informationen

- Öffentliche Bauten und Anlagen
- Publikumsintensive Anlagen
- Schulen / Kindergärten
- Bauzone
- Haltestelle Bahn
- Haltestelle Bus
- Bahnlinie

#### Verkehrserhebung

- Messort Erhebung 2019
- Erhebung in beide Fahrrichtungen

Radar	Messart*
33	V50% (km/h)**
44	V85% (km/h)**
18	Motorfahrzeuge (Mfz/h)
250	DTV (Durchschnittlicher täglicher Verkehr)

\* Messarten:  
 -Radar: Messung mit Radarpistole während je einer halben Stunden zur Morgenspitze (MSP) zwischen 7 und 8 Uhr und zur Abendspitze (ASP) zwischen 17 und 18 Uhr  
 -SDR: Seitenradarmessung  
 -SP: Stichprobenmessung (Handzählung) während der ASP

\*\* Geschwindigkeit, die von 50% bzw. 85% höchstens erreicht und von 50% bzw. 15% der Fahrzeuge überschritten wird. Auswertung aus zwei halbstündigen Messungen während der MSP und ASP (gilt nur für Messungen mit der Radarpistole).



**Anhang 3    *Gefahrenpotentiale, Sicherheitsdefizite und  
Massnahmenvorschläge***

---

- A3.1    Übersichtsplan Sicherheitsdefizite und Gefahrenpotentiale
- A3.2    Übersichtsplan Perimeter Tempo-30-Zonen
- A3.3    Tabelle Sicherheitsdefizite und Massnahmenvorschläge
- A3.4    Kostenschätzung zur Umsetzung des Verkehrssicherheitskonzepts





**Sicherheitsdefizite und  
Gefahrenpotentiale**



**Legende**

**Sicherheitsdefizite**

Unfälle Gemeindestrassen 2011 - 2018

- Sachschaden
- ▲ leicht verletzte
- schwer verletzte
- ✕ Getötete
- Anzahl Unfälle im Umkreis

Hohe Geschwindigkeiten (2019)

V85% > 40 km/h

Massnahmen bei Sicherheitsdefizit

- Punktuell
- T30
- Kombination

Die Nummerierung der Massnahmen entspricht derjenigen im Anhang 3.3

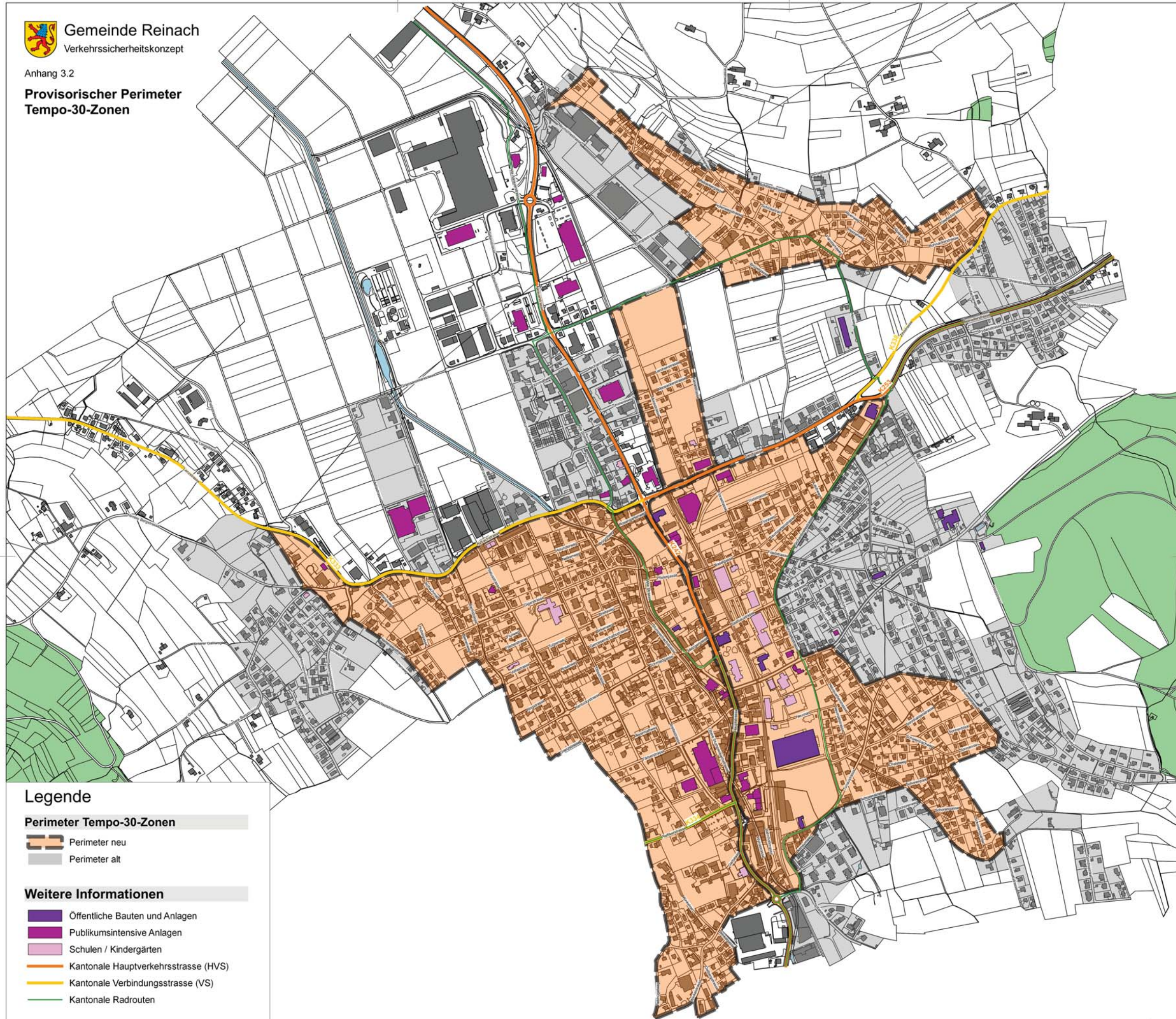
**Weitere Informationen**

- Öffentliche Bauten und Anlagen
- Publikumsintensive Anlagen
- Schulen / Kindergärten
- Kantonale Velorouten
- - - Kommunale Velorouten
- Kantonale Wanderwege





**Provisorischer Perimeter  
Tempo-30-Zonen**



**Legende**

**Perimeter Tempo-30-Zonen**



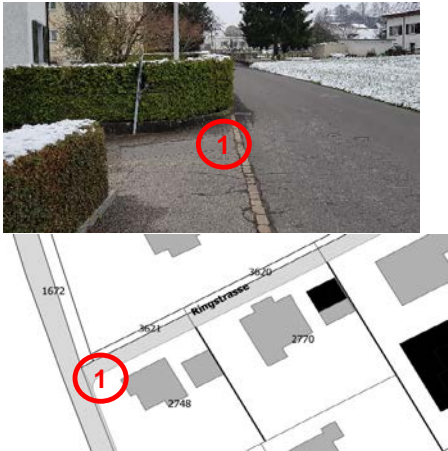
- Perimeter neu
- Perimeter alt

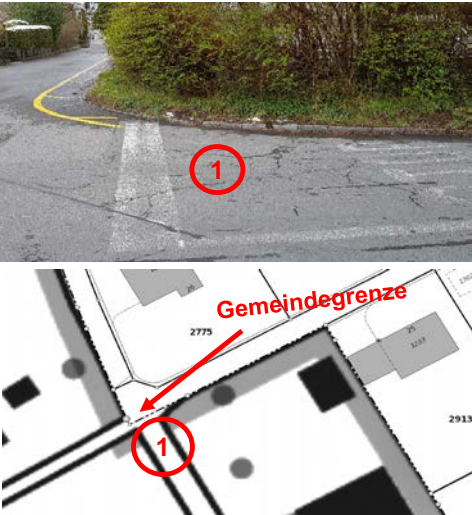

**Weitere Informationen**



- Öffentliche Bauten und Anlagen
- Publikumsintensive Anlagen
- Schulen / Kindergärten
- Kantonale Hauptverkehrsstrasse (HVS)
- Kantonale Verbindungsstrasse (VS)
- Kantonale Radrouten









## Verkehrssicherheitskonzept Reinach -Sicherheitsdefizite und Massnahmenvorschläge

Nr.	Standort	Beschreibung des Sicherheitsdefizits	Foto / Planausschnitt	Massnahmenvorschläge	Bemerkungen	Teil VSK	Kostenschätzung punktuelle Massnahmen	Separate Projekte
1	Knoten Pilatusstrasse / Kentuckystrasse	Die Sicht von der Pilatusstrasse (1) auf die Kentuckystrasse ist ungenügend. Um herannahende Fahrzeuge erkennen zu können, muss die Stop-Markierung überfahren werden.		<ul style="list-style-type: none"> <li>-T30: Verbesserung der Sichtverhältnisse</li> <li>-Markierung Rechtsvortritt (anstatt der Stop-und Kein Vortritt-Markierung)</li> </ul>	Gegenüber Tempo 50 verringert sich mit Tempo 30 der Anhalteweg und die nötige Sichtweite an Knoten (vgl. BVU Kanton Aargau -Merkblatt Sicht an Knoten und Ausfahrten)	J		
2	Knoten Pilatusstrasse / Grenzstrasse	Die Sicht von der Pilatusstrasse auf die Grenzstrasse ist ungenügend. Zudem wird der Rechtsvortritt für Fahrzeuge aus der Grenzstrasse missachtet		<ul style="list-style-type: none"> <li>-T30: Verbesserung der Sichtverhältnisse</li> <li>-Markierung Rechtsvortritt</li> </ul>		J		
3	Knoten Bachstrasse / Ringstrasse	Die Sicht von der Ringstrasse (1) auf die Bachstrasse und umgekehrt ist ungenügend. Zudem sind die Vortrittsverhältnisse unklar, da baulich der Eindruck erweckt wird, dass von der Ringstrasse auf die Bachstrasse ein Gehweg überfahren wird.		<ul style="list-style-type: none"> <li>-Ringstrasse vorziehen um Sicht auf die Bachstrasse zu ermöglichen</li> <li>-Einengungen auf der Bachstrasse vor dem Knoten</li> <li>-Markierung Rechtsvortritt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Gleiche oder ähnliche Sicherheitsdefizite sind entlang der ganzen Bachstrasse zu finden.</li> <li>-Der Parzellenplan zeigt, dass die Ringstrasse bis an die Bachstrasse angrenzt und kein Gehweg vorhanden ist. Dies kann auch baulich und/oder mit Markierungen so verdeutlicht werden.</li> </ul>	J	1'100	

Nr.	Standort	Beschreibung des Sicherheitsdefizits	Foto / Planausschnitt	Massnahmenvorschläge	Bemerkungen	Teil VSK	Kostenschätzung punktuelle Massnahmen	Separate Projekte
4	Knoten Kentuckystrasse / Bachstrasse	Das Stop-Signal und die Stop-Signalisierung (1) auf der Bachstrasse wird oft missachtet. Die Sicht von der Bachstrasse auf die Kentuckystrasse ist zudem ungenügend.		<p>-Verschiebung der Stop-Markierung in Richtung der Kentuckystrasse (z.B. auf Höhe des markierten Gehweges), damit die Fahrzeuge beim Halt eine bessere Sicht auf kommende Fahrzeuge aus der Kentuckystrasse haben.</p> <p>-Da sich der Strassenabschnitt mit der Stop-Markierung auf dem Gemeindegebiet von Pfeffikon (Kt. Luzern) befindet, müssen mögliche Anpassungen mit der Gemeinde Pfeffikon abgestimmt werden.</p>		J	300	
5	Querung zum Kindergarten über die Pilatusstrasse	An der Pilatusstrasse ist eine Querung zum Kindergarten mit Fussabdrücken markiert (1). Allerdings queren viele Kinder bei der Alzbachstrasse (2), wo sie für einbiegende Fahrzeuge erst spät sichtbar sind.		<p>-Verstärkte Information durch den Kindergarten und die Eltern an die Kinder.</p> <p>-Baulich indem z.B. entlang des Trottoirs eine Kette installiert wird mit einer Öffnung an der Querungsstelle.</p>	Die Kinder werden ebenfalls bereits durch die Polizei instruiert, dies scheint aber nicht auszureichen.	J	12'600	




Nr.	Standort	Beschreibung des Sicherheitsdefizits	Foto / Planausschnitt	Massnahmenvorschläge	Bemerkungen	Teil VSK	Kostenschätzung punktuelle Massnahmen	Separate Projekte
6	Parkverbot beim Knoten Bachstrasse / Voltastrasse	Parkverbotsbereich wird als Elterntaxi genutzt. Abseits davon ist unklar, weshalb hier eine Parkverbotsmarkierung aufgebracht wurde.		-Falls das Parkverbot durchgesetzt werden soll, könnten Pfosten installiert werden. Vorher muss abgeklärt werden, weshalb hier ein Parkverbot steht.	Der Parkverbotsbereich gehört zur Strassenparzelle 1672 (Bachstrasse) und ist im Besitz der Gemeinde Reinach. Ebenfalls der Gemeinde gehört die Parzelle 1661. Die anstossende Parzelle 2971 ist im Besitz der Seelicht AG (Zug).	J	3'000	
7	Knoten Pilatusstrasse / Gigerstrasse	Die Sicht von der Pilatusstrasse auf die Gigerstrasse und umgekehrt ist ungenügend.		-Markierung Rechtsvortritt statt der Stop-Markierung. -Versatz der Strasseneinengung näher an den Knoten. (1)	Aufgrund eines Unfalls in der Sylvesternacht 2019 traf die Gemeinde temporäre Massnahmen zur Verkehrsberuhigung.	J	1'400	


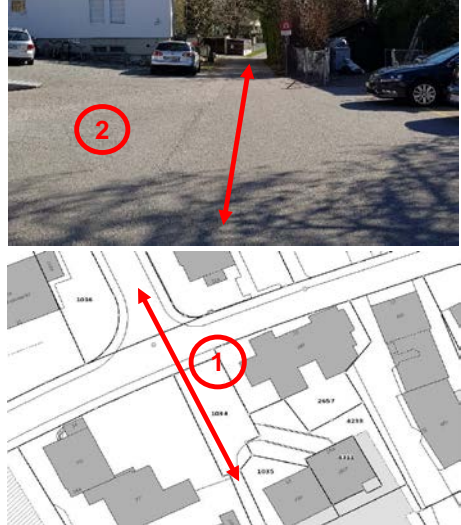

Nr.	Standort	Beschreibung des Sicherheitsdefizits	Foto / Planausschnitt	Massnahmenvorschläge	Bemerkungen	Teil VSK	Kostenschätzung punktuelle Massnahmen	Separate Projekte
8	Knoten Pilatusstrasse / Alzbachstrasse	Die Sicht von der Pilatusstrasse auf die Alzbachstrasse ist in beide Richtungen ungenügend. In Richtung Osten verdeckt die Moschee die Sicht und in Richtung Westen geparkte Fahrzeuge.		<p>–Fläche für Parklätze z.B. mit Rabatten eingrenzen um die sichtbehindernde Parkierung zu verhindern / minimieren.</p> <p>–In Blickrichtung Osten kann eher wenig unternommen werden, da das Sichtfeld durch das Gebäude eingeschränkt wird.</p>	<p>–Die Alzbachstrasse ist eine Kantonsstrasse</p> <p>–Die Sichtproblematik in Richtung Osten lässt sich nur schwierig lösen.</p>	N		J
9	Metzgergasse	<p>a) Fahrverbot von beiden Seiten (1 West, 2 Ost) in die Metzgergasse wird teilweise missachtet. Dies liegt auch daran, dass manche Navigationssysteme das Fahrverbot nicht aufgenommen haben.</p> <p>b) Zusätzlich verwirrend ist der Richtungspfeil (3) auf der Hauptstrasse, welcher genau auf die Metzgergasse zeigt.</p>		<p>a)</p> <p>–Signal Fahrverbot anders platzieren, damit es besser sichtbar ist.</p> <p>–Sofern möglich, Prüfung der Wegangaben von Navi-Anbieter mit anschliessender Mitteilung an diese, sofern die Metzgergasse als Durchgangsstrasse geführt wird.</p> <p>–Durchgang mittel Pfosten sperren (solche, welche bei Bedarf entfernt werden könnten).</p> <p>b) Entfernung des Richtungspfeiles auf der Hauptstrasse.</p>	Der Richtungspfeil ist auf der Hauptstrasse und somit auf der Kantonsstrasse markiert.	J	1'800	




Nr.	Standort	Beschreibung des Sicherheitsdefizits	Foto / Planausschnitt	Massnahmenvorschläge	Bemerkungen	Teil VSK	Kostenschätzung punktuelle Massnahmen	Separate Projekte
10	Knoten Titlisstrasse / Nelkenweg	<p>–Die Sicht von der Titlisstrasse auf den Nelkenweg (1) und umgekehrt ist ungenügend.</p> <p>–Zusätzlich sind die Vortrittsverhältnisse nicht klar, da der Nelkenweg auf den ersten Blick nicht wie eine normale Strasse, sondern wie eine Ausfahrt wirkt.</p>		<p>–T30: Verbesserung der Sichtverhältnisse</p> <p>–Markierung Rechtsvortritt</p> <p>–Einengung auf der Titlisstrasse kurz vor dem Knoten</p>	<p>Sofern gewisse Knotenpunkten der Titlisstrasse Rechtsmarkierungen erhalten, ist dies grundsätzlich für alle Knoten der Titlisstrasse (und evtl. die parallel verlaufende Breitestrasse) zu prüfen damit eine einheitliche Markierung sichergestellt wird.</p>	J	1'000	
11	Knoten Titlisstrasse / Holunderweg	<p>Die Sicht vom Holunderweg (1) auf die von rechts kommenden Fahrzeuge auf der Titlisstrasse ist ungenügend.</p>		<p>–T30: Verbesserung der Sichtverhältnisse</p> <p>–Markierung Rechtsvortritt</p>		J		
12	Knoten Breitestrasse / Nelkenweg	<p>Gleiche Thematik wie bei der Nr. 10. Hier kommt noch dazu, dass Unklarheit herrscht ob bei der Ein- oder Ausfahrt des Nelkenweges ein Trottoir überfahren wird, da kein Ansatz zum Trottoir vorhanden ist.</p>		<p>Führungslinie über den Gehweg</p>	<p>–Generel gilt kein Rechtsvortritt, wenn ein Fahrzeug aus einer Strasse kommend einen Gehweg bzw. ein Trottoir überfahren muss, welches auf beiden Seiten klar durch Kanten von der restlichen Strasse abgetrennt ist.</p> <p>–Falls es Situationen wie hier gibt, wo die Rechtsvortrittslage nicht klar ist, kann mit Markierungen Klarheit geschaffen werden.</p>	J	100	
13	Knoten Kentuckystrasse / Breitestrasse	<p>Durch die Parkfelder (1) auf der Kentuckystrasse wird der Verkehr auf die Gegenfahrbahn geleitet. Dadurch werden die Platzverhältnisse beim Knoten sehr eng und die Fahrzeuge sind schlechter sichtbar.</p>		<p>Aufhebung der zwei vordesten Parkfelder</p>	<p>Die Strasse hat an dieser Stelle eine Breite von knapp 5.00 m. Dies ist zu wenig um die Parkfelder auf die andere Strassenseite zu verlegen, zumal angenommen werden muss, dass die Fahrzeuge aufgrund des Zauns und der Bepflanzung nicht direkt am Strassenrand abgestellt würden.</p>	J	300	




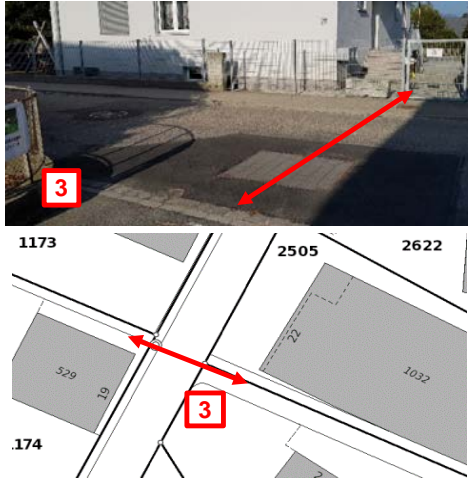
Nr.	Standort	Beschreibung des Sicherheitsdefizits	Foto / Planausschnitt	Massnahmenvorschläge	Bemerkungen	Teil VSK	Kostenschätzung punktuelle Massnahmen	Separate Projekte
14	Prüfung und falls nötig Neuausrichtung oder Ersatz von Verkehrsspiegeln an folgenden Knoten: (1) Bachstrasse / Alzbachstrasse (2) Pilatusstrasse / Gigerstrasse (3) Breitestrasse / Kentuckystrasse					J	9'000	
15	Kirchenbreitestrasse (ganze)	Einige (Boden-) Markierungen sind nicht mehr oder nur noch schwer erkennbar.		Erneuerung der Markierungen		J	100	
16	Knoten Friedstrasse / Kirchenbreitestrasse	Der Signalisationspfosten ist beschädigt		Aufrichten (falls nötig Reparieren/Ersetzen) des Signalisationspfostens		N		J










Nr.	Standort	Beschreibung des Sicherheitsdefizits	Foto / Planausschnitt	Massnahmenvorschläge	Bemerkungen	Teil VSK	Kostenschätzung punktuelle Massnahmen	Separate Projekte
17	Knoten Laubweg / Kirchenbreitestrasse	Die Sicht vom Laubweg auf die Kirchenbreitestrasse ist ungenügend. Vom Laubweg einbiegende Fahrzeuglenker sehen entgegenkommende Fahrzeuge erst, wenn sie bereits auf die Kirchenbreitestrasse gefahren sind.		<p>-T30: Verbesserung der Sichtverhältnisse</p> <p>-Einengung auf der Kirchenbreitestrasse vor den Ausfahrten. Möglicherweise auch sinnvoll an anderen Ausfahrten in dieser Strasse, wo die Sicht ungenügend ist.</p> <p>-Falls eine Einengung nicht ausreichend und/oder gewünscht wird, kann der Rechtsvortritt evtl. auch aufgehoben werden.</p>		J	800	
18	Westliche Ein- und Ausfahrt Friedstrasse (Knoten Friedstrasse / Baselgasse)	Jeweils an den Einfahrten zu der Kirchenbreitestrasse steht ein Fahrverbot für Motorwagen und Motorräder (Signal 2.13, Zubringdienst gestattet). Eingangs Friedstrasse, welche in die Kirchenbreitestrasse mündet, fehlt ein Fahrverbot.		Installation eines Fahrverbots für Motorwagen und Motorräder (Signal 2.13, Zubringdienst gestattet) an der westlichen Einfahrt zur Friedstrasse (am Knoten Friedstrasse / Pfistergasse).		J	1'200	
19	Knoten Kirchenbreitestrasse / Baselgasse	Ein Fahrzeuglenker, welcher nördlich von der Pfistergasse in die Kirchenbreitestrasse einbiegt, sieht das Fahrverbot für Motorwagen und Motorräder (Signal 2.13), welches südlich des Knotens angebracht ist, nicht.		Verschiebung des Fahrverbots für Motorwagen und Motorräder (Zubringdienst gestattet) in die Kirchenbreitestrasse (z.B.) und Installation eines Vorsignals an der aktuellen Position in der Pfistergasse.	Für die Verschiebung der Signalisation bietet sich der erste Kandelaber in der Kirchenbreitestrasse an. Allerdings ist fraglich wie gut das Signal sichtbar sein wird, wenn die Bäume Laub tragen.	J	300	


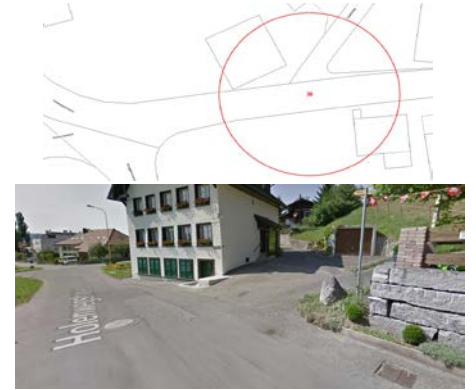
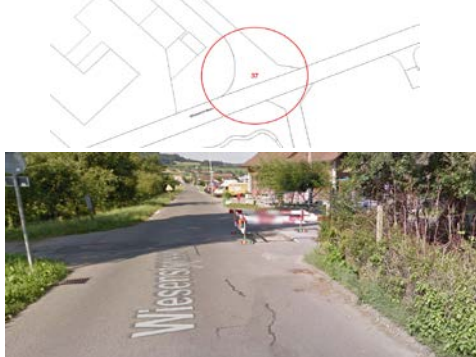
Nr.	Standort	Beschreibung des Sicherheitsdefizits	Foto / Planausschnitt	Massnahmenvorschläge	Bemerkungen	Teil VSK	Kostenschätzung punktuelle Massnahmen	Separate Projekte
20	Saalbaustrasse Höhe Pfrundmattschulhaus	Konflikt zwischen Velofahrenden und Fussgänger.		<ul style="list-style-type: none"> <li>-Entfernung des Signals 1.23 (Kinder), da inzwischen überflüssig. (1)</li> <li>-Velomarkierungen auf der Strasse je zu Beginn der Einengung auf dem Boden anbringen. (2)</li> <li>-Pfosten vom Velobereich auf das Trottoir versetzen.(3)</li> </ul>		J	1'800	
21	Knoten Viehmarktstrasse / Neudorfstrasse / Neumattstrasse	Von der Viehmarktstrasse her quer über die Neudorfstrasse und das Trottoir auf die Neumattstrasse verläuft eine kantonale Radroute. Diese Radroute verläuft über die Parzelle 1034, welche sich im Besitz der Gemeinde Reinach befindet. Der Verlauf der Radroute ist für andere Verkehrsteilnehmende nicht offensichtlich.		<ul style="list-style-type: none"> <li>-Markierung von kein Vortritt vor dem Trottoir auf die Neudorfstrasse. (1)</li> <li>-Farbliche und /oder bauliche Trennung des Radweges und der restlichen Parzelle 1034 (z.B. durch Rabatte). (2)</li> </ul>	2019 wurde eine Studie mit möglichen Varianten erstellt.	N		J
22	Fussgängerstreifen beim Übergang der Neudorfstrasse und der Hauptstrasse.	Wenn die Längsparkplätze an der Neudorfstrasse vor der Schule besetzt sind, ist die Sicht auf den Fussgängerstreifen vor der Hauptstrasse ungenügend.		Aufhebung der Längsparkierungen	Die Distanz vom Fussgängerstreifen bis zum ersten Parkfeld beträgt ca. 10m.	N		J

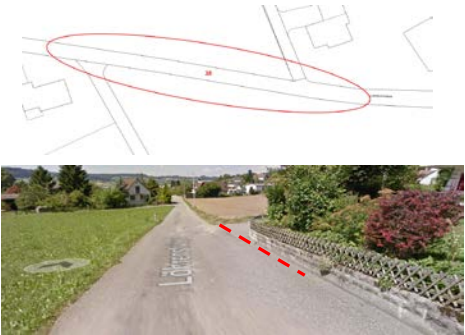

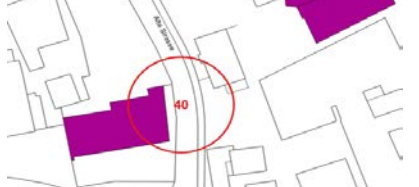
Nr.	Standort	Beschreibung des Sicherheitsdefizits	Foto / Planausschnitt	Massnahmenvorschläge	Bemerkungen	Teil VSK	Kostenschätzung punktuelle Massnahmen	Separate Projekte
23	Knoten Florastrasse und Baselgasse	Die Sicht von der Florastrasse auf die Pfistergasse ist ungenügend. Über beide Strassen verläuft zudem ein Schulweg, welcher von vielen Kindern genutzt wird.		<p>-T30: Bessere Sichtverhältnisse und erhöhte Sicherheit für Fussgänger</p> <p>-Markierung eines Fussgängerlängsstreifens auf der Ostseite der Florastrasse.</p> <p>-Sofern diese genannten Massnahmen nicht ausreichen oder ausgeführt werden, kann ein Fahrverbot (mit Ausnahme Zubringer geprüft werden)</p>		N		J
24	Knoten Floraweg und Florastrasse	Die Sicht am Knoten ist ungenügend.		<p>-Analog Nr.23 verkleinert T30 das nötige Sichtfeld.</p> <p>-Falls T30 nicht ausreichend ist, kann die Entfernung des Rechtsvortrittes für den Floraweg und die Kürzung der Parkplatzlängen beim Coiffure-Geschäft in Betracht gezogen werden.</p>		J	800	
25	Florastrasse (ganze Strasse)	Die Fussgängersicherheit ist ungenügend, da kein Trottoir vorhanden ist und die Sicht auf (und von) einmündenden Strassen oft ungenügend ist. Die Strasse wird zudem von vielen Kindern als Schulweg genutzt.		Da starker Zusammenhang mit Nr. 23, empfehlen sich hier die gleichen Massnahmen.		J	2'000	

Nr.	Standort	Beschreibung des Sicherheitsdefizits	Foto / Planausschnitt	Massnahmenvorschläge	Bemerkungen	Teil VSK	Kostenschätzung punktuelle Massnahmen	Separate Projekte
26	Tunastrasse, Ostseite Bahnhof bei der Unterführung	<p>Die Sicht als Fussgänger von der Ostseite der Tunastrasse direkt vis-à-vis zur Bahnhofunterführung (1) ist ungenügend, da die Tunastrasse in Richtung Nordosten direkt eine Kurve beschreibt.</p> 		<p>-T30: Verbesserung der Sichtverhältnisse und höhere Sicherheit für Fussgänger</p> <p>-Anbringen von Fussgängermarkierungen auf beiden Strassenseiten um auf eine Querungsmöglichkeit mit guter Sicht hinzuweisen. Ein möglicher Standort für diese Querung ist z.B. nach der zweiten Rabatten (2) auf dem Bild.</p> 		J	500	
27	Knoten Chaletweg / Tunastrasse	<p>Die Sicht vom Chaletweg auf die Tunastrasse ist ungenügend. Quer über die Strasse (durch die Zauntüre) verläuft zudem eine Fusswegverbindung.</p>		<p>Einengung (3) direkt südlich des Chaletweges auf der Tunastrasse, damit Fussgänger/innen geschützt auf die Tunastrasse stehen können und so Sicht auf herannahende Fahrzeuge erhalten.</p>		J	1'100	






Nr.	Standort	Beschreibung des Sicherheitsdefizits	Foto / Planausschnitt	Massnahmenvorschläge	Bemerkungen	Teil VSK	Kostenschätzung punktuelle Massnahmen	Separate Projekte
28	Tunaustrasse vor Musik Frey	Die Fläche am Knoten Sonnhaldenstrasse / Tunaustrasse vor dem Musikgeschäft Frey ist recht gross, was beim Einbiegen in die Sonnhaldenstrasse von der nördlichen Tunaustrasse zum Schneiden der Fläche verleitet. Desweiteren hat diese Fläche keinen weiteren Nutzen.		Anpassung der vorhandenen Markierung und evtl. weitere farbliche Gestaltungen (siehe blaue Fläche auf dem Bild). Über die frei werdende Fläche könnte dann z.B. die Fusswegverbindung geführt werden.		J	1'100	
29	Ausfahrt Neuquartierstrasse / Tunaustrasse	Bei der Ausfahrt von der Neuquartierstrasse in die Tunaustrasse sind die Vortrittsverhältnisse unklar, da das Trottoir auf Seiten der Neuquartierstrasse keine klare Kante besitzt.		Markierung "Kein Vortritt" für die Neuquartierstrasse		J	1'800	
30	Knoten Tunaustrasse / Sonnenbergstrasse	Die Markierung Rechtsvortritten sind ungenügend sichtbar.		Erneuerung der Markierung Rechtsvortritten		J	200	
31	Knoten Sonnenbergstrasse	Gemäss Eingabe wird der Rechtsvortritt missachtet.		Markierung Rechtsvortritt		J		



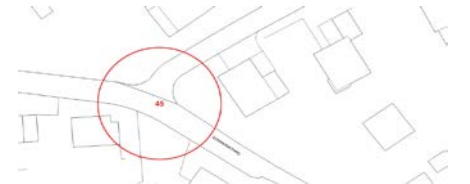

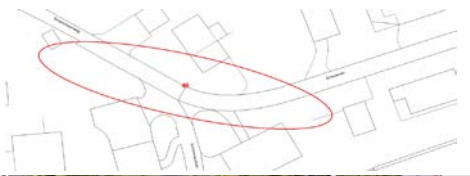

Nr.	Standort	Beschreibung des Sicherheitsdefizits	Foto / Planausschnitt	Massnahmenvorschläge	Bemerkungen	Teil VSK	Kostenschätzung punktuelle Massnahmen	Separate Projekte
32	Barriere an der Sonnenbergstrasse (Weg zwischen Sonnenbergstrasse und Sonnenweg)	Unklarheit, weshalb hier eine Barriere installiert wurde.		Abklärung durch Gemeinde		N		J
33	Barriere vor dem Weg zwischen der Spitalstrasse und Bahnhofstrasse	Unklarheit, weshalb hier eine Barriere installiert wurde. Der Durchgang ist mit Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl nicht möglich.		Abklärung durch Gemeinde		N		J
34	Knoten Rebackergasse / Rebackerweg	Die Sicht am Knoten ist ungenügend		<ul style="list-style-type: none"> <li>- T30: Verbesserung der Sichtverhältnisse und höhere Sicherheit für Fuss-und Veloverkehr</li> <li>-Markierung Rechtsvortritt</li> <li>-Spiegel platzieren</li> </ul>		J	2'300	


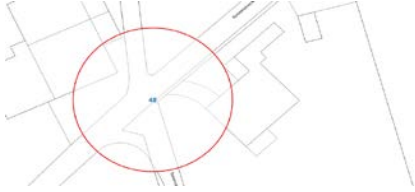



Nr.	Standort	Beschreibung des Sicherheitsdefizits	Foto / Planausschnitt	Massnahmenvorschläge	Bemerkungen	Teil VSK	Kostenschätzung punktuelle Massnahmen	Separate Projekte
35	Knoten entlang der Holenwegstrasse (Rebackerweg und Schösslirain)	Ungenügende Sicht und enge Strassenführung		<ul style="list-style-type: none"> <li>- T30: Verbesserung der Sichtverhältnisse und höhere Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr</li> <li>- Markierung Rechtsvortritt</li> </ul>	Holenwegstrasse ist an ihrer engsten Stelle nur knapp 3.80m breit.	J		
36	Knoten Holenwegstrasse / Gütliweg	Ungenügende Sicht und enge Strassenführung		<ul style="list-style-type: none"> <li>- T30: Verbesserung der Sichtverhältnisse und höhere Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr</li> <li>- Markierung und Signal kein Vortritt</li> </ul>		J	1'800	
37	Knoten Pappelweg / Wiesenstrasse	Ungenügende Sicht am Knoten		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Markierung Rechtsvortritt</li> <li>- Einengung Wiesenstrasse auf Ostseite</li> </ul>		J	1'000	




Nr.	Standort	Beschreibung des Sicherheitsdefizits	Foto / Planausschnitt	Massnahmenvorschläge	Bemerkungen	Teil VSK	Kostenschätzung punktuelle Massnahmen	Separate Projekte
38	Knoten Löhrenstrasse	Ungenügende Sicht an Knoten		<ul style="list-style-type: none"> <li>- T30: Weiterführung der T30-Zone aus Beinwil am See.</li> <li>-Nebenfläche abtrennen (z.B. mit einer Führungslinie)</li> </ul>	An dieser Nebenstrasse der Löhrenstrasse befinden sich weniger als vier Wohneinheiten. Im Normalfall besteht dann kein Rechtsvortritt.	J		
39	Knoten Alte Strasse / Alzbachfeld	Durch vorhandene Gebäude, Hecke und Längsparkierung ungenügende Sicht am Knoten. Insbesondere in Richtung nördliche Alte Strasse.		<ul style="list-style-type: none"> <li>-T30: Verbesserung der Sichtverhältnisse</li> <li>-Markierung Rechtsvortritt.</li> <li>-Wenn möglich sollte auch die Fläche vor dem Unterstand freigehalten werden (Hecke entfernen). Das Parkfeld befindet sich auf privatem Grundstück.</li> </ul>		J	1'000	
40	Kurve Alte Strasse beim Restaurant	Die Sicht- und Platzverhältnisse in der Kurve sind zum Kreuzen von zwei PW bei Tempo 50 ungenügend.		T30: Verbesserung der Sichtverhältnisse und sichereres Kreuzen im Begegnungsfall PW-PW	An der engsten Stelle ist die Strasse ca. 4.5m breit, was im Begegnungsfall PW / PW bei Tempo 50 ungenügend ist.	N		J





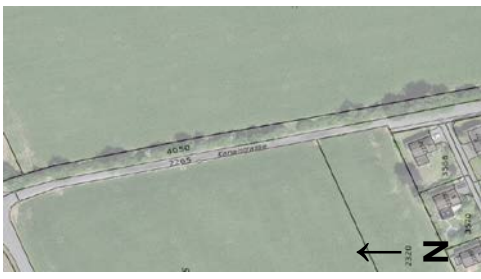


Nr.	Standort	Beschreibung des Sicherheitsdefizits	Foto / Planausschnitt	Massnahmenvorschläge	Bemerkungen	Teil VSK	Kostenschätzung punktuelle Massnahmen	Separate Projekte
41	Knoten Vordere und Hintere Bergstrasse	Kindergarten befindet sich direkt am Knoten und drei der vier Strassen besitzen kein Trottoir.	 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- T30: Verbesserung der Sichtverhältnisse und höhere Sicherheit für Kindergartenkinder</li> <li>-Signal "Kinder"</li> </ul>	<p>Der Bau und die Markierung eines kleinen Kreisels (mit minimaler Anhebung, so dass LKW's und andere grössere Fahrzeuge darüber hinwegfahren können) kann ebenfalls in Betracht gezogen werden, wenn Sanierungsarbeiten an der Strasse anstehen. Beispiel: Kreisel in Baden an der Stockmattstrasse 49.</p>	N		J
42	Knoten Heinimoosstrasse / Weststrasse / Himmelrychweg	Ungenügende Sicht am Knoten durch Mauer Hecken	 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- T30: Verbesserung der Sichtverhältnisse und höhere Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr</li> <li>-Markierung Rechtsvortritt</li> </ul>		J		
43	Ganze Herrenwegstrasse	Strassenausbau für Tempo 50 ungenügend. Beim Begegnungsfall muss eine Partei auf die Wiese ausweichen. Strasse wird zudem von vielen Schulkindern benutzt.		<ul style="list-style-type: none"> <li>-T30: Bessere Sicht durch kleinere Sichtberme und höhere Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr. Die Strasse muss aber auch bei T30 verbreitert werden.</li> <li>-Prüfung Signalisation Allgemeines Fahrverbot (Zubringer gestattet)</li> </ul>		N		J

Nr.	Standort	Beschreibung des Sicherheitsdefizits	Foto / Planausschnitt	Massnahmenvorschläge	Bemerkungen	Teil VSK	Kostenschätzung punktuelle Massnahmen	Separate Projekte
44	Knoten Winkelstrasse	Strassenausbau am Knoten und an anderen Stellen der Strasse im Begegnungsfall ungenügend.	 	<p>-T30: Verbesserung der Sichtverhältnisse und höhere Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr</p> <p>-Wenn T30 nicht ausreichend ist, können weitere Massnahmen wie z.B. Bodenschwellen in Betracht gezogen werden.</p>	Viele Gebäude und Mauern befinden sich unmittelbar am Strassenrand, was den Handlungsspielraum hier stark einschränkt.	N		J
45	Knoten Schorenbachweg	Sicht am Knoten ist durch die Mauer und Hecke ungenügend.	 	<p>- T30: Verbesserung der Sichtverhältnisse und höhere Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr</p> <p>-Markierung Rechtsvortritt</p>		J		
46	Sonnenrain und Schorenbachweg	Sicht in der Kurve wegen der Hecke ungenügend. Strassenausbau für T50 ungenügend.	 	<p>-Analog zum Punkt 45 Einführung einer T30-Zone.</p> <p>-Markierung Rechtsvortritt.</p>	Strasse ist an den engsten Stellen 4.00 m breit.	J		

Nr.	Standort	Beschreibung des Sicherheitsdefizits	Foto / Planausschnitt	Massnahmenvorschläge	Bemerkungen	Teil VSK	Kostenschätzung punktuelle Massnahmen	Separate Projekte
47	Ganzes Quartier an der Sonnenbergstrasse und am Höhenweg	Strassenausbau an vielen Stellen für T50 ungenügend. Die Sicht ist an diversen Knoten und Ausfahrten ungenügend.		- T30: Verbesserung der Sichtverhältnisse und höhere Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr	Viele Gebäude, Hecken und Mauern befinden sich unmittelbar am Strassenrand.	N		J
48	Knoten Schroenstrasse / Sonnmattstrasse	Sicht am Knoten durch Mauer und Hecke ungenügend. Strassenausbau für T50 im Begegnungsfall PW-PW ungenügend.	 	- Abtrennen Nebenfläche - T30: Verbesserung der Sichtverhältnisse und höhere Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr	Stand 27.08.20 wurde am Knoten ein Verkehrsspiegel installiert.	J		
49	Kanalstrasse	Ungenügende Sicht und Missachtung des Vortritts bei der Dennerausfahrt über das Trottoir.	 	Ergänzung Markierung und Signal "Kein Vortritt" (Haifisch).		J	500	

Nr.	Standort	Beschreibung des Sicherheitsdefizits	Foto / Planausschnitt	Massnahmenvorschläge	Bemerkungen	Teil VSK	Kostenschätzung punktuelle Massnahmen	Separate Projekte
50	Kanalstrasse	Keine bzw. ungenügende Strassenbeleuchtung ab Kanalstrasse 5 in Richtung Sandgasse.		Zusätzlicher Kandelaber		N		J
51	Florastrasse, Baselgasse und Viehmarktstrasse	Die Verhältnisse in den genannten Strassen sind oft eng und übersichtlich für LKW's und andere grosse Fahrzeuge. Dadurch wird der restliche Verkehr gefährdet. Ausgangspunkt für die Anlieferungen scheint die Stiftung Lebenshilfe zu sein.		<p>-Abklärung mit der Stiftung Lebenshilfe läuft. Die Stiftung wird ihren Zulieferern kommunizieren die Hauptstrasse zu nutzen.</p> <p>-Falls die LKW's nach wie vor über die genannten Strassen zufahren, kann ein LKW-Verbot geprüft werden.</p>		N	2'000	
52	Knoten Gigerstrasse 47 (Haupt- und Nebenstrasse)	Die Sicht an diesem Knoten ist ungenügend. Parkende Fahrzeuge direkt am Knoten verschlechtern diese Situation zusätzlich.		<p>-T30: Verbesserung der Sichtverhältnisse</p> <p>-Sichtzone am Knoten muss freigehalten werden mit Markierung eines Fussgängerlängsstreifens.</p>	Die Gigerstrasse ist eine Gemeindestrasse. In der Regel braucht es für einen Rechtsvortritt mindestens 4 Wohneinheiten, was bei dieser Nebenstrasse nicht der Fall ist.	J	1'000	

Nr.	Standort	Beschreibung des Sicherheitsdefizits	Foto / Planausschnitt	Massnahmenvorschläge	Bemerkungen	Teil VSK	Kostenschätzung punktuelle Massnahmen	Separate Projekte
53	Knoten Lindenquartier / Viehmarktstrasse	Ungenügende Sicht	 	<p>-T30: Bringt eine Verbesserung der Sichtverhältnisse, allerdings nicht genug.</p> <p>-Einengung vor den Knoten</p>		J	1'100	
54	Tunaustrasse 31	Gemäss Eingabe wird das Trottoir im Begegnungsfall zwischen zwei PWs oft überfahren, wodurch der Fussverkehr gefährdet wird.	 	<p>-T30: Kreuzen im Begegnungsfall von zwei PW's wird einfacher.</p>	<p>Die Strasse weist an der entsprechenden Stelle eine Breite von ca. 4.50 m auf und ist auf der Nordseite durch eine Mauer begrenzt. Um ein Kreuzen von zwei PW bei 50 km/h zu ermöglichen wäre eine Breite von 5.30 m nötig. Bei T30 sind es noch 4.60 m.</p>	N		J
55	Kanalstrasse (nördlicher Abschnitt)	Ungenügender Ausbaugrad.  Die Fussgängerverbindung ist nicht vom MIV getrennt. Gemessen an den Verhältnissen sind zudem die Geschwindigkeiten hoch.		<p>Umbau Kanalstrasse mit separater Fussgängerführung.</p>		N		J
<b>Summe</b>							53'000	

## Kostenschätzung Reinach, Umsetzung Verkehrssicherheitskonzept

	Anz.	EP	Preis
Eingangstor mit Einengung (neu)	17	2'200	37'400
Eingangstor ohne Einengung (neu)	66	1'000	66'000
Eingangstor Ergänzung Zonensignal	15	400	6'000
Markierungen "30"	60	100	6'000
Markierung Rechtsvortritt	47	100	4'700
Abtrennung Nebenfläche	2	100	200
Demarkierungen			5'000
Punktuelle Massnahmen			53'000
Detailpläne, Auflage	32	800	25'600
Ausschreibungen Signale und Markierungen			5'000
Bauleitung			12'000
Nachkontrolle nach einem Jahr			15'000
Unvorhergesehenes, Reserve, ca. 10%			19'400
<b>Total</b>			<b>255'300</b>
MWST 7.7%, gerundet			19'700
<b>Gesamttotal</b>			<b>275'000</b>

### Optional

Querbalken bei Eingangstoren (2 x 0.5 breite Streifen, weiss)	98	350	34'300
MWST 7.7%, gerundet			2'700
<b>Gesamttotal</b>			<b>37'000</b>

## **Anhang 4    Auswertungen Geschwindigkeitsmessungen und Stichprobenzählung**

---

### **Zählstelle**

- A4.1    Holenwegstrasse West
- A4.2    Wiesenstrasse
- A4.3    Holenwegstrasse Ost
- A4.4    Alte Strasse
- A4.5    Kentuckystrasse
- A4.6    Neudorfstrasse

### **Stichprobenzählung**

- A4.7    Neudorfstrasse

### Auswertung Geschwindigkeitsmessung und Verkehrszählung

Gemeinde **Reinach**  
 Zählstelle **1**  
 Strasse **Holenwegstrasse**  
 Strassennummer **56**

Richtung A nach **Aarauerstrasse**  
 Richtung B nach **Wiesenstrasse**

 Messquerschnitt Standort



	Messung 1			Messung 2			Messung 3			Messung 4			Gesamt		
Datum	Do 28.03.2019			Fr 29.03.2019											
Zeit von	17:30			07:29											
Zeit bis	18:00			07:59											
Messdauer [hh:mm]	00:30			00:30									01:00		
Witterung	schön			schön											
	Richtungen			Richtungen			Richtungen			Richtungen			Summe		
	A	B	A+B	A	B	A+B	A	B	A+B	A	B	A+B	A	B	A+B
Anzahl Fahrzeuge	4	5	9	2	5	7							6	10	16
Min. Geschwindig.	29	23	23	38	26	26							29	23	23
Max. Geschwindig.	43	44	44	46	45	46							46	45	46
V 50%	33	28	33	42	33	38							36	32	33
V 85%	39	42	43	45	44	45							44	44	44

Geschwindigkeitsklassen															
<= 20															
21 - 25		1	1											1	1
26 - 30	1	2	3		1	1							1	3	4
31 - 35	2		2		2	2							2	2	4
36 - 40				1		1							1		1
41 - 45	1	2	3		2	2							1	4	5
46 - 50				1		1							1		1
51 - 55															
56 - 60															
61 - 65															
66 - 70															
71 - 75															
76 - 80															
80 - 85															
86 - 90															
91 - 95															
96 - 100															
> 100															


Anzahl Fahrzeuge pro Stunde																
PW	16	10	26	2	8	10								9	9	18
LW	0	0	0	0	0	0								0	0	0
MR	0	0	0	0	0	0								0	0	0
FR / MF	4	4	8	2	0	2								3	2	5
FG	4	6	10	4	2	6								4	4	8
MFZ	16	10	26	2	8	10								9	9	18

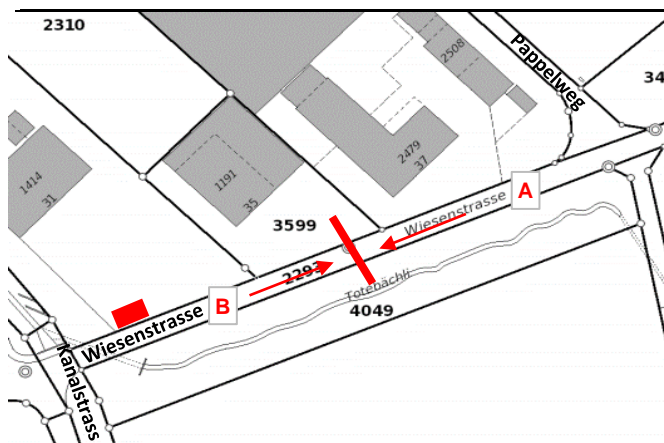


### Auswertung Geschwindigkeitsmessung und Verkehrszählung

Gemeinde **Reinach**  
 Zählstelle **2**  
 Strasse **Wiesenstrasse**  
 Strassennummer **31**

Richtung A nach **Bahnübergang**  
 Richtung B nach **Beinwil am See**

 Messquerschnitt Standort



	Messung 1			Messung 2			Messung 3			Messung 4			Gesamt		
Datum	Di 02.04.2019			Mi 03.04.2019											
Zeit von	17:30			06:55											
Zeit bis	18:00			07:25											
Messdauer [hh:mm]	00:30			00:30									01:00		
Witterung	trocken, 13°			trocken, 7°											
	Richtungen			Richtungen			Richtungen			Richtungen			Summe		
	A	B	A+B	A	B	A+B	A	B	A+B	A	B	A+B	A	B	A+B
Anzahl Fahrzeuge	8	27	35	16	7	23							24	34	58
Min. Geschwindig.	36	34	34	33	32	32							33	32	32
Max. Geschwindig.	59	60	60	47	50	50							59	60	60
V 50%	42	45	45	42	45	42							42	45	44
V 85%	49	50	50	46	50	47							47	50	49



Geschwindigkeitsklassen															
<= 20															
21 - 25															
26 - 30															
31 - 35		2	2	3	1	4							3	3	6
36 - 40	2	3	5	4	1	5							6	4	10
41 - 45	3	10	13	6	2	8							9	12	21
46 - 50	2	8	10	3	3	6							5	11	16
51 - 55		2	2											2	2
56 - 60	1	2	3										1	2	3
61 - 65															
66 - 70															
71 - 75															
76 - 80															
80 - 85															
86 - 90															
91 - 95															
96 - 100															
> 100															

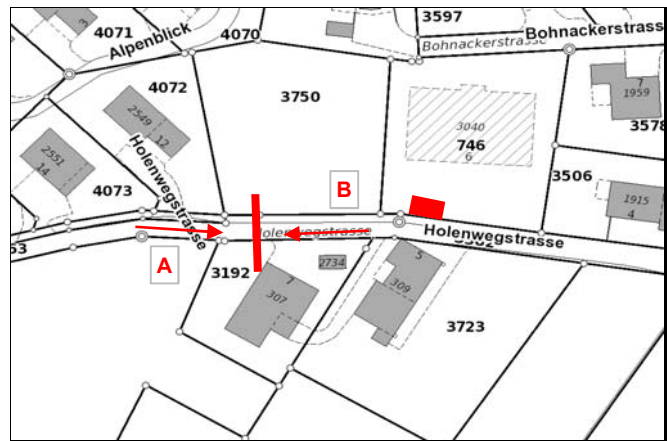
Anzahl Fahrzeuge pro Stunde										Mittel			
PW	20	76	96	36	12	48					28	44	72
LW	0	0	0	0	4	4					0	2	2
MR	0	0	0	0	0	0					0	0	0
FR / MF	6	6	12	4	4	8					5	5	10
FG	0	10	10	4	6	10					2	8	10
MFZ	20	76	96	36	16	52					28	46	74

## Auswertung Geschwindigkeitsmessung und Verkehrszählung

Gemeinde **Reinach**  
 Zählstelle **3**  
 Strasse **Holenwegstrasse**  
 Strassennummer **7**

Richtung A nach **Zihlstrasse**  
 Richtung B nach **Wiesenstrasse**

 Messquerschnitt  
 Standort



	Messung 1			Messung 2			Messung 3			Messung 4			Gesamt		
Datum	Do 28.03.2019			Fr 29.03.2019											
Zeit von	16:56			06:55											
Zeit bis	17:26			07:25											
Messdauer [hh:mm]	00:30			00:30									01:00		
Witterung	schön			schön											
	Richtungen			Richtungen			Richtungen			Richtungen			Summe		
	A	B	A+B	A	B	A+B	A	B	A+B	A	B	A+B	A	B	A+B
Anzahl Fahrzeuge	7	5	12	3	2	5							10	7	17
Min. Geschwindig.	29	23	23	42	40	40							29	23	23
Max. Geschwindig.	33	45	45	51	46	51							51	46	51
V 50%	32	33	32	46	43	46							33	38	33
V 85%	33	41	35	50	45	48							45	45	46

Geschwindigkeitsklassen															
<= 20															
21 - 25			1	1										1	1
26 - 30	3		1	4									3	1	4
31 - 35	4		1	5									4	1	5
36 - 40			1	1		1	1							2	2
41 - 45			1	1	1		1						1	1	2
46 - 50					1	1	2						1	1	2
51 - 55					1		1						1		1
56 - 60															
61 - 65															
66 - 70															
71 - 75															
76 - 80															
80 - 85															
86 - 90															
91 - 95															
96 - 100															
> 100															

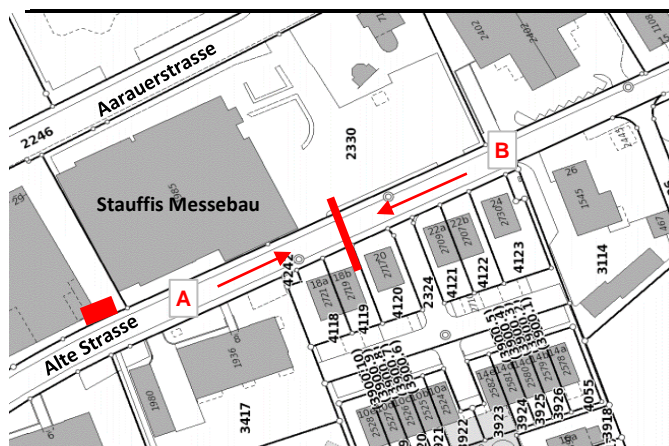
Anzahl Fahrzeuge pro Stunde															
PW	16	12	28	4	4	8									
LW	0	0	0	0	0	0									
MR	0	0	0	0	0	0									
FR / MF	10	2	12	6	2	8							8	2	10
FG	2	4	6	0	2	2							1	3	4
MFZ	16	12	28	4	4	8							10	8	18

## Auswertung Geschwindigkeitsmessung und Verkehrszählung

Gemeinde **Reinach**  
 Zählstelle **4**  
 Strasse **Alte Strasse**  
 Strassennummer **7**

Richtung A nach **Reinach Zentrum**  
 Richtung B nach **ALDI Reinach**

 Messquerschnitt Standort



	Messung 1			Messung 2			Messung 3			Messung 4		
Datum	Di 02.04.2019			Mi 03.04.2019								
Zeit von	16:55			07:30								
Zeit bis	17:25			08:00								
Messdauer [hh:mm]	00:30			00:30								
Witterung	trocken, 13°			trocken, 7°								
	Richtungen			Richtungen			Richtungen			Richtungen		
	A	B	A+B	A	B	A+B	A	B	A+B	A	B	A+B
Anzahl Fahrzeuge	29	33	62	13	18	31						
Min. Geschwindig.	29	35	29	31	34	31						
Max. Geschwindig.	58	56	58	55	61	61						
V 50%	48	48	48	46	44	44						
V 85%	52	52	52	52	50	52						

Gesamt		
01:00		
Summe		
A	B	A+B
42	51	93
29	34	29
58	61	61
48	46	47
52	52	52

Geschwindigkeitsklassen						
<= 20						
21 - 25						
26 - 30	1		1			
31 - 35		1	1	1	1	2
36 - 40	2	1	3	2	3	5
41 - 45	7	9	16	3	6	9
46 - 50	11	11	22	3	5	8
51 - 55	5	8	13	4	2	6
56 - 60	3	3	6			
61 - 65				1	1	
66 - 70						
71 - 75						
76 - 80						
80 - 85						
86 - 90						
91 - 95						
96 - 100						
> 100						

1		1
1	2	3
4	4	8
10	15	25
14	16	30
9	10	19
3	3	6
	1	1

Anzahl Fahrzeuge pro Stunde						
PW	116	114	230	28	50	78
LW	0	0	0	2	4	6
MR	0	4	4	0	0	0
FR / MF	20	24	44	0	2	2
FG	10	14	24	12	8	20
MFZ	116	118	234	30	54	84

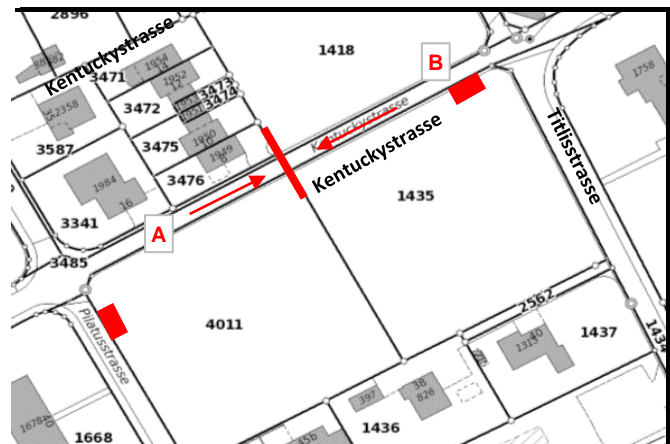
Mittel		
72	82	154
1	2	3
0	2	2
10	13	23
11	11	22
<b>73</b>	<b>86</b>	<b>159</b>

## Auswertung Geschwindigkeitsmessung und Verkehrszählung

Gemeinde **Reinach**  
 Zählstelle **5**  
 Strasse **Kentuckystrasse**  
 Strassennummer **16 / 7**

Richtung A nach **Reinach Mitte**  
 Richtung B nach **Kanton Luzern**

 Messquerschnitt  
 Standort



	Messung 1			Messung 2			Messung 3			Messung 4			Gesamt		
Datum	Mi 20.03.2019			Do 21.03.2019									01:00		
Zeit von	17:45			06:55											
Zeit bis	18:15			07:25											
Messdauer [hh:mm]	00:30			00:30											
Witterung	klar, ca. 9 Grad			klar, kalt											
	Richtungen			Richtungen			Richtungen			Richtungen			Summe		
	A	B	A+B	A	B	A+B	A	B	A+B	A	B	A+B	A	B	A+B
Anzahl Fahrzeuge	7	5	12	13	3	16							20	8	28
Min. Geschwindig.	24	19	19	31	30	30							24	19	19
Max. Geschwindig.	38	39	39	44	41	44							44	41	44
V 50%	36	34	35	36	35	36							36	35	36
V 85%	37	38	38	42	39	42							42	39	41

Geschwindigkeitsklassen															
<= 20		1	1											1	1
21 - 25	1		1											1	1
26 - 30					1	1								1	1
31 - 35	2	2	4	6	1	7								8	11
36 - 40	4	2	6	3		3								7	9
41 - 45				4	1	5								4	5
46 - 50															
51 - 55															
56 - 60															
61 - 65															
66 - 70															
71 - 75															
76 - 80															
80 - 85															
86 - 90															
91 - 95															
96 - 100															
> 100															

Anzahl Fahrzeuge pro Stunde										Mittel		
PW	16	16	32	28	10	38				22	13	35
LW	0	0	0	0	0	0				0	0	0
MR	0	2	2	2	0	2				1	1	2
FR / MF	2	6	8	6	0	6				4	3	7
FG	16	6	22	10	0	10				13	3	16
MFZ	16	18	34	30	10	40				23	14	37

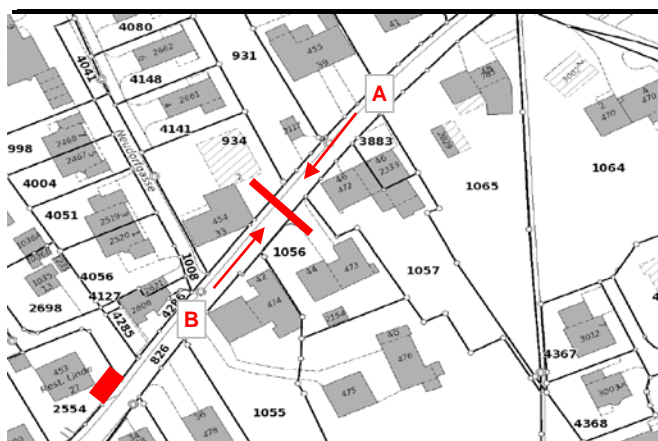
## Auswertung Geschwindigkeitsmessung und Verkehrszählung

Gemeinde **Reinach**  
 Zählstelle **6**  
 Strasse **Neudorfstrasse**  
 Strassennummer **27**

Richtung A nach **Reinach Mitte**  
 Richtung B nach **Beinwil am See**



Messquerschnitt  
 Standort



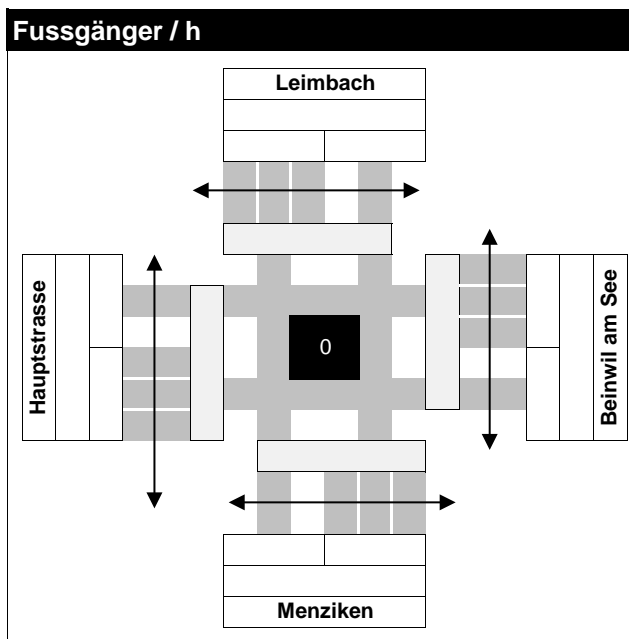
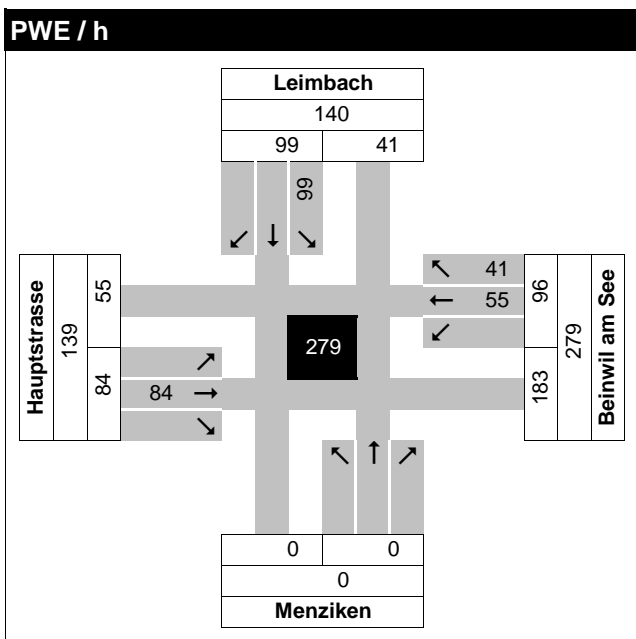
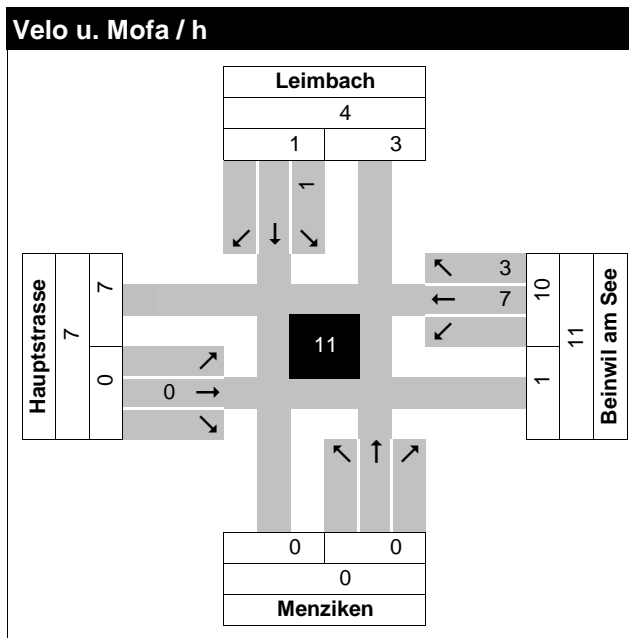
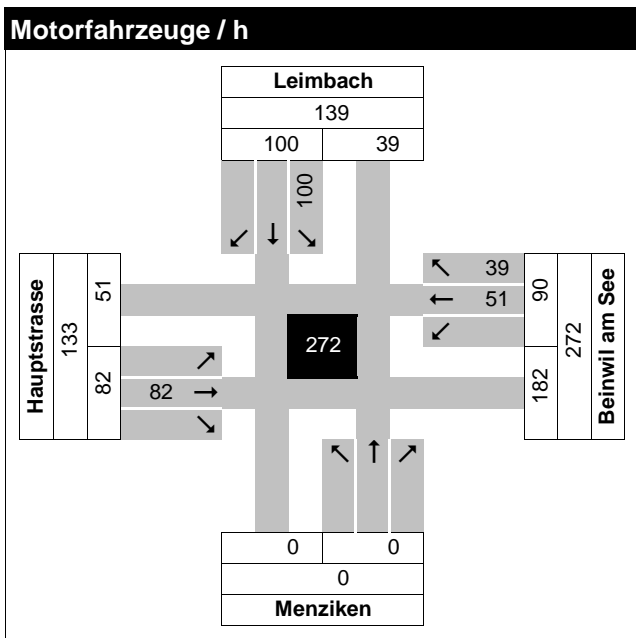
	Messung 1			Messung 2			Messung 3			Messung 4			Gesamt		
Datum	Mi 20.03.2019			Do 21.03.2019									01:00		
Zeit von	17:10			07:35											
Zeit bis	17:40			08:05											
Messdauer [hh:mm]	00:30			00:30											
Witterung	klar, sonnig			klar, kalt											
	Richtungen			Richtungen			Richtungen			Richtungen			Summe		
	A	B	A+B	A	B	A+B	A	B	A+B	A	B	A+B	A	B	A+B
Anzahl Fahrzeuge	35	30	65	23	19	42							58	49	107
Min. Geschwindig.	27	34	27	28	29	28							27	29	27
Max. Geschwindig.	53	53	53	57	55	57							57	55	57
V 50%	41	44	42	44	44	44							42	44	42
V 85%	46	51	49	50	50	50							48	50	50

Geschwindigkeitsklassen															
<= 20															
21 - 25															
26 - 30	2		2	1	1	2							3	1	4
31 - 35	4	2	6	1		1							5	2	7
36 - 40	11	6	17	5	5	10							16	11	27
41 - 45	12	10	22	8	5	13							20	15	35
46 - 50	4	7	11	5	7	12							9	14	23
51 - 55	2	5	7	2	1	3							4	6	10
56 - 60				1		1							1		1
61 - 65															
66 - 70															
71 - 75															
76 - 80															
80 - 85															
86 - 90															
91 - 95															
96 - 100															
> 100															

Anzahl Fahrzeuge pro Stunde															
PW	102	82	184	74	52	126									
LW	0	0	0	0	2	2									
MR	2	0	2	0	0	0									
FR / MF	8	16	24	0	2	2									
FG	6	12	18	22	4	26									
MFZ	104	82	186	74	54	128							89	68	157

# Stichprobenzählung Neudorfstrasse

Gemeinde **Reinach**  
 Strassen-Nr. **20**  
 Strasse **Neudorfstrasse**  
 Datum **Donnerstag, 28. März 2019**  
 Zeit **17 - 18 Uhr**



**Anhang 5    Datenblätter Verkehrsmengen Querschnitte**

---

**SDR**

A5.1	573407	Kanalstrasse
A5.2	573408	Unterwerkstrasse
A5.3	573409	Bachstrasse
A5.4	573410	Florastrasse
A5.5	573411	Viehmarktstrasse
A5.6	573412	Breitestrasse
A5.7	573413	Tunaustrasse
A5.8	573414	Sonnenbergstrasse
A5.9	573415	Schorenstrasse



# Verkehrszählung 2019

Gemeinde Reinach

<b>Zählstelle Nr.</b>	<b>573407</b>	<b>Zählung</b>	
<b>Gemeinde</b>	<b>Reinach</b>	Gerät-Typ	Seitenradar
Kantonsstrassen-Nr.	-	Gerät-Nr.	3419
Strassenname, Hausnummer	<b>Kanalstrasse</b>	Büro	Ballmer+Partner AG
Standort (z.B. Flurname)	<b>Sandgasse</b>	Messperson	Tobias Stöcklin
Landeskoordinaten (E / N)	2'656'256    1'234'674	Auswertung	19.03.2019 / tst
Anzahl Spuren	<b>2</b>	<b>Ausgewerteter Zeitraum</b>	
<b>Richtung 1 (R1)</b>	nach <b>Sandgasse</b>	Dauer (in Tagen)	7
<b>Richtung 2 (R2)</b>	nach <b>Wiesenstrasse</b>	von	11.03.2019    00:00
		bis	17.03.2019    24:00
<b>Grund der Zählung</b>	Verkehrssicherheitskonzept Gemeindestrassen		
<b>Auftraggeber</b>	Gemeinde Reinach		
<b>Bemerkungen</b>	Richtung 1: V50 = 34 / V85 = 40 km/h / Richtung 2: V50 = 34 / V85 = 40 km/h Zusätzlich 36 Velo/Tag		

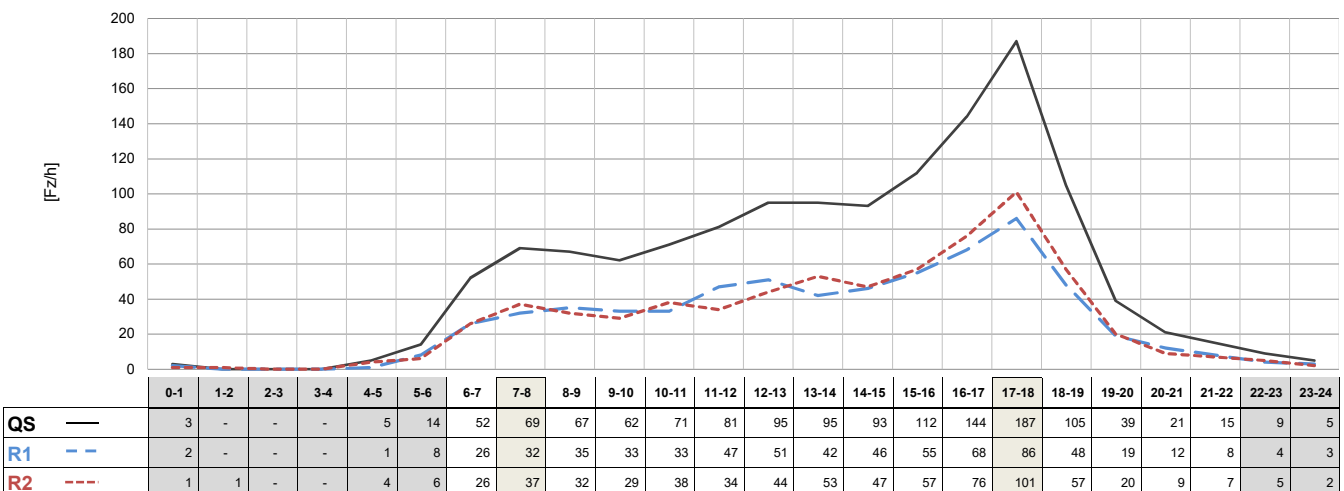
## Jahresdurchschnitt (Hochrechnung)

		<b>Alle Fahrzeuge</b>			
		<b>QS</b>	<b>R1</b>	<b>R2</b>	
		[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	
<b>DTV Jahr</b>	(dTV-24 * Kf)	<b>1'211</b>	<b>592</b>	<b>619</b>	Kf <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1.00</span>

## Messwerte des ausgewerteten Zeitraums

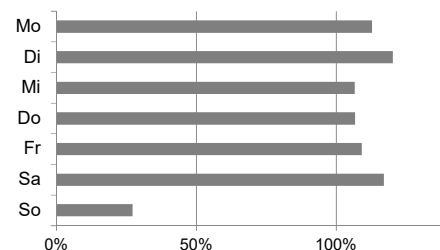
		<b>Alle Fahrzeuge</b>			<b>Schwerverkehr (LW-Anteil)</b>			
		<b>QS</b>	<b>R1</b>	<b>R2</b>	<b>QS</b>	<b>R1</b>	<b>R2</b>	
		[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[%]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]
<b>Alle Tage (Mo-So)</b>		<b>1'211</b>	<b>592</b>	<b>619</b>	<b>1.0</b>	<b>12</b>	<b>5</b>	<b>7</b>
<b>dTV-24</b>		<b>1'174</b>	<b>573</b>	<b>601</b>	<b>1.0</b>	<b>12</b>	<b>5</b>	<b>7</b>
dTV-16	(06:00-22:00)	37	19	18	0.0	0	0	0
dTV-8	(22:00-06:00)							
<b>Alle Werktage (Mo-Fr)</b>		<b>1'346</b>	<b>660</b>	<b>686</b>	<b>1.3</b>	<b>17</b>	<b>7</b>	<b>10</b>
<b>dWV-24</b>		69	32	37	2.9	2	1	1
MSP	(07:00-08:00)	187	86	101	0.5	1	0	1
ASP	(17:00-18:00)							

## Stundenwerte - Durchschnittlicher Werktagsverkehr dWV (Mo-Fr)



## Tagesdurchschnitte

	[Fz/Tag]	[in % dTV] (gerundet)
Montag	1'366	113%
Dienstag	1'456	120%
Mittwoch	1'292	107%
Donnerstag	1'293	107%
Freitag	1'322	109%
Samstag	1'417	117%
Sonntag	330	27%

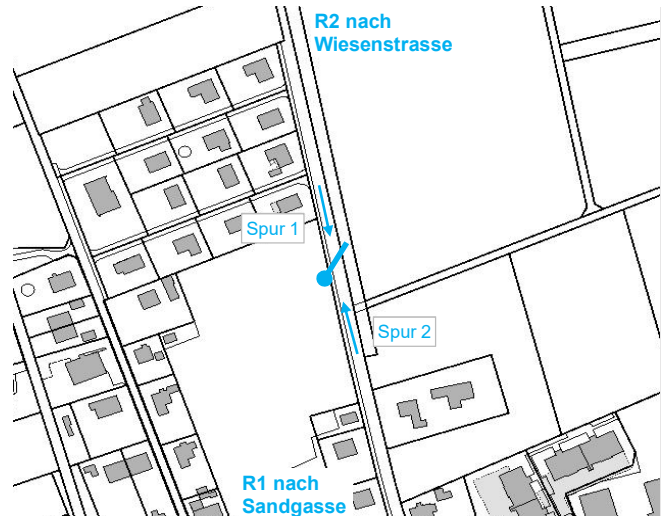
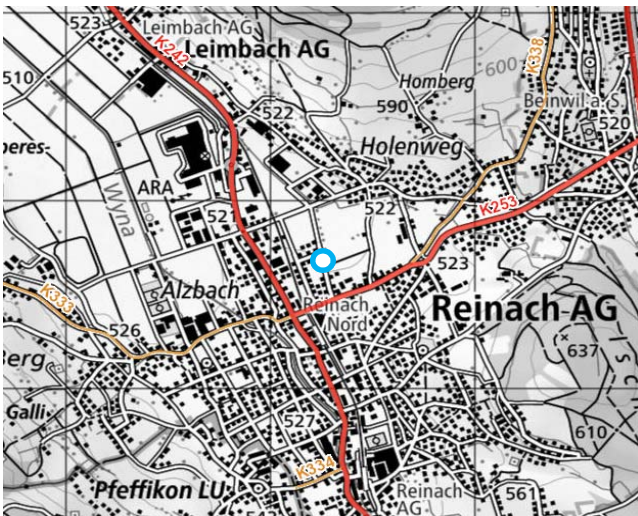




Nr. 573407  
Reinach

2019

### Situation



### Fotos

Spur Richtung 1 nach Sandgasse



Spur Richtung 2 nach Wiesenstrasse



### Abkürzungen und Erklärungen

DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (Jahresmittel)
dTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr über 24, 16 oder 8 Tagesstunden im ausgewerteten Zeitraum
dWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr über 24 Tagesstunden im ausgewerteten Zeitraum
MSP	Durchschnittliche Verkehrsstärke in der Morgenspitzenstunde der Werktage von 07-08 Uhr im ausgewerteten Zeitraum
ASP	Durchschnittliche Verkehrsstärke in der Abendspitzenstunde der Werktage von 17-18 Uhr im ausgewerteten Zeitraum
Fz	Fahrzeuge
Kf	Korrekturfaktor gemäss Liste Kanton Aargau
LW	Schwerverkehr. Der LW-Anteil entspricht den Klassen 3, 5, 8 und 9 nach Schema TLS 2012 8+1 (Lastwagen ab 3.5t; Bus mit mehr als 16 Fahrgastplätzen; Lastwagen mit Anhänger; Lastwagen mit Auflieger). Die Bestimmung der Klassen wird mit Akustik- und Achserkennungsdaten unterstützt.
QS	Querschnitt (Summe aller Spuren)

Bedingt durch Runden auf ganze Zahlen treten teilweise minime Differenzen zwischen Kenngrössen auf.



# Verkehrszählung 2019

Gemeinde Reinach

<b>Zählstelle Nr.</b>	<b>573408</b>	<b>Zählung</b>	
<b>Gemeinde</b>	<b>Reinach</b>	Gerät-Typ	Seitenradar
Kantonsstrassen-Nr.	-	Gerät-Nr.	1802
Strassenname, Hausnummer	<b>Unterwerkstrasse</b>	Büro	Ballmer+Partner AG
Standort (z.B. Flurname)	-	Messperson	Tobias Stöcklin
Landeskoordinaten (E / N)	2'655'508    1'234'476	Auswertung	19.03.2019 / tst
Anzahl Spuren	<b>2</b>	<b>Ausgewerteter Zeitraum</b>	
<b>Richtung 1 (R1)</b>	nach <b>Alzbachstrasse</b>	Dauer (in Tagen)	7
<b>Richtung 2 (R2)</b>	nach <b>Griensammlerstrasse</b>	von	09.03.2019    00:00
		bis	15.03.2019    24:00
<b>Grund der Zählung</b>	Verkehrssicherheitskonzept Gemeindestrassen		
<b>Auftraggeber</b>	Gemeinde Reinach		
<b>Bemerkungen</b>	Klassenauswertung nach Länge. Keine Daten am 15.03.2019 ab 15:00 Uhr (Batterie), Daten vom 08.03.2019 verwendet. Richtung 1: V50 = 41 / V85 = 52 km/h / Richtung 2: V50 = 41 / V85 = 52 km/h		

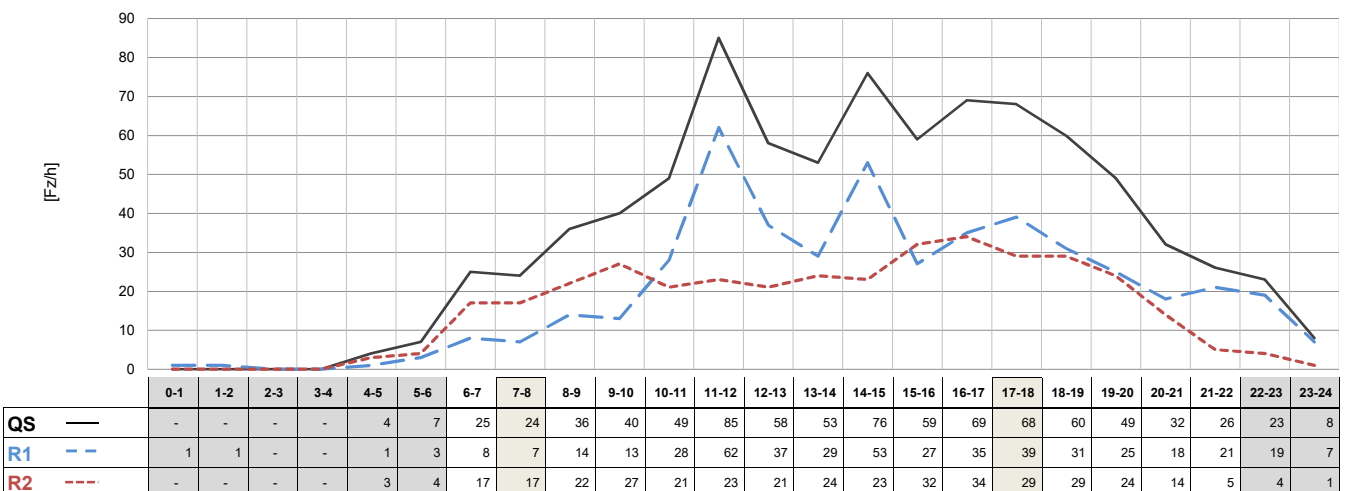
## Jahresdurchschnitt (Hochrechnung)

		Alle Fahrzeuge			
		QS	R1	R2	
		[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	
<b>DTV Jahr</b>	(dTV-24 * Kf)	<b>863</b>	<b>484</b>	<b>379</b>	Kf <input type="text" value="1.00"/>

## Messwerte des ausgewerteten Zeitraums

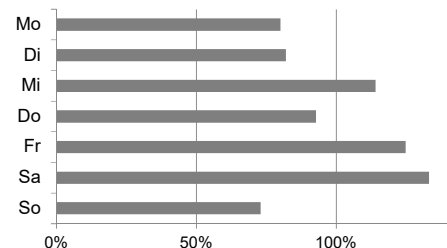
		Alle Fahrzeuge			Schwerverkehr (LW-Anteil)			
		QS	R1	R2	QS	R1	R2	
		[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[%]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]
<b>Alle Tage (Mo-So)</b>		<b>863</b>	<b>484</b>	<b>379</b>	<b>1.2</b>	<b>10</b>	<b>7</b>	<b>3</b>
<b>dTV-24</b>		<b>817</b>	<b>452</b>	<b>365</b>	<b>1.2</b>	<b>10</b>	<b>7</b>	<b>3</b>
dTV-16	(06:00-22:00)	817	452	365	1.2	10	7	3
dTV-8	(22:00-06:00)	46	32	14	0.0	0	0	0
<b>Alle Werktage (Mo-Fr)</b>		<b>852</b>	<b>477</b>	<b>375</b>	<b>1.4</b>	<b>12</b>	<b>9</b>	<b>3</b>
<b>dWV-24</b>		<b>24</b>	<b>7</b>	<b>17</b>	<b>0.0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
MSP	(07:00-08:00)	24	7	17	0.0	0	0	0
ASP	(17:00-18:00)	68	39	29	0.0	0	0	0

## Stundenwerte - Durchschnittlicher Werktagsverkehr dWV (Mo-Fr)



## Tagesdurchschnitte

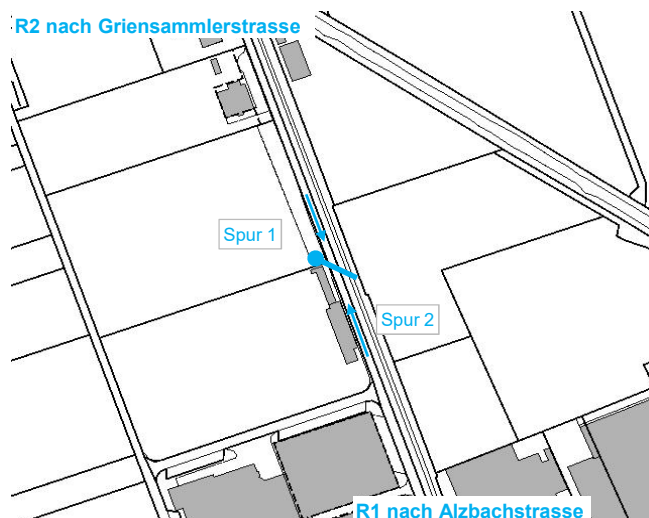
	[Fz/Tag]	[in % dTV] (gerundet)
Montag	691	80%
Dienstag	708	82%
Mittwoch	985	114%
Donnerstag	801	93%
Freitag	1'077	125%
Samstag	1'149	133%
Sonntag	630	73%



Nr. 573408  
Reinach

2019

### Situation



### Fotos

Spur Richtung 1 nach Alzbachstrasse



Spur Richtung 2 nach Griensamlerstrasse



### Abkürzungen und Erklärungen

DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (Jahresmittel)
dTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr über 24, 16 oder 8 Tagesstunden im ausgewerteten Zeitraum
dWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr über 24 Tagestunden im ausgewerteten Zeitraum
MSP	Durchschnittliche Verkehrsstärke in der Morgenspitzenstunde der Werktage von 07-08 Uhr im ausgewerteten Zeitraum
ASP	Durchschnittliche Verkehrsstärke in der Abendspitzenstunde der Werktage von 17-18 Uhr im ausgewerteten Zeitraum
Fz	Fahrzeuge
Kf	Korrekturfaktor gemäss Liste Kanton Aargau
LW	Schwerverkehr. Der LW-Anteil entspricht den gemessenen Fahrzeugen mit einer Länge über 7.64 m.
QS	Querschnitt (Summe aller Spuren)

Bedingt durch Runden auf ganze Zahlen treten teilweise minime Differenzen zwischen Kenngrössen auf.



# Verkehrszählung 2019

Gemeinde Reinach

<b>Zählstelle Nr.</b>	<b>573409</b>	<b>Zählung</b>	
<b>Gemeinde</b>	<b>Reinach</b>	Gerät-Typ	Seitenradar
Kantonsstrassen-Nr.	-	Gerät-Nr.	3411
Strassenname, Hausnummer	<b>Bachstrasse</b>	Büro	Ballmer+Partner AG
Standort (z.B. Flurname)	<b>Abzw. Alzbachstr.</b>	Messperson	Tobias Stöcklin
Landeskoordinaten (E / N)	2'655'620    1'234'179	Auswertung	19.03.2019 / tst
Anzahl Spuren	<b>2</b>	<b>Ausgewerteter Zeitraum</b>	
<b>Richtung 1 (R1)</b>	nach <b>Gigerstrasse</b>	Dauer (in Tagen)	7
<b>Richtung 2 (R2)</b>	nach <b>Alzbachstrasse</b>	von	11.03.2019    00:00
		bis	17.03.2019    24:00
<b>Grund der Zählung</b>	Verkehrssicherheitskonzept Gemeindestrassen		
<b>Auftraggeber</b>	Gemeinde Reinach		
<b>Bemerkungen</b>	Richtung 1: V50 = 35 / V85 = 41 km/h / Richtung 2: V50 = 37 / V85 = 43 km/h Zusätzlich 34 Velo/Tag		

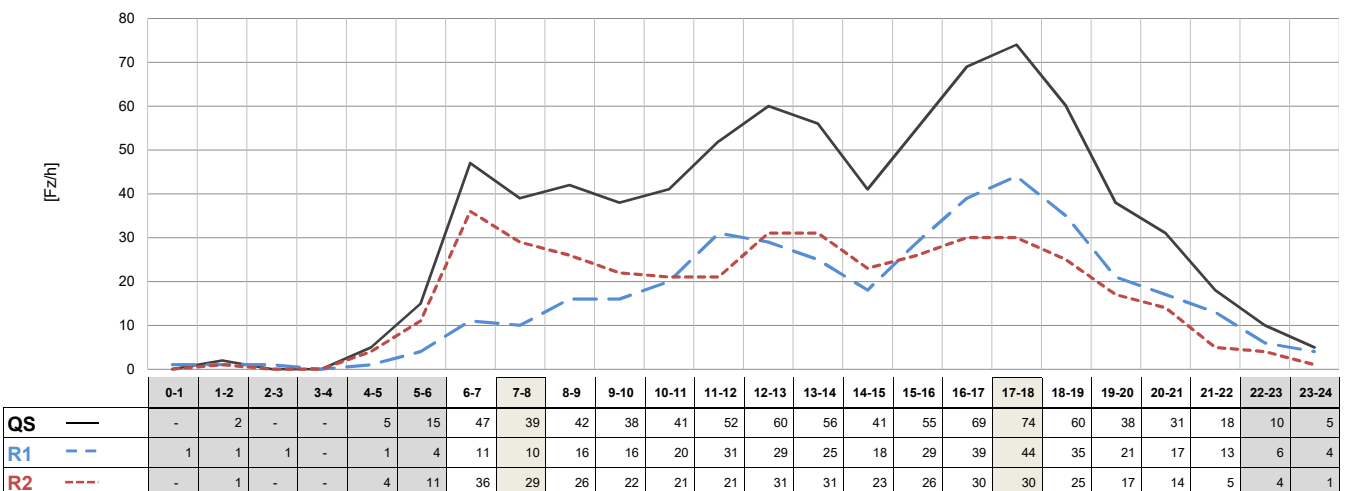
## Jahresdurchschnitt (Hochrechnung)

		<b>Alle Fahrzeuge</b>			
		<b>QS</b>	<b>R1</b>	<b>R2</b>	
		[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	
<b>DTV Jahr</b>	(dTV-24 * Kf)	<b>743</b>	<b>363</b>	<b>380</b>	Kf <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1.00</span>

## Messwerte des ausgewerteten Zeitraums

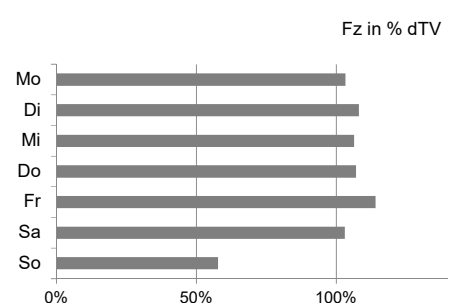
		<b>Alle Fahrzeuge</b>			<b>Schwerverkehr (LW-Anteil)</b>			
		<b>QS</b>	<b>R1</b>	<b>R2</b>	<b>QS</b>	<b>R1</b>	<b>R2</b>	
		[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[%]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]
<b>Alle Tage (Mo-So)</b>		<b>743</b>	<b>363</b>	<b>380</b>	<b>0.4</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>dTV-24</b>		700	341	359	0.4	3	1	2
dTV-16	(06:00-22:00)	43	22	21	0.0	0	0	0
dTV-8	(22:00-06:00)							
<b>Alle Werktage (Mo-Fr)</b>		<b>801</b>	<b>390</b>	<b>411</b>	<b>0.6</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
<b>dWV-24</b>		39	10	29	0.0	0	0	0
MSP	(07:00-08:00)	74	44	30	0.0	0	0	0
ASP	(17:00-18:00)							

## Stundenwerte - Durchschnittlicher Werktagsverkehr dWV (Mo-Fr)



## Tagesdurchschnitte

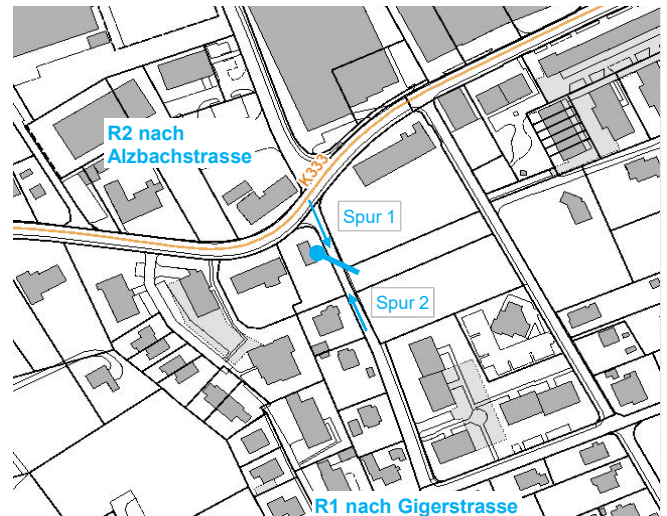
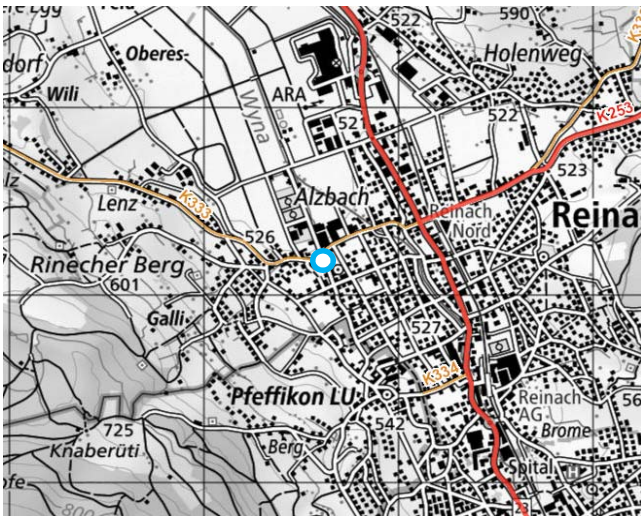
	[Fz/Tag]	[in % dTV] (gerundet)
Montag	768	103%
Dienstag	803	108%
Mittwoch	791	106%
Donnerstag	796	107%
Freitag	848	114%
Samstag	766	103%
Sonntag	429	58%



Nr. 573409  
Reinach

2019

### Situation



### Fotos

Spur Richtung 1 nach Gigerstrasse



Spur Richtung 2 nach Alzbachstrasse



### Abkürzungen und Erklärungen

DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (Jahresmittel)
dTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr über 24, 16 oder 8 Tagesstunden im ausgewerteten Zeitraum
dWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr über 24 Tagestunden im ausgewerteten Zeitraum
MSP	Durchschnittliche Verkehrsstärke in der Morgenspitzenstunde der Werktage von 07-08 Uhr im ausgewerteten Zeitraum
ASP	Durchschnittliche Verkehrsstärke in der Abendspitzenstunde der Werktage von 17-18 Uhr im ausgewerteten Zeitraum
Fz	Fahrzeuge
Kf	Korrekturfaktor gemäss Liste Kanton Aargau
LW	Schwerverkehr. Der LW-Anteil entspricht den Klassen 3, 5, 8 und 9 nach Schema TLS 2012 8+1 (Lastwagen ab 3.5t; Bus mit mehr als 16 Fahrgastplätzen; Lastwagen mit Anhänger; Lastwagen mit Auflieger). Die Bestimmung der Klassen wird mit Akustik- und Achserkennungsdaten unterstützt.
QS	Querschnitt (Summe aller Spuren)

Bedingt durch Runden auf ganze Zahlen treten teilweise minime Differenzen zwischen Kenngrössen auf.



# Verkehrszählung

## 2019

Gemeinde Reinach

<b>Zählstelle Nr.</b>	<b>573410</b>	<b>Zählung</b>	
<b>Gemeinde</b>	<b>Reinach</b>	Gerät-Typ	Seitenradar
Kantonsstrassen-Nr.	-	Gerät-Nr.	3852
Strassenname, Hausnummer	<b>Florastrasse</b>	Büro	Ballmer+Partner AG
Standort (z.B. Flurname)	<b>Abzw. Tödistr.</b>	Messperson	Tobias Stöcklin
Landeskoordinaten (E / N)	2'656'341 1'234'342	Auswertung	18.03.2019 / tst
Anzahl Spuren	<b>2</b>	<b>Ausgewerteter Zeitraum</b>	
<b>Richtung 1 (R1)</b>	nach <b>Sandgasse</b>	Dauer (in Tagen)	7
<b>Richtung 2 (R2)</b>	nach <b>Pfistergasse</b>	von	11.03.2019 00:00
		bis	17.03.2019 24:00
Grund der Zählung	Verkehrssicherheitskonzept Gemeindestrassen		
Auftraggeber	Gemeinde Reinach		
<b>Bemerkungen</b>	Richtung 1: V50 = 33 / V85 = 40 km/h / Richtung 2: V50 = 37 / V85 = 45 km/h Zusätzlich 76 Velo/Tag		

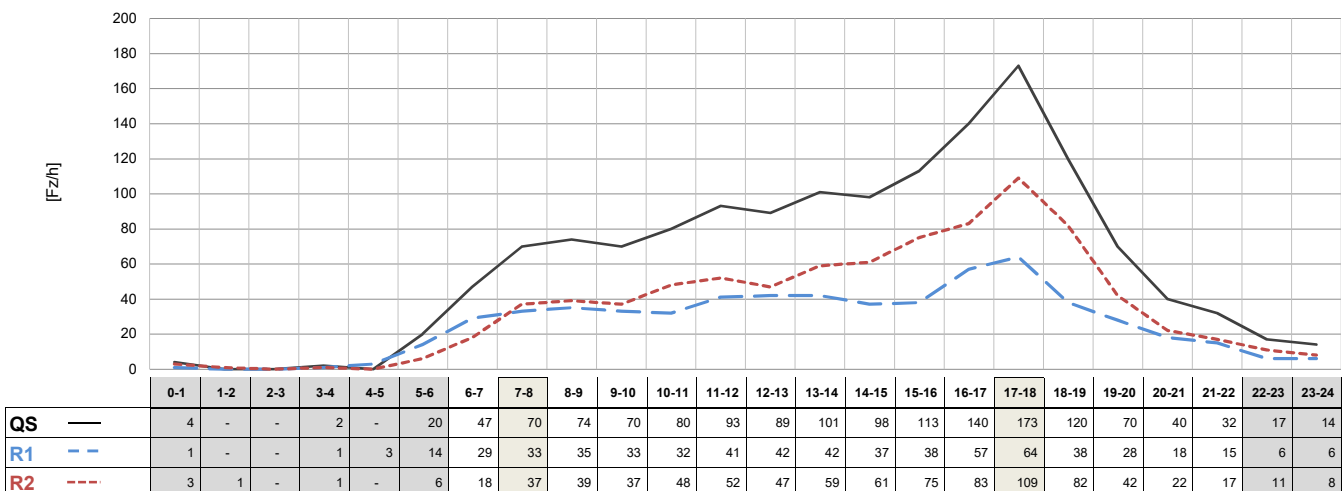
### Jahresdurchschnitt (Hochrechnung)

		<b>Alle Fahrzeuge</b>			
		<b>QS</b>	<b>R1</b>	<b>R2</b>	
		[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	
<b>DTV Jahr</b>	(dTV-24 * Kf)	<b>1'364</b>	<b>564</b>	<b>800</b>	Kf <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1.00</span>

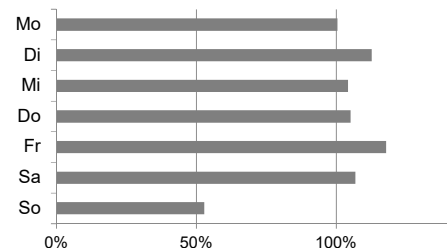
### Messwerte des ausgewerteten Zeitraums

		<b>Alle Fahrzeuge</b>			<b>Schwerverkehr (LW-Anteil)</b>			
		<b>QS</b>	<b>R1</b>	<b>R2</b>	<b>QS</b>	<b>R1</b>	<b>R2</b>	
		[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[%]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]
<b>Alle Tage (Mo-So)</b>		<b>1'364</b>	<b>564</b>	<b>800</b>	<b>0.4</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>4</b>
<b>dTV-24</b>		<b>1'297</b>	<b>530</b>	<b>767</b>	<b>0.5</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>4</b>
dTV-16	(06:00-22:00)	67	34	33	0.0	0	0	0
dTV-8	(22:00-06:00)							
<b>Alle Werktage (Mo-Fr)</b>		<b>1'474</b>	<b>614</b>	<b>860</b>	<b>0.5</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>5</b>
<b>dWV-24</b>		<b>70</b>	<b>33</b>	<b>37</b>	<b>1.4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
MSP	(07:00-08:00)	173	64	109	0.0	0	0	0
ASP	(17:00-18:00)							

### Stundenwerte - Durchschnittlicher Werktagsverkehr dWV (Mo-Fr)



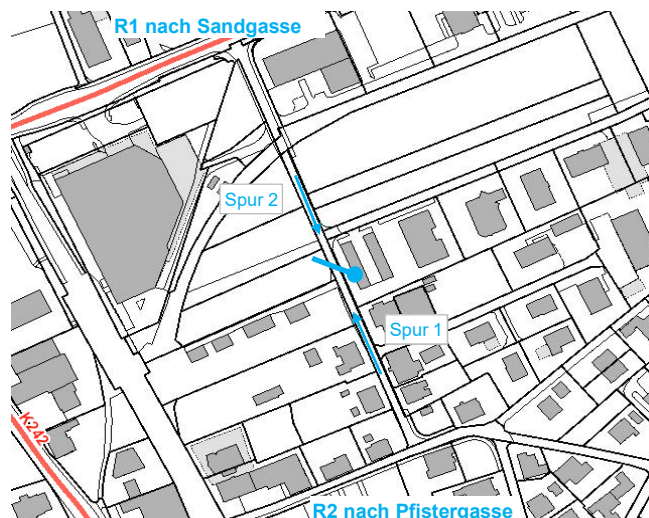
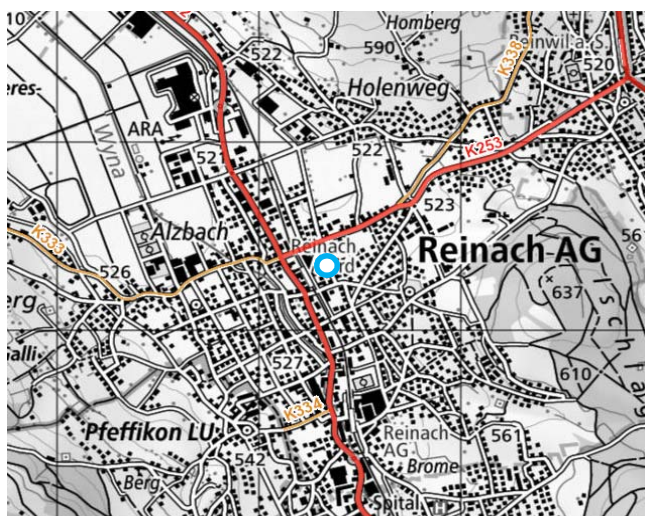
<b>Tagesdurchschnitte</b>	[Fz/Tag]	[in % dTV]	Fz in % dTV
		(gerundet)	
Montag	1'370	100%	Mo
Dienstag	1'537	113%	Di
Mittwoch	1'422	104%	Mi
Donnerstag	1'435	105%	Do
Freitag	1'607	118%	Fr
Samstag	1'458	107%	Sa
Sonntag	721	53%	So



Nr. 573410  
Reinach

2019

### Situation



### Fotos

Spur Richtung 1 nach Sandgasse



Spur Richtung 2 nach Pfistergasse



### Abkürzungen und Erklärungen

DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (Jahresmittel)
dTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr über 24, 16 oder 8 Tagesstunden im ausgewerteten Zeitraum
dWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr über 24 Tagestunden im ausgewerteten Zeitraum
MSP	Durchschnittliche Verkehrsstärke in der Morgenspitzenstunde der Werktage von 07-08 Uhr im ausgewerteten Zeitraum
ASP	Durchschnittliche Verkehrsstärke in der Abendspitzenstunde der Werktage von 17-18 Uhr im ausgewerteten Zeitraum
Fz	Fahrzeuge
Kf	Korrekturfaktor gemäss Liste Kanton Aargau
LW	Schwerverkehr. Der LW-Anteil entspricht den Klassen 3, 5, 8 und 9 nach Schema TLS 2012 8+1 (Lastwagen ab 3.5t; Bus mit mehr als 16 Fahrgastplätzen; Lastwagen mit Anhänger; Lastwagen mit Auflieger). Die Bestimmung der Klassen wird mit Akustik- und Achserkennungsdaten unterstützt.
QS	Querschnitt (Summe aller Spuren)

Bedingt durch Runden auf ganze Zahlen treten teilweise minime Differenzen zwischen Kenngrössen auf.



## Verkehrszählung 2019

Gemeinde Reinach

<b>Zählstelle Nr.</b>	<b>573411</b>	<b>Zählung</b>	
<b>Gemeinde</b>	<b>Reinach</b>	Gerät-Typ	Seitenradar
Kantonsstrassen-Nr.	-	Gerät-Nr.	4227
Strassenname, Hausnummer	<b>Viehmarktstrasse 7</b>	Büro	Ballmer+Partner AG
Standort (z.B. Flurname)	-	Messperson	Tobias Stöcklin
Landeskoordinaten (E / N)	2'656'502    1'234'038	Auswertung	18.03.2019 / tst
Anzahl Spuren	<b>2</b>	<b>Ausgewerteter Zeitraum</b>	
<b>Richtung 1 (R1)</b>	nach <b>Baumgartenstrasse</b>	Dauer (in Tagen)	7
<b>Richtung 2 (R2)</b>	nach <b>Neudorfstrasse</b>	von	11.03.2019    00:00
		bis	17.03.2019    24:00
Grund der Zählung	Verkehrssicherheitskonzept Gemeindestrassen		
Auftraggeber	Gemeinde Reinach		
<b>Bemerkungen</b>	Richtung 1: V50 = 40 / V85 = 40 km/h / Richtung 2: V50 = 42 / V85 = 49 km/h Zusätzlich 143 Velo/Tag		

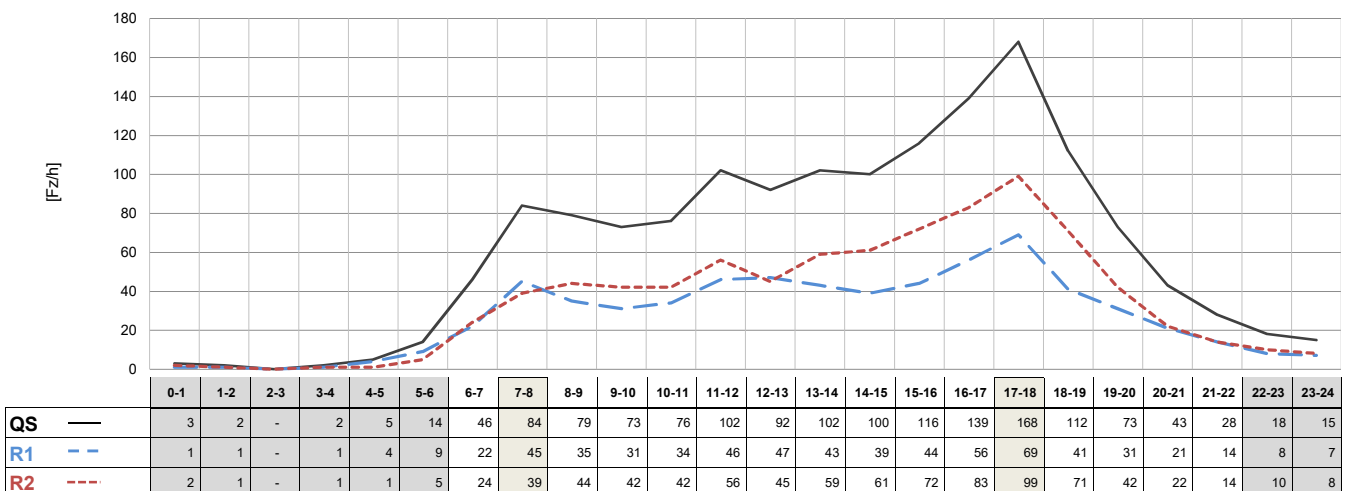
### Jahresdurchschnitt (Hochrechnung)

		<b>Alle Fahrzeuge</b>			
		<b>QS</b>	<b>R1</b>	<b>R2</b>	
		[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	
<b>DTV Jahr</b>	(dTV-24 * Kf)	<b>1'351</b>	<b>578</b>	<b>773</b>	Kf <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1.00</span>

### Messwerte des ausgewerteten Zeitraums

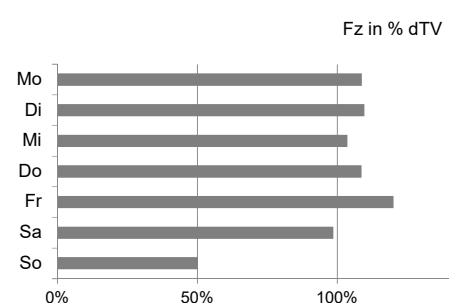
		<b>Alle Fahrzeuge</b>			<b>Schwerverkehr (LW-Anteil)</b>			
		<b>QS</b>	<b>R1</b>	<b>R2</b>	<b>QS</b>	<b>R1</b>	<b>R2</b>	
		[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[%]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]
<b>Alle Tage (Mo-So)</b>		<b>1'351</b>	<b>578</b>	<b>773</b>	<b>0.6</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>4</b>
<b>dTV-24</b>		<b>1'351</b>	<b>578</b>	<b>773</b>	<b>0.6</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>4</b>
dTV-16	(06:00-22:00)	1'285	545	740	0.6	8	4	4
dTV-8	(22:00-06:00)	66	33	33	0.0	0	0	0
<b>Alle Werktage (Mo-Fr)</b>		<b>1'489</b>	<b>646</b>	<b>843</b>	<b>0.7</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>5</b>
<b>dWV-24</b>		<b>1'489</b>	<b>646</b>	<b>843</b>	<b>0.7</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>5</b>
MSP	(07:00-08:00)	84	45	39	1.2	1	0	1
ASP	(17:00-18:00)	168	69	99	0.0	0	0	0

### Stundenwerte - Durchschnittlicher Werktagsverkehr dWV (Mo-Fr)



### Tagesdurchschnitte

	[Fz/Tag]	[in % dTV] (gerundet)
Montag	1'470	109%
Dienstag	1'482	110%
Mittwoch	1'401	104%
Donnerstag	1'469	109%
Freitag	1'623	120%
Samstag	1'333	99%
Sonntag	678	50%

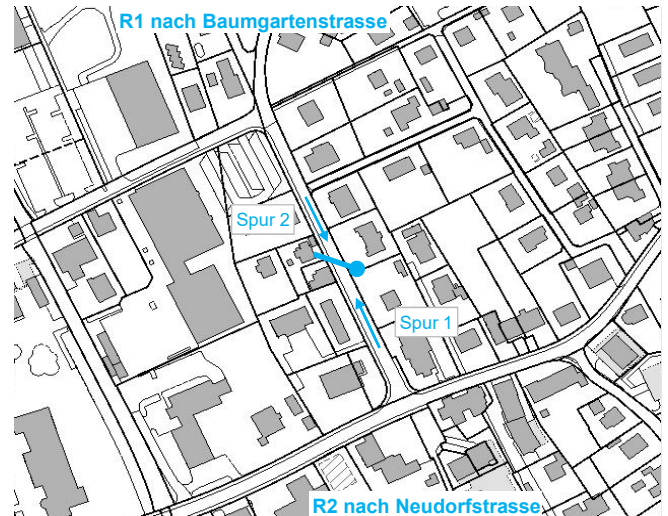
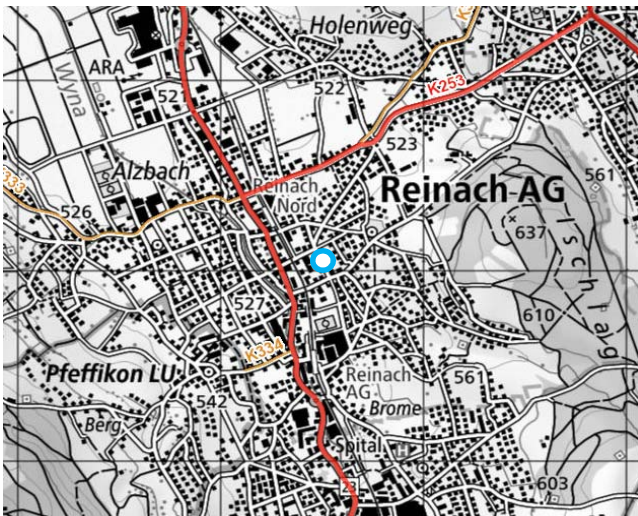




Nr. 573411  
Reinach

2019

### Situation



### Fotos

Spur Richtung 1 nach Baumgartenstrasse



Spur Richtung 2 nach Neudorfstrasse



### Abkürzungen und Erklärungen

DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (Jahresmittel)
dTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr über 24, 16 oder 8 Tagesstunden im ausgewerteten Zeitraum
dWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr über 24 Tagestunden im ausgewerteten Zeitraum
MSP	Durchschnittliche Verkehrsstärke in der Morgenspitzenstunde der Werktage von 07-08 Uhr im ausgewerteten Zeitraum
ASP	Durchschnittliche Verkehrsstärke in der Abendspitzenstunde der Werktage von 17-18 Uhr im ausgewerteten Zeitraum
Fz	Fahrzeuge
Kf	Korrekturfaktor gemäss Liste Kanton Aargau
LW	Schwerverkehr. Der LW-Anteil entspricht den Klassen 3, 5, 8 und 9 nach Schema TLS 2012 8+1 (Lastwagen ab 3.5t; Bus mit mehr als 16 Fahrgastplätzen; Lastwagen mit Anhänger; Lastwagen mit Auflieger). Die Bestimmung der Klassen wird mit Akustik- und Achserkennungsdaten unterstützt.
QS	Querschnitt (Summe aller Spuren)

Bedingt durch Runden auf ganze Zahlen treten teilweise minime Differenzen zwischen Kenngrössen auf.



# Verkehrszählung 2019

Gemeinde Reinach

<b>Zählstelle Nr.</b>	<b>573412</b>	<b>Zählung</b>	
<b>Gemeinde</b>	<b>Reinach</b>	Gerät-Typ	Seitenradar
Kantonsstrassen-Nr.	-	Gerät-Nr.	3854
Strassenname, Hausnummer	<b>Breitestrasse 46</b>	Büro	Ballmer+Partner AG
Standort (z.B. Flurname)	-	Messperson	Tobias Stöcklin
Landeskoordinaten (E / N)	2'656'161    1'233'846	Auswertung	19.03.2019 / tst
Anzahl Spuren	<b>2</b>	<b>Ausgewerteter Zeitraum</b>	
<b>Richtung 1 (R1)</b>	nach <b>Färbergasse</b>	Dauer (in Tagen)	7
<b>Richtung 2 (R2)</b>	nach <b>Gigerstrasse</b>	von	11.03.2019    00:00
		bis	17.03.2019    24:00
Grund der Zählung	Verkehrssicherheitskonzept Gemeindestrassen		
Auftraggeber	Gemeinde Reinach		
<b>Bemerkungen</b>	Richtung 1: V50 = 39 / V85 = 47 km/h / Richtung 2: V50 = 37 / V85 = 45 km/h Zusätzlich 44 Velo/Tag		

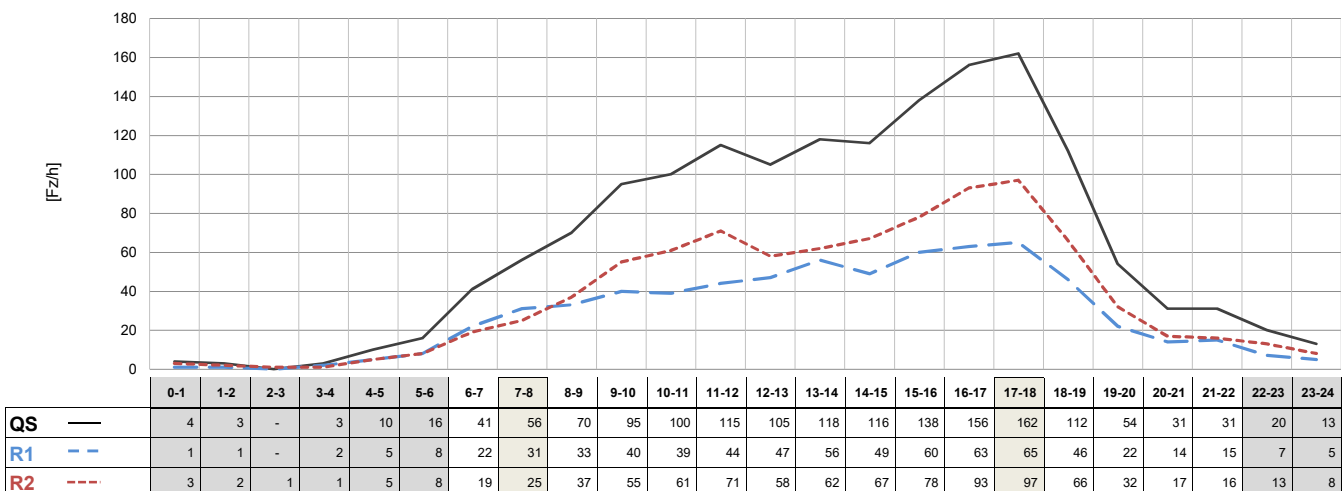
## Jahresdurchschnitt (Hochrechnung)

		<b>Alle Fahrzeuge</b>			
		<b>QS</b>	<b>R1</b>	<b>R2</b>	
		[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	
<b>DTV Jahr</b>	(dTV-24 * Kf)	<b>1'414</b>	<b>614</b>	<b>800</b>	Kf <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1.00</span>

## Messwerte des ausgewerteten Zeitraums

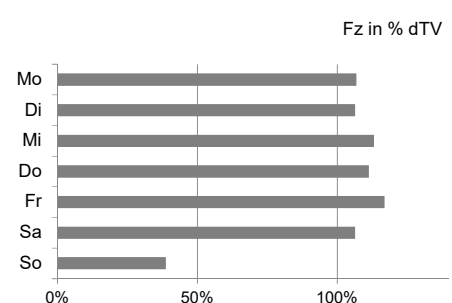
		<b>Alle Fahrzeuge</b>			<b>Schwerverkehr (LW-Anteil)</b>			
		<b>QS</b>	<b>R1</b>	<b>R2</b>	<b>QS</b>	<b>R1</b>	<b>R2</b>	
		[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[%]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]
<b>Alle Tage (Mo-So)</b>		<b>1'414</b>	<b>614</b>	<b>800</b>	<b>0.8</b>	<b>11</b>	<b>5</b>	<b>6</b>
<b>dTV-24</b>		<b>1'343</b>	<b>583</b>	<b>760</b>	<b>0.8</b>	<b>11</b>	<b>5</b>	<b>6</b>
dTV-16	(06:00-22:00)	71	31	40	0.0	0	0	0
dTV-8	(22:00-06:00)							
<b>Alle Werktage (Mo-Fr)</b>		<b>1'568</b>	<b>674</b>	<b>894</b>	<b>0.9</b>	<b>14</b>	<b>6</b>	<b>8</b>
<b>dWV-24</b>		<b>56</b>	<b>31</b>	<b>25</b>	<b>1.8</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
MSP	(07:00-08:00)	162	65	97	0.0	0	0	0
ASP	(17:00-18:00)							

## Stundenwerte - Durchschnittlicher Werktagsverkehr dWV (Mo-Fr)



## Tagesdurchschnitte

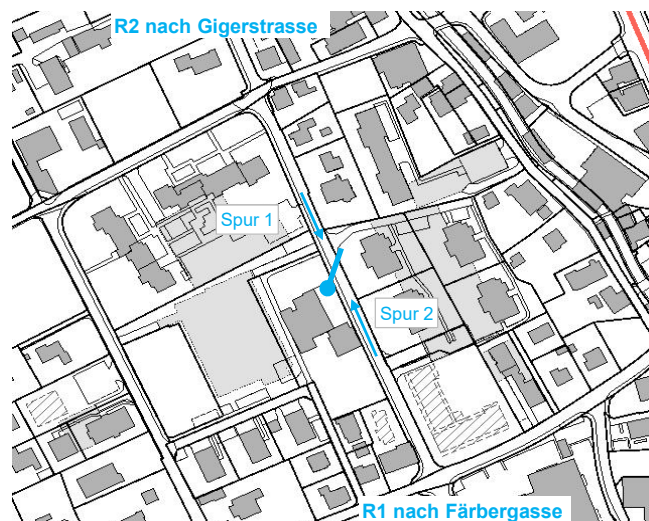
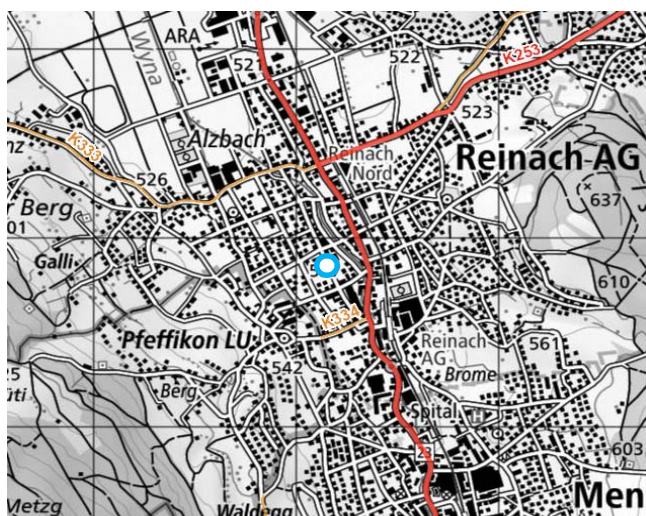
	[Fz/Tag]	[in % dTV] (gerundet)
Montag	1'511	107%
Dienstag	1'504	106%
Mittwoch	1'600	113%
Donnerstag	1'575	111%
Freitag	1'653	117%
Samstag	1'504	106%
Sonntag	549	39%



Nr. 573412  
Reinach

2019

### Situation



### Fotos

Spur Richtung 1 nach Färbergasse



Spur Richtung 2 nach Gigerstrasse



### Abkürzungen und Erklärungen

DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (Jahresmittel)
dTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr über 24, 16 oder 8 Tagesstunden im ausgewerteten Zeitraum
dWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr über 24 Tagestunden im ausgewerteten Zeitraum
MSP	Durchschnittliche Verkehrsstärke in der Morgenspitzenstunde der Werktage von 07-08 Uhr im ausgewerteten Zeitraum
ASP	Durchschnittliche Verkehrsstärke in der Abendspitzenstunde der Werktage von 17-18 Uhr im ausgewerteten Zeitraum
Fz	Fahrzeuge
Kf	Korrekturfaktor gemäss Liste Kanton Aargau
LW	Schwerverkehr. Der LW-Anteil entspricht den Klassen 3, 5, 8 und 9 nach Schema TLS 2012 8+1 (Lastwagen ab 3.5t; Bus mit mehr als 16 Fahrgastplätzen; Lastwagen mit Anhänger; Lastwagen mit Auflieger). Die Bestimmung der Klassen wird mit Akustik- und Achserkennungsdaten unterstützt.
QS	Querschnitt (Summe aller Spuren)

Bedingt durch Runden auf ganze Zahlen treten teilweise minime Differenzen zwischen Kenngrössen auf.



# Verkehrszählung 2019

Gemeinde Reinach

<b>Zählstelle Nr.</b>	<b>573413</b>	<b>Zählung</b>	
<b>Gemeinde</b>	<b>Reinach</b>	Gerät-Typ	Seitenradar
Kantonsstrassen-Nr.	-	Gerät-Nr.	3420
Strassenname, Hausnummer	<b>Tunastrasse 25</b>	Büro	Ballmer+Partner AG
Standort (z.B. Flurname)	-	Messperson	Tobias Stöcklin
Landeskoordinaten (E / N)	2'656'716    1'233'776	Auswertung	19.03.2019 / tst
Anzahl Spuren	<b>2</b>	<b>Ausgewerteter Zeitraum</b>	
<b>Richtung 1 (R1)</b>	nach <b>Sonnenbergstrasse</b>	Dauer (in Tagen)	7
<b>Richtung 2 (R2)</b>	nach <b>Spitalstrasse</b>	von	11.03.2019    00:00
		bis	17.03.2019    24:00
<b>Grund der Zählung</b>	Verkehrssicherheitskonzept Gemeindestrassen		
<b>Auftraggeber</b>	Gemeinde Reinach		
<b>Bemerkungen</b>	Richtung 1: V50 = 41 / V85 = 48 km/h / Richtung 2: V50 = 41 / V85 = 48 km/h Zusätzlich 26 Velo/Tag		

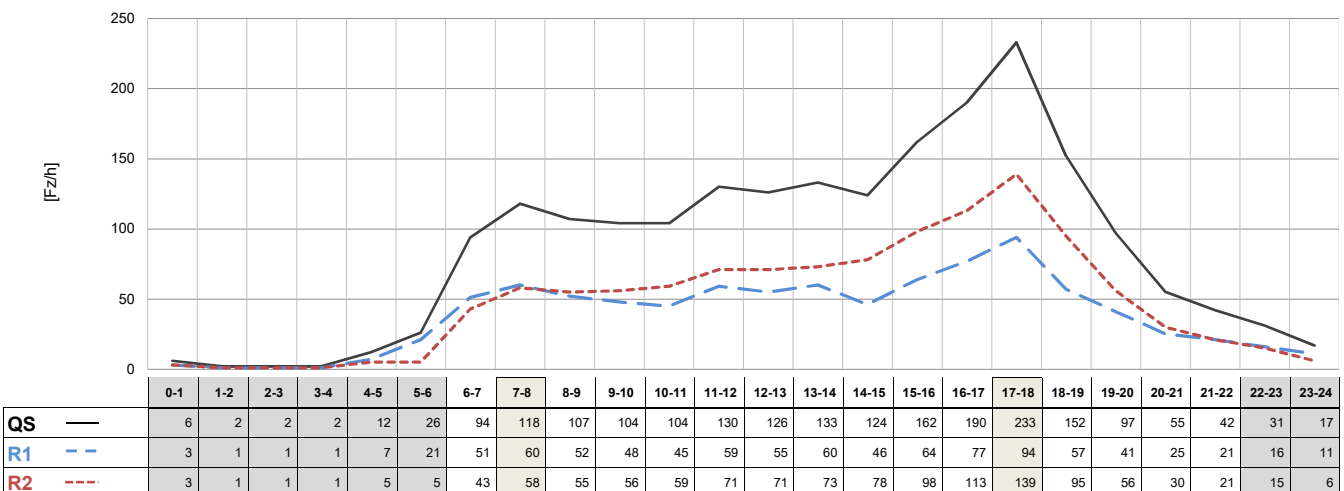
## Jahresdurchschnitt (Hochrechnung)

		<b>Alle Fahrzeuge</b>			
		<b>QS</b>	<b>R1</b>	<b>R2</b>	
		[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	
<b>DTV Jahr</b>	(dTV-24 * Kf)	<b>1'851</b>	<b>821</b>	<b>1'030</b>	Kf <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1.00</span>

## Messwerte des ausgewerteten Zeitraums

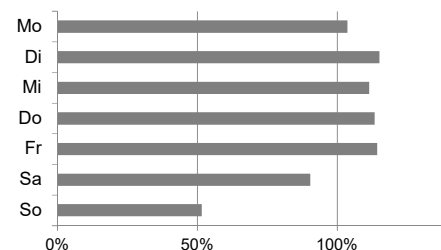
		<b>Alle Fahrzeuge</b>			<b>Schwerverkehr (LW-Anteil)</b>			
		<b>QS</b>	<b>R1</b>	<b>R2</b>	<b>QS</b>	<b>R1</b>	<b>R2</b>	
		[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[%]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]
<b>Alle Tage (Mo-So)</b>		<b>1'851</b>	<b>821</b>	<b>1'030</b>	<b>0.4</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
<b>dTV-24</b>		1'754	762	992	0.4	7	3	4
dTV-16	(06:00-22:00)	96	58	38	0.0	0	0	0
dTV-8	(22:00-06:00)							
<b>Alle Werktage (Mo-Fr)</b>		<b>2'066</b>	<b>914</b>	<b>1'152</b>	<b>0.4</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>6</b>
<b>dWV-24</b>		118	60	58	0.8	1	0	1
MSP	(07:00-08:00)	233	94	139	0.4	1	0	1
ASP	(17:00-18:00)							

## Stundenwerte - Durchschnittlicher Werktagsverkehr dWV (Mo-Fr)



## Tagesdurchschnitte

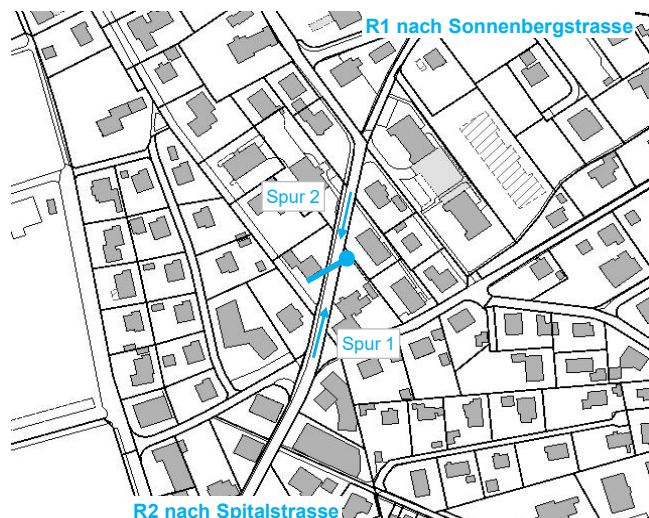
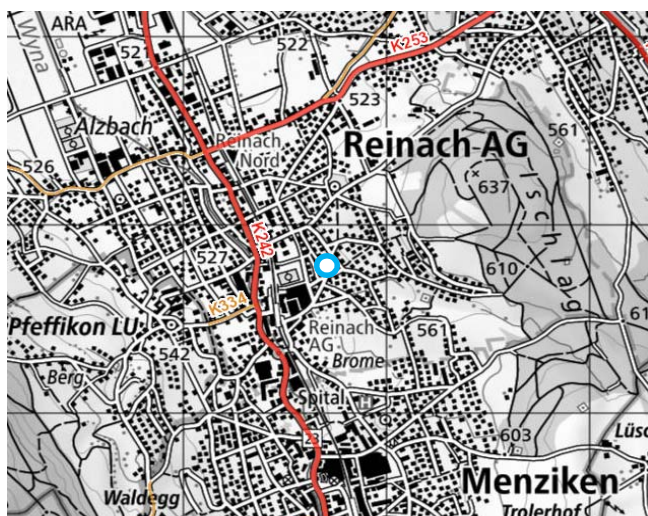
	[Fz/Tag]	[in % dTV] (gerundet)
Montag	1'919	104%
Dienstag	2'130	115%
Mittwoch	2'064	112%
Donnerstag	2'100	113%
Freitag	2'115	114%
Samstag	1'673	90%
Sonntag	955	52%



Nr. 573413  
Reinach

2019

### Situation



### Fotos

Spur Richtung 1 nach Sonnenbergstrasse



Spur Richtung 2 nach Spitalstrasse



### Abkürzungen und Erklärungen

DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (Jahresmittel)
dTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr über 24, 16 oder 8 Tagesstunden im ausgewerteten Zeitraum
dWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr über 24 Tagestunden im ausgewerteten Zeitraum
MSP	Durchschnittliche Verkehrsstärke in der Morgenspitzenstunde der Werktage von 07-08 Uhr im ausgewerteten Zeitraum
ASP	Durchschnittliche Verkehrsstärke in der Abendspitzenstunde der Werktage von 17-18 Uhr im ausgewerteten Zeitraum
Fz	Fahrzeuge
Kf	Korrekturfaktor gemäss Liste Kanton Aargau
LW	Schwerverkehr. Der LW-Anteil entspricht den Klassen 3, 5, 8 und 9 nach Schema TLS 2012 8+1 (Lastwagen ab 3.5t; Bus mit mehr als 16 Fahrgastplätzen; Lastwagen mit Anhänger; Lastwagen mit Auflieger). Die Bestimmung der Klassen wird mit Akustik- und Achserkennungsdaten unterstützt.
QS	Querschnitt (Summe aller Spuren)

Bedingt durch Runden auf ganze Zahlen treten teilweise minime Differenzen zwischen Kenngrössen auf.



# Verkehrszählung 2019

Gemeinde Reinach

<b>Zählstelle Nr.</b>	<b>573414</b>	<b>Zählung</b>	
<b>Gemeinde</b>	<b>Reinach</b>	Gerät-Typ	Seitenradar
Kantonsstrassen-Nr.	-	Gerät-Nr.	3412
Strassenname, Hausnummer	<b>Sonnenbergstrasse 34</b>	Büro	Ballmer+Partner AG
Standort (z.B. Flurname)	-	Messperson	Tobias Stöcklin
Landeskoordinaten (E / N)	2'657'135    1'233'721	Auswertung	19.03.2019 / tst
Anzahl Spuren	<b>2</b>	<b>Ausgewerteter Zeitraum</b>	
<b>Richtung 1 (R1)</b>	nach <b>Tunaustrasse</b>	Dauer (in Tagen)	7
<b>Richtung 2 (R2)</b>	nach <b>Höhenweg</b>	von	11.03.2019    00:00
		bis	17.03.2019    24:00
<b>Grund der Zählung</b>	Verkehrssicherheitskonzept Gemeindestrassen		
<b>Auftraggeber</b>	Gemeinde Reinach		
<b>Bemerkungen</b>	Richtung 1: V50 = 31 / V85 = 42 km/h / Richtung 2: V50 = 33 / V85 = 43 km/h Zusätzlich 14 Velo/Tag		

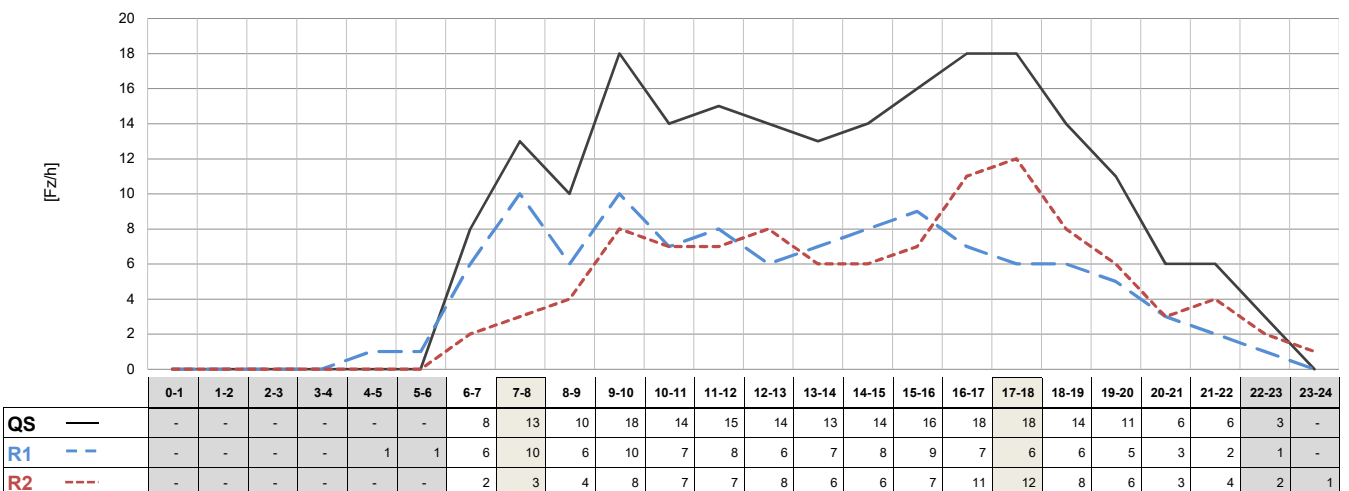
## Jahresdurchschnitt (Hochrechnung)

		<b>Alle Fahrzeuge</b>			
		<b>QS</b>	<b>R1</b>	<b>R2</b>	
		[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	
<b>DTV Jahr</b>	(dTV-24 * Kf)	<b>198</b>	<b>102</b>	<b>96</b>	Kf <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1.00</span>

## Messwerte des ausgewerteten Zeitraums

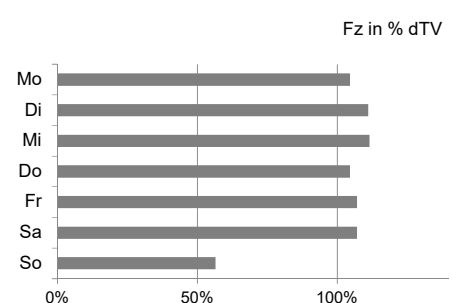
		<b>Alle Fahrzeuge</b>			<b>Schwerverkehr (LW-Anteil)</b>			
		<b>QS</b>	<b>R1</b>	<b>R2</b>	<b>QS</b>	<b>R1</b>	<b>R2</b>	
		[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[%]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]
<b>Alle Tage (Mo-So)</b>		<b>198</b>	<b>102</b>	<b>96</b>	<b>1.0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>2</b>
<b>dTV-24</b>		192	100	92	1.0	2	0	2
dTV-16	(06:00-22:00)	6	2	4	0.0	0	0	0
dTV-8	(22:00-06:00)							
<b>Alle Werktage (Mo-Fr)</b>		<b>213</b>	<b>109</b>	<b>104</b>	<b>1.4</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>dWV-24</b>		13	10	3	0.0	0	0	0
MSP	(07:00-08:00)	18	6	12	0.0	0	0	0
ASP	(17:00-18:00)							

## Stundenwerte - Durchschnittlicher Werktagsverkehr dWV (Mo-Fr)



## Tagesdurchschnitte

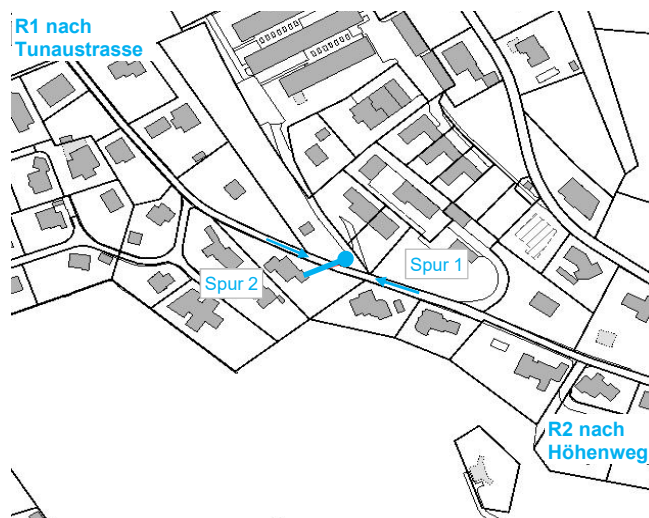
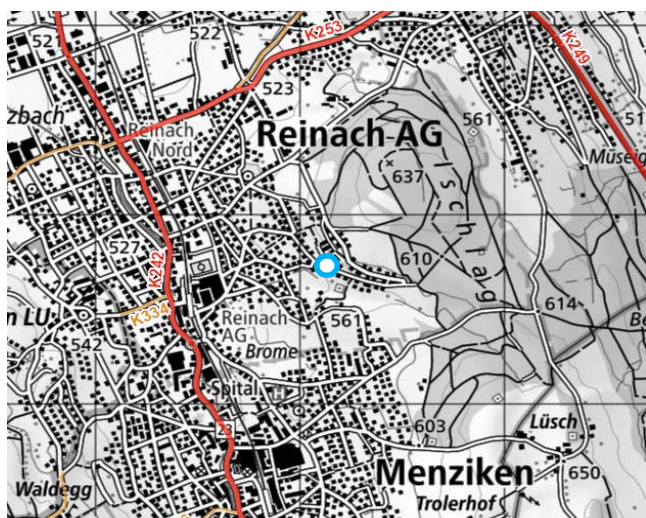
	[Fz/Tag]	[in % dTV] (gerundet)
Montag	207	105%
Dienstag	220	111%
Mittwoch	221	112%
Donnerstag	207	105%
Freitag	212	107%
Samstag	212	107%
Sonntag	112	57%



Nr. 573414  
Reinach

2019

### Situation



### Fotos

Spur Richtung 1 nach Tunastrasse



Spur Richtung 2 nach Höhenweg



### Abkürzungen und Erklärungen

DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (Jahresmittel)
dTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr über 24, 16 oder 8 Tagesstunden im ausgewerteten Zeitraum
dWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr über 24 Tagestunden im ausgewerteten Zeitraum
MSP	Durchschnittliche Verkehrsstärke in der Morgenspitzenstunde der Werktage von 07-08 Uhr im ausgewerteten Zeitraum
ASP	Durchschnittliche Verkehrsstärke in der Abendspitzenstunde der Werktage von 17-18 Uhr im ausgewerteten Zeitraum
Fz	Fahrzeuge
Kf	Korrekturfaktor gemäss Liste Kanton Aargau
LW	Schwerverkehr. Der LW-Anteil entspricht den Klassen 3, 5, 8 und 9 nach Schema TLS 2012 8+1 (Lastwagen ab 3.5t; Bus mit mehr als 16 Fahrgastplätzen; Lastwagen mit Anhänger; Lastwagen mit Auflieger). Die Bestimmung der Klassen wird mit Akustik- und Achserkennungsdaten unterstützt.
QS	Querschnitt (Summe aller Spuren)

Bedingt durch Runden auf ganze Zahlen treten teilweise minime Differenzen zwischen Kenngrössen auf.



# Verkehrszählung

## 2019

Gemeinde Reinach

<b>Zählstelle Nr.</b>	<b>573415</b>	<b>Zählung</b>	
<b>Gemeinde</b>	<b>Reinach</b>	Gerät-Typ	Seitenradar
Kantonsstrassen-Nr.	-	Gerät-Nr.	3853
Strassenname, Hausnummer	<b>Schorenstrasse 25</b>	Büro	Ballmer+Partner AG
Standort (z.B. Flurname)	-	Messperson	Tobias Stöcklin
Landeskoordinaten (E / N)	2'656'999    1'233'432	Auswertung	19.03.2019 / tst
Anzahl Spuren	<b>2</b>	<b>Ausgewerteter Zeitraum</b>	
<b>Richtung 1 (R1)</b>	nach <b>Gondiswinkel</b>	Dauer (in Tagen)	7
<b>Richtung 2 (R2)</b>	nach <b>Tunastrasse</b>	von	11.03.2019    00:00
		bis	17.03.2019    24:00
Grund der Zählung	Verkehrssicherheitskonzept Gemeindestrassen		
Auftraggeber	Gemeinde Reinach		
<b>Bemerkungen</b>	Richtung 1: V50 = 31 / V85 = 37 km/h / Richtung 2: V50 = 32 / V85 = 38 km/h Zusätzlich 6 Velo/Tag		

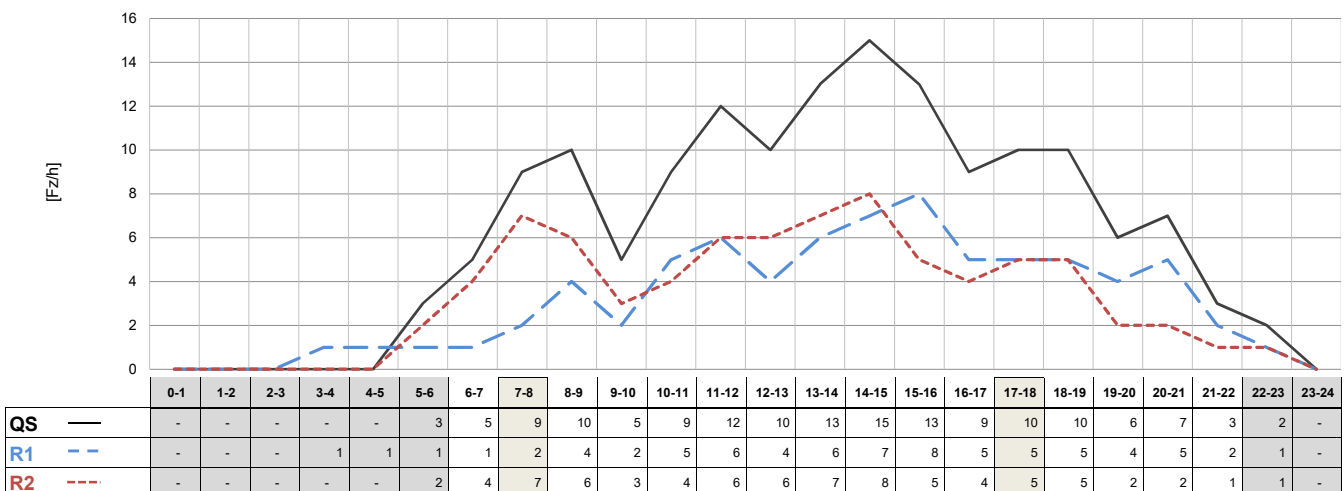
### Jahresdurchschnitt (Hochrechnung)

		<b>Alle Fahrzeuge</b>			
		<b>QS</b>	<b>R1</b>	<b>R2</b>	
		[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	
<b>DTV Jahr</b>	(dTV-24 * Kf)	<b>140</b>	<b>68</b>	<b>72</b>	Kf <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1.00</span>

### Messwerte des ausgewerteten Zeitraums

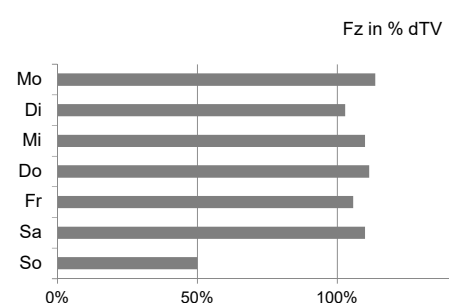
		<b>Alle Fahrzeuge</b>			<b>Schwerverkehr (LW-Anteil)</b>			
		<b>QS</b>	<b>R1</b>	<b>R2</b>	<b>QS</b>	<b>R1</b>	<b>R2</b>	
		[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[%]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]	[Fz/Tag]
<b>Alle Tage (Mo-So)</b>		<b>140</b>	<b>68</b>	<b>72</b>	<b>1.4</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>2</b>
<b>dTV-24</b>		<b>132</b>	<b>63</b>	<b>69</b>	<b>1.5</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>2</b>
dTV-16	(06:00-22:00)	8	5	3	0.0	0	0	0
dTV-8	(22:00-06:00)							
<b>Alle Werktage (Mo-Fr)</b>		<b>152</b>	<b>74</b>	<b>78</b>	<b>2.0</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>dWV-24</b>		<b>9</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>0.0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
MSP	(07:00-08:00)	10	5	5	0.0	0	0	0
ASP	(17:00-18:00)							

### Stundenwerte - Durchschnittlicher Werktagsverkehr dWV (Mo-Fr)



### Tagesdurchschnitte

	[Fz/Tag]	[in % dTV] (gerundet)
Montag	159	114%
Dienstag	144	103%
Mittwoch	154	110%
Donnerstag	156	111%
Freitag	148	106%
Samstag	154	110%
Sonntag	70	50%

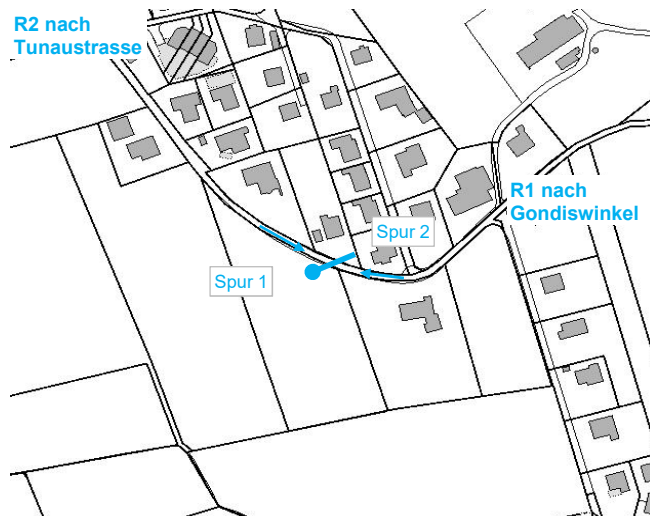




Nr. 573415  
Reinach

2019

### Situation



### Fotos

Spur Richtung 1 nach Gondiswinkel



Spur Richtung 2 nach Tunastrasse



### Abkürzungen und Erklärungen

DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (Jahresmittel)
dTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr über 24, 16 oder 8 Tagesstunden im ausgewerteten Zeitraum
dWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr über 24 Tagestunden im ausgewerteten Zeitraum
MSP	Durchschnittliche Verkehrsstärke in der Morgenspitzenstunde der Werktage von 07-08 Uhr im ausgewerteten Zeitraum
ASP	Durchschnittliche Verkehrsstärke in der Abendspitzenstunde der Werktage von 17-18 Uhr im ausgewerteten Zeitraum
Fz	Fahrzeuge
Kf	Korrekturfaktor gemäss Liste Kanton Aargau
LW	Schwerverkehr. Der LW-Anteil entspricht den Klassen 3, 5, 8 und 9 nach Schema TLS 2012 8+1 (Lastwagen ab 3.5t; Bus mit mehr als 16 Fahrgastplätzen; Lastwagen mit Anhänger; Lastwagen mit Auflieger). Die Bestimmung der Klassen wird mit Akustik- und Achserkennungsdaten unterstützt.
QS	Querschnitt (Summe aller Spuren)

Bedingt durch Runden auf ganze Zahlen treten teilweise minime Differenzen zwischen Kenngrössen auf.

**Anhang 6    Glossar**

---

AGR	Arbeitsgruppe
ASP	Verkehrsspitze am Abend (17-18 Uhr)
AVA	Aargau Verkehr AG (früher WSB)
BNO	Bau- und Nutzungsordnung
bfu	Beratungsstelle für Unfallverhütung
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
FGSO	Farbliche Gestaltung der Fahrbahnoberfläche
KGV	Kommunaler Gesamtplan Verkehr
LW	Lastwagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MR	Motorrad
MSP	Verkehrsspitze an Morgen (7-8 Uhr)
PW	Personenwagen
SDR	Seitenradargerät (Gerät zur Verkehrszählung)
SN	Schweizer Norm
SVG	Strassenverkehrsgesetz
VSK	Verkehrssicherheitskonzept
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
WSB	Wynen- und Suhrentalbahn (heute AVA)