

Tempo 30-Zone Industriegebiet Kägen Reinach



Verkehrsgutachten

874826.1000_Tempo30_Zone_Kaegen_Reinach_v04-00-00.docm / Version 04-00-00 [2] /
26.08.2022 / Stö, suj

DokName / Version	Versionsdatum	Kommentar	Status	Geprüft
874826.1000_Tempo30_Zone_Kaegen_Reinach_v00-00-01.docm / 00-00-01	01.12.2021		In Bearbeitung	Stö
874826.1000_Tempo30_Zone_Kaegen_Reinach_v00-00-02.docm / 00-00-02	06.12.2021		In Bearbeitung	Stö
874826.1000_Tempo30_Zone_Kaegen_Reinach_v00-01-00.docm / 00-01-00	10.12.2021		Zur externen Prüfung	Ge- meinde
874826.1000_Tempo30_Zone_Kaegen_Reinach_v00-02-00.docm / 00-02-00	17.02.2022		Zur externen Prüfung	Kant. Vorprü- fung
874826.1000_Tempo30_Zone_Kaegen_Reinach_v01-00-00.docm / 01-00-00	04.08.2022		Freigegeben	
874826.1000_Tempo30_Zone_Kaegen_Reinach_v01-00-00.docm / 02-00-00	17.08.2022		Freigegeben	Ge- meinde
874826.1000_Tempo30_Zone_Kaegen_Reinach_v03-00-00.docm / 03-00-00	19.08.2022		Freigegeben	
874826.1000_Tempo30_Zone_Kaegen_Reinach_v03-00-00.docm / 04-00-00	26.08.2022	Anpassungen BLT-Auswertungen	Freigegeben	

Impressum

Auftragsnummer: 874826.1000
 Datei: 874826.1000_Tempo30_Zone_Kaegen_Reinach_v04-00-00.docm
 Version/Datum: 04-00-00 [2] / 26.08.2022
 Speicherdatum: 26.08.2022
 Autor(en): Stöcklin Markus, Suter Jonathan
 Qualitätssicherung: SQS-zertifiziertes Qualitätssystem nach ISO 9001:2015 (Reg.Nr. 34856)
 © Copyright: Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG
 Hinweis geistiges Eigentum: Dieses Dokument ist geistiges Eigentum der Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG und ist urheberrechtlich geschützt. Die Nutzungsrechte des Bauherrn sind vertraglich geregelt.
 Die Rechte Dritter, welche rechtmässig in den Besitz des Dokumentes kommen, sind ebenfalls durch deren Verträge mit dem Bauherrn geregelt.
 Eine über diese Verträge hinausgehende Verwendung wie kopieren, vervielfältigen, weitergeben etc. ist nur mit Zustimmung der Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG erlaubt.

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG	5
1.1	Ausgangslage	5
1.2	Arbeitsschritte	5
1.3	Grundlagen	5
1.4	Kantonale Vorprüfung	6
2	GRUNDANFORDERUNGEN	7
2.1	Zielsetzung	7
2.2	Perimeter T30-Zone/Abgrenzung	7
2.3	Weitergehende Planungen	8
2.4	Erfüllung Grundanforderungen	8
3	MENGE UND ART DES VERKEHRS	10
4	GESCHWINDIGKEITSNIVEAU	11
4.1	Geschwindigkeitsmessung (Seitenradar)	11
4.2	Geschwindigkeitsniveau und Fahrzeit BLT	12
5	UNFALLSITUATION	13
6	MASSNAHMENPLAN	14
7	ZUSAMMENFASSUNG / WEITERES VORGEHEN	16

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Ausschnitt Strassennetzplan Reinach (dunkelgrün = T30-Zone Kägen)	7
Abbildung 2:	Unfallkarte VUGIS (2011-2020)	13

ANHANGSVERZEICHNIS

ANHANG 1	VERKEHRSZÄHLUNG PFEFFINGERSTRASSE (M1)	18
ANHANG 2	VERKEHRSZÄHLUNG DUGGINGERSTRASSE (M2)	19
ANHANG 3	VERKEHRSZÄHLUNG KÄGENSTRASSE (M3)	20
ANHANG 4	VERKEHRSZÄHLUNG STERNENHOFSTRASSE (M4)	21
ANHANG 5	VERKEHRSZÄHLUNG NEUHOFSTRASSE (M5)	22
ANHANG 6	GESCHWINDIGKEITSMESSUNG PFEFFINGERSTRASSE (M1)	23
ANHANG 7	GESCHWINDIGKEITSMESSUNG DUGGINGERSTRASSE (M2)	24
ANHANG 8	GESCHWINDIGKEITSMESSUNG KÄGENSTRASSE (M3)	25
ANHANG 9	GESCHWINDIGKEITSMESSUNG STERNENHOFSTRASSE (M4)	26
ANHANG 10	GESCHWINDIGKEITSMESSUNG NEUHOFSTRASSE (M5)	27
ANHANG 11	RECHTLICHE GRUNDLAGEN	28
ANHANG 12	BEURTEILUNGSMASSSTAB FÜR EINSATZ VON TEMPO 30	29
ANHANG 13	BEURTEILUNG FG-STREIFEN KÄGENSTRASSE NR. 17 (BHS TECHCENTER)	30
ANHANG 14	BEURTEILUNG FG-STREIFEN CHRISTOPH MERIAN-RING NR. 20	31
ANHANG 15	BEURTEILUNG FG-STREIFEN DUGGINGERSTRASSE (KNOTEN STERNENHOFSTRASSE)	32
ANHANG 16	BEURTEILUNG FG-STREIFEN SCHALBERGSTRASSE (KNOTEN PFEFFINGERSTRASSE)	33
ANHANG 17	BEURTEILUNG FG-STREIFEN PFEFFINGERSTRASSE (KNOTEN SCHALBERGSTRASSE)	34

1 EINLEITUNG

1.1 Ausgangslage

In der Gemeinde Reinach besteht die politische Absicht, auf den letzten Strassen, auf welchen noch kein Tempo 30 vorhanden ist, dies einzuführen. Im **Gewerbegebiet Kägen** entspricht dies zudem einem politischen Vorstoss (Motion) aus dem Einwohnerrat («Die Gemeinde Reinach führt Tempo 30 im ganzen Gebiet Kägen ein»). Ziel ist eine Aufwertung (Attraktivität) und Förderung der Verkehrssicherheit im Kägen.

In einem ersten Schritt sind am 24. Juni 2021 mit der **Polizei BL** und der **BLT** erste Vorabklärungen besprochen worden. Im Gewerbegebiet Kägen verläuft einerseits die Buslinie 62, andererseits sind die Strassen aufgrund des Lastwagenverkehrs sehr breit (i.d.R. 7.50m). Die klassischen Verkehrsberuhigungsmassnahmen, welche bei T30-Zonen in Wohnquartieren angewandt werden (versetztes Parkieren, Fahrbahnverengung, etc.), können in diesem Fall nur vereinzelt/punktuell angewendet werden. Im Kägenquartier sollen zudem in einigen Jahren Velo-Vorzugsrouten (Ost-West-Achse und Nord-Süd-Achse) eingeführt werden. Diese sind jedoch nicht Gegenstand der vorliegenden T30-Planung.

Gemäss der eidgenössischen Verordnung über Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen ist zur Bewilligung einer Tempo 30-Zone ein entsprechendes **Verkehrsgutachten** zu erstellen. In diesem sind auch die hierzu notwendigen Massnahmen (Ausgestaltung, Markierung, Signalisation) festzulegen.

1.2 Arbeitsschritte

Mit dem **Verkehrsgutachten** wird das Konzept dargestellt, die grundsätzliche Eignung des Gebietes wird geprüft und die erforderlichen Massnahmen (inkl. Gestaltung) werden aufgezeigt. Gemäss Verordnung über Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen vom 28. September 2001 (siehe ANHANG 11) sind im Rahmen des Verkehrsgutachtens insbesondere folgende Arbeitsschritte durchzuführen:

- Umschreibung des Gebietes der Nutzung und der Ziele; Übersicht mit Hierarchie der Strassen; Zoneneinteilung (Perimeter); Überprüfung der Grundanforderungen bez. des örtlichen Geltungsbereiches (siehe Kap. 2)
- Ermittlung von Menge und Art des Verkehrs (siehe Kap. 3)
- Ermittlung des vorhandenen Geschwindigkeitsniveaus (siehe Kap. 4)
- Beurteilung von Unfallgeschehen und Sicherheitsdefiziten (siehe Kap. 5)
- Erarbeitung und Darstellung eines Massnahmenplanes (siehe Kap. 6)

1.3 Grundlagen

- Rechtliche Grundlagen (ANHANG 11)
 - Signalisationsverordnung SSV, Art. 22a (Tempo 30-Zonen)
 - Verordnung über Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen, Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), 28. Sept. 2001
- Wegleitung zur Einrichtung der Zonensignalisation Tempo 30, AOR Kt. BL, April 1993 (siehe ANHANG 12)
- Strassennetzplan der Gemeinde Reinach (Abbildung 1)
- Unfallstatistik der Polizei Kanton Basel-Landschaft (Kap. 5)
- Verkehrszählungen/Geschwindigkeitsmessungen (Kap. 3 und 4)

1.4 Kantonale Vorprüfung

Im Frühjahr 2022 ist die kantonale Vorprüfung durchgeführt worden. Mit Schreiben vom 31. Mai 2022 hat die Sicherheitsdirektion mitgeteilt, dass der Einführung von T30 grundsätzlich nichts entgegensteht und dass bei der weiteren Bearbeitung der T30-Zone «Kägen» insbesondere folgende Punkte zu berücksichtigen sind:

- Auf die neuen Parkfelder in der Kägenstrasse ist zu verzichten.
- Überprüfen der 5 FG-Streifen in der T30-Zone (Kap. 6 sowie ANHANG 13-15)
- Überprüfen der Notwendigkeit und möglichen Anpassungen der 2 FG-Streifen im Bereich des Knotens Duggingerstrasse/Sternenhofstrasse (ANHANG 16-17)
- Heutiges Geschwindigkeitsniveau und Reisezeit Buslinie 62, Abschätzung Reisezeitverluste (Kap. 4.2)

2 GRUNDANFORDERUNGEN

2.1 Zielsetzung

Mit der Einrichtung der Tempo 30-Zone sollen folgende **Ziele** erreicht werden:

- Erhöhung der Sicherheit des Langsamverkehrs (Fuss- und Veloverkehr).
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität

2.2 Perimeter T30-Zone/Abgrenzung

Die Gebiete Steinreben und Sonnenhof (hellgrün) liegen bereits heute in bestehenden T30-Zonen. Die einzurichtende Tempo 30-Zone Kägen umfasst das gesamte **Gewerbegebiet** (inkl. Pfeffingerstrasse mit einseitiger Wohnbebauung), welche bisher von T30 ausgenommen war. Dadurch entsteht zwischen Hauptstrasse und Bruggstrasse eine grosse, zusammenhängende Zone.

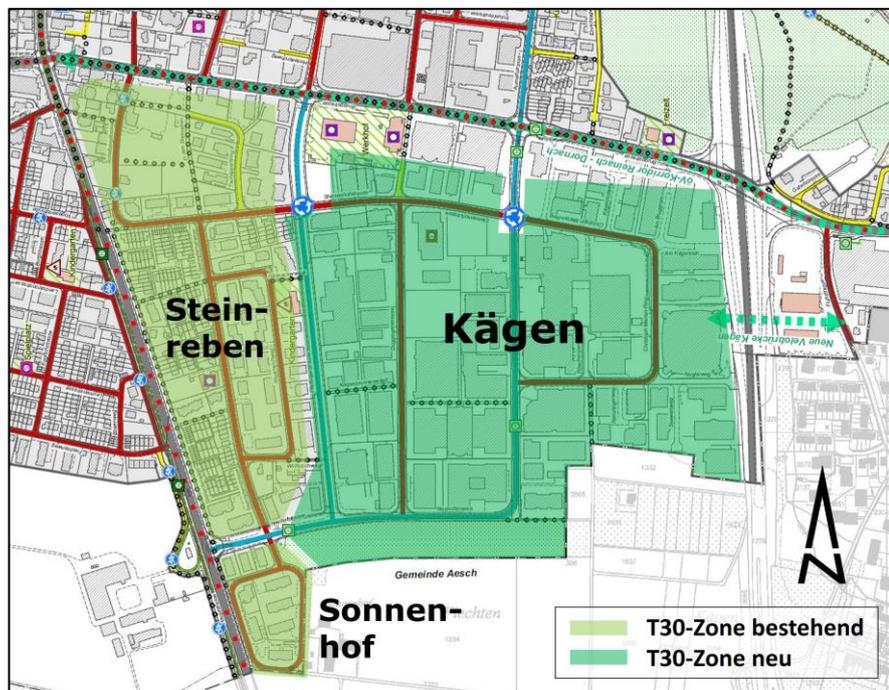


Abbildung 1: Ausschnitt Strassennetzplan Reinach (dunkelgrün = T30-Zone Kägen)

Die **genaue Lage** des Beginns der T30-Zone ist aufgrund gestalterischer und verkehrstechnischer Aspekte im Rahmen des vorliegenden Verkehrsgutachtens festzulegen.

Aus obigem Ausschnitt des **Strassennetzplanes** geht folgendes hervor:

- Drei (blaue) Sammelstrassen (Kägenstrasse, Pfeffingerstrasse, Neuhoferstrasse) erschliessen das Gewerbegebiet Kägen jeweils mit Kreiseln ab den angrenzenden Kantonsstrassen (Bruggstrasse, Hauptstrasse).
- Die übrigen Strassen sind (rote/orange) Erschliessungsstrassen.
- Die im Strassennetzplan eingezeichneten Kreisel auf der Kägenstrasse und der Pfeffingerstrasse (Kreuzungen mit Sternenhofstrasse) sind nicht noch realisiert. Der Kreisel Kägenstrasse/Sternenhofstrasse/Christoph Merian-Ring soll im Rahmen des Projektes Gasverbund Mittelland (GVM) in den Jahren 2023/2024 realisiert werden.

- Auf der Achse Kägenstrasse - Neuhofstrasse verkehrt die Buslinien 62 (Dornach Bahnhof – Biel-Benken; 30'/15'-Takt). Es sind 3 Bushaltestellen (Bruggstrasse, Techcenter Kägen, Neuhofstrasse) vorhanden.
- Die z.T. über 12m (über)breiten Einfahrts-Abschnitte zwischen den 3 genannten Kreiseln auf der Kantonsstrasse und dem ersten Knoten im Gewerbegebiet sind stark verkehrsorientiert ausgebildet und daher für T30 nicht geeignet (ausgenommen von T30-Zone).
- Die übrigen Sammel- und Erschliessungsstrassen im Gewerbegebiet sind in der Regel 7.5m breit und besitzen weitgehend beidseitig durchgängige Trottoirs.

2.3 Weitergehende Planungen

Auf den angrenzenden Kantonsstrassen und teilweise durch das Kägenquartier führende Strassen sind mittel-/längerfristig verschiedene übergeordnete (separate) Projekte zur Verbesserung der Verkehrserschliessung geplant. Diese haben jedoch kurzfristig keinen direkten Einfluss auf die T30-Planung (sollten jedoch, wenn möglich auch keine Konflikte hervorrufen):

- Gemäss Abbildung 1 (Strassennetzplan) ist auf der Bruggstrasse ein ÖV-Korridor «Reinach – Dornach» geplant.
- Südlich der Bruggstrasse ist eine neue Velobrücke «Kägen» über die A18 geplant.
- Gemäss «Pilotprojekt Velovorzugsroute (VVR) Birsstadt» sind zwei Velo-Vorzugsrouten geplant (Realisierung ab 2025, 4. Generation Agglo-Programm). Diese sind nicht Bestandteil der T30-Massnahmen. Mit T30 können jedoch gute Voraussetzungen geschaffen werden:
 1. Ost-West-Achse: Bahnhof Dornach – Bruggstrasse – neue A18-Brücke – Chr. Merian-Ring – Sternenhofstrasse – Schalbergstrasse
 2. Nord-Süd-Achse: Aesch (übers Feld) – Neuhofstrasse – Duggingerstrasse – Unterquerung Bruggstrasse - Römerstrasse
- Gemäss Gesamtkonzept «Mobilität und Verkehr im Gebiet Kägen» (Schlussbericht, SNZ, 7.Mai 2021) werden verschiedene Ziele zur Verbesserung der Erschliessung (insbesondere ÖV, Velo, zu Fuss) sowie ein umfangreicher Massnahmenfächer definiert.

2.4 Erfüllung Grundanforderungen

Die **Charakteristik** der neuen T30-Zone kann folgendermassen beschrieben werden:

- Lage/Begrenzung: Begrenzung der neuen T30-Zone durch bestehende T30-Zonen, Kantonsstrassen, Autobahn und Siedlungsgrenze (siehe Abb. 1)
- Gebietstyp: Gewerbegebiet, entlang der Pfeffingerstrasse einseitiges Wohnen
- Nutzung: Gewerbe
- Vorhandene Dichte: mittel - hoch
- Topographie: eben
- Strassentyp: Sammelstrassen und Erschliessungsstrassen
- Radroute: Velovorzugsrouten (VVR) geplant

Die gestellten **Grundanforderungen** werden von der vorgeschlagenen T30-Zone erfüllt:

- *Alle Strassen ohne Hauptstrasse*
→ Anforderungen erfüllt
- *Wohn- oder Geschäftsbereiche, die eine abgegrenzte Einheit bilden (Einheit bezüglich Siedlungsstruktur). Begrenzung durch verkehrsorientierte Strassen sowie Gewässer, Wald, Grünzonen, Siedlungsrand, grosse Freifläche etc.*
→ Anforderungen erfüllt
- *Strassen mit möglichst gleichartigem Charakter*
→ Anforderungen erfüllt (siedlungsorientierte Strassen in der ganzen neuen T30-Zone)

3 MENGE UND ART DES VERKEHRS

Die kombinierten Verkehrszählungen/Geschwindigkeitsmessungen im Zusammenhang mit der Einführung von T30 erfolgten vom 05.11. – 12.11.2021 und 12.11. – 19.11.2021 mittels **Seitenradar von RK&P** während einer Woche an 5 Zählstellen (siehe auch Punkte «M» im Massnahmenplan). Die detaillierte Auswertung der Verkehrsmenge findet sich im ANHANG. Es werden im Mittel folgende Querschnittswerte gezählt:

	M1 Pfeffinger- strasse (ANHANG 1)	M2 Dugginger- strasse (ANHANG 2)	M3 Kägen- strasse (ANHANG 3)	M4 Sternenhof- strasse (ANHANG 4)	M5 Neuhof- strasse (ANHANG 5)
Ø MSP [Mfz/h] (7-8 Uhr)	84	101	309	181	237
Ø ASP [Mfz/h] (16-17 Uhr/17-18 Uhr)	127	128	317	233	375
DWV [Mfz/Tag]	1'203	1'257	3'106	2'214	2'934
DTV [Mfz/Tag]	969	1'024	2'518	1'823	2'381
Anteil Schwerverkehr	3%	5%	7%	3%	6%

Tabelle 1: Verkehrsmengen an den 5 Messstellen (Querschnittswerte)

Kommentar

- Die Querschnittsbelastung in der Morgenspitzenstunde (7-8 Uhr) liegt zwischen 100 und 300 Mfz/Stunde.
- Die Querschnittsbelastung in der Abendspitzenstunde (zum Teil 16-17 Uhr, zum Teil 17-18 Uhr) liegt zwischen 100 und 400 Mfz/Stunde.
- Der Durchschnittliche Werktagerverkehr (DWV) liegt zwischen 1'200 und 3'100 Mfz/Tag.
- Der Durchschnittliche Tägliche Verkehr (DTV, d.h. inkl. Sa und So) liegt zwischen 1'000 und 2'500 Mfz/Tag.
- Die grösste Belastung tritt auf der Kägenstrasse und auf der Neuhofstrasse auf.
- Der Lastwagenverkehr ist mit 3% - 7% für ein Gewerbegebiet geringer als erwartet. Die BLT-Buslinie 62 (tagsüber 2 Kurse pro Stunde und Richtung, in Spitzenstunden 4 Kurse pro Stunde und Richtung) macht sich auf der Kägenstrasse sowie auf der Neuhofstrasse bemerkbar, wo mit 7% bzw. 6% der grösste Schwerverkehrsanteil gemessen wurde.

4 GESCHWINDIGKEITSNIVEAU

4.1 Geschwindigkeitsmessung (Seitenradar)

Mit dem Seitenradargerät wird zusammen mit der Zählung der Anzahl Fahrzeuge (siehe Kap. 3) gleichzeitig auch eine Messung der Geschwindigkeit durchgeführt. Die Geschwindigkeitsmessungen sind an jenen Querschnitten durchzuführen, wo die grössten Geschwindigkeiten erwartet werden. In der folgenden Tabelle sind die **Geschwindigkeitskennwerte** zusammengefasst:

	M1 Pfeffinger- strasse (ANHANG 6)	M2 Dugginger- strasse (ANHANG 7)	M3 Kägen- strasse (ANHANG 8)	M4 Sternenhof- strasse (ANHANG 9)	M5 Neuhof- strasse (ANHANG 10)
Stichprobe	6'780 Mfz	7'170 Mfz	17'626 Mfz	12'754 Mfz	16'668 Mfz
V_{zulässig}	50 km/h	50 km/h	50 km/h	50 km/h	50 km/h
V_{50%}	40 km/h	39 km/h	43 km/h	38 km/h	41 km/h
V_{85%}	47 km/h	48 km/h	51 km/h	45 km/h	49 km/h

V_{50%} Der 50-Wert ist die Geschwindigkeit, die von 50% der Fahrer nicht überschritten wird.

V_{85%} Der 85-Wert ist die Geschwindigkeit, die von 85% der Fahrer nicht überschritten wird. Dieses in der Fachliteratur gewählte Mass macht eine Aussage über das Geschwindigkeitsverhalten der grossen Mehrheit der Fahrzeuge. Die anderen 15% der Fahrzeuge fahren schneller als diese Geschwindigkeit.

Der häufig genutzte **Kennwert V_{85%}** liegt zwischen 47 – 51 km/h und zeigt, dass das Geschwindigkeitsniveau heute recht hoch liegt. Der Median-Wert (V_{50%}) von 38 bzw. 43 km/h bedeutet, dass das angestrebte Geschwindigkeitsniveau von 30 km/h von einem grossen Teil der Fahrzeuge heute deutlich überschritten wird. Die detaillierten Geschwindigkeitsauswertungen findet sich in den ANHÄNGEN 6 – 10.

Falls das ermittelte Geschwindigkeitsniveau auf eine schlechte Einhaltung der Zonen-Höchstgeschwindigkeiten schliessen lässt, sind zusätzliche **Massnahmen** zu treffen. Der **Handlungsbedarf** wird gemäss dem Beurteilungsmassstab der kantonalen Wegleitung zur Einrichtung der Zonensignalisation Tempo 30 (siehe ANHANG 12) anhand der gemessenen Geschwindigkeiten wie folgt beurteilt:

- Die V_{85%}-Geschwindigkeit liegt mit 47 – 51 km/h im oberen Geschwindigkeitsbereich. Das bedeutet, dass neben der Tempo 30-Signalisation zusätzliche Massnahmen notwendig sind.

4.2 Geschwindigkeitsniveau und Fahrzeit BLT

Das aktuelle Geschwindigkeitsniveau bzw. die mittlere Fahrzeit (=Median) der BLT-Buslinie 62 zwischen den Haltestellen Bruggstrasse und Neuhofstrasse konnte anhand von Auswertungen der BLT ermittelt werden (Messperiode = Mai/Juni 2022).

- Der Median der Fahrzeit beträgt (Mittel über den Tag):
 - L62 (Bruggstrasse – Neuhofstrasse): Ø 105 sec
 - L62 (Neuhofstrasse – Bruggstrasse): Ø 123 sec(Es ist zu beachten, dass in dieser Fahrtrichtung der Messabschnitt aufgrund der Lage der Haltestelle Bruggstrasse nach dem Kreisel etwas länger ist).
- Es wird davon ausgegangen, dass die Fahrzeit auf der ganzen Strecke im Mittel um ca. 10 sec zunehmen wird.
- Die detaillierten Geschwindigkeitsverläufe zeigen, dass zwischen den Haltestellen der Median aller Fahrten folgende Geschwindigkeiten erreicht:
 - L62 (Bruggstrasse – TechCenter Kägen): 35 km/h
 - L62 (TechCenter Kägen – Neuhofstrasse): 31 km/h
 - L62 (Neuhofstrasse – TechCenter Kägen): 34 km/h
 - L62 (TechCenter Kägen – Bruggstrasse): 37 km/h
- Analoge Fahrzeitanalysen sind von der BLT auch im Rahmen der Nachkontrolle durchzuführen.
- Allfällige Kompensationsmassnahmen für die BLT-Busse sind bei den 3 Knoten mit heutigem Rechtsvortritt denkbar (Buslinie 62 heute vortrittsbelastet). Mit Einführung des Verkehrsregimes «Kein Vortritt» für die einmündenden Strassen könnten die BLT-Busse beschleunigt werden:
 - Knoten Christoph Merian-Ring/Kägenstrasse
 - Knoten Neuhofstrasse/Duggingerstrasse
 - Knoten Neuhofstrasse/Pfeffingerstrasse

5 UNFALLSITUATION

Gemäss Weisungen des EJPD sind das **Unfallgeschehen** und die Gefahrensituation unter Berücksichtigung der besonderen Schutzbedürfnisse zu beurteilen. Grundlage für die Unfallanalyse sind die polizeilich registrierten Unfälle. Die Auswertung der **polizeilich registrierten Unfälle** in der Periode vom 1.1.2011 bis 31.12.2020 zeigt, dass sich im Kägen im Perimeter der geplanten T30-Zone in diesen 10 Jahren gesamthaft 27 Unfälle ereignet haben, wobei verschiedene Unfälle auf den Parkplätzen privater Areale (z.B. Migros-Gartencenter, Tankstelle bei Einmündung Kägenstrasse) miteingerechnet sind. Dabei gab es 13 Leichtverletzte (Dreiecke) und keine Schwerverletzte/Getötete. Die übrigen Unfälle sind ausschliesslich Unfälle mit Sachschaden.

Als Unfalltypen werden genannt:

- 9x Schleuder- oder Selbstunfall: Beim Manövrieren, Kollision mit Hindernis auf oder neben der Fahrbahn
- 7x Parkierunfall (hell/lila)
- 4x Auffahrunfall (dunkelgrün)
- 2x Abbiegeunfall (türkis), Fussgängerunfall (gelb)
- 1x Einbiegeunfall (petrol), Überqueren der Fahrbahn (braun), Frontalkollision (hellgrün)

Die **Unfallkarte** zeigt eine disperse Verteilung. Die Tatsache, dass keine lokal Unfallhäufung vorhanden ist, bedeutet, dass eine gute Ausgangssituation für Tempo 30 besteht, indem die flächenhafte Wirkung der herabgesetzten Geschwindigkeitslimite zu einer Verminderung der Unfälle führen kann.

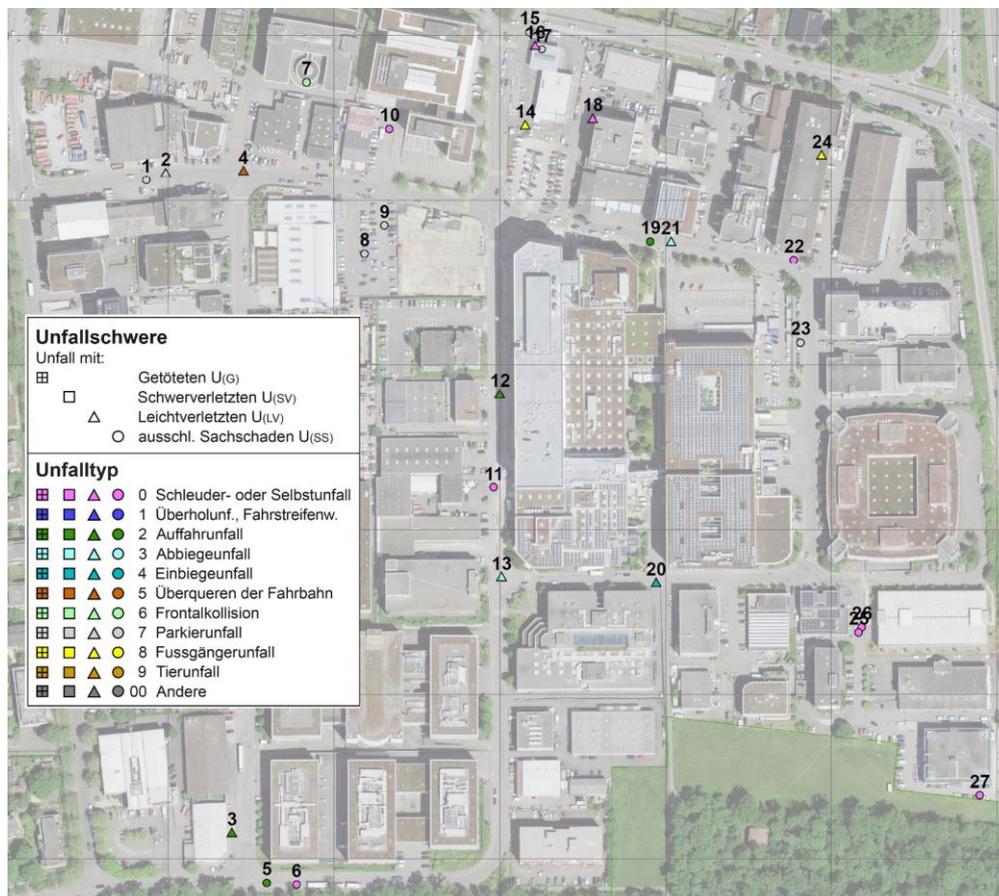


Abbildung 2: Unfallkarte VUGIS (2011-2020)

6 MASSNAHMENPLAN

Die Massnahmenplanung ist ein sehr wichtiger Schritt, welcher ausgehend von den durchgeführten Messungen und den örtlichen Gegebenheiten sorgfältig studiert und festgelegt werden muss. Grundsätzlich ist eine hohe Massnahmendichte in erster Priorität bei den Einfahrten in die T30-Zonen (Torsituationen) sowie bei Gefahrenstellen vorzusehen. Ziel ist es, dass die signalisierte Zonenhöchstgeschwindigkeit von 30 km/h von einem Grossteil der Automobilisten eingehalten wird. Generell hat sich in den letzten Jahren die **Art der Massnahmen** tendenziell vereinfacht:

- Das Schwergewicht liegt bei verkehrspolizeilichen Massnahmen (Zonensignalisation, Rechtsvortritt, wechselseitiges Parkieren, speziellen Markierungen).
- «Harte» (und teure) bauliche Massnahmen (vertikale Versätze, Schwellen, Aufpflästerungen, Kissen, «Schildkröten») bzw. horizontale Versätze (Fahrbahnverengungen, vorgezogene Trottoirnasen, Mittelinseln, Pflanzentröge) kommen eher zurückhaltend bei Bedarf zum Einsatz, zumal sich diese oft auch nachteilig auf den Verkehrsfluss sowie auf die Lärm- und Schadstoffimmissionen ausgewirkt haben.

Die vorgesehenen Massnahmen sind im separaten **Massnahmenplan** dargestellt. Es sind folgende Massnahmen vorgesehen:

- Eine wichtige Bedeutung kommt der Lage und Ausgestaltung der Tore zu. Grundsätzlich sind möglichst auffällige Torsituationen zu schaffen. Wie bereits im Kap. 2.2 erwähnt sind die drei z.T. über 12m breiten und sehr verkehrsorientiert ausgebildeten Einfahrtsabschnitte zwischen den 3 Kreiseln auf den Kantonsstrassen und dem ersten Knoten im Gewerbegebiet (Kägenstrasse, Pfeffingerstrasse, Neuhofstrasse) bewusst ausserhalb der T30-Zone, da die T30-Signalisation in diesen «überbreiten» Abschnitten «untergehen» würde. Durch das «Ausgrenzen» dieser 3 verkehrsorientierten Einfahrtsbereiche können die T30-Tore nach dem ersten Knoten im Kägen gestellt werden. Dadurch werden folgende Vorteile erzielt:
 - Die extrem verkehrsorientierten Abschnitte sind «ausgegrenzt».
 - Es sollte keinen Rückstau auf die Kantonsstrasse geben.
 - Auf den in der Regel 7.5m breiten Strassen (nach dem ersten Knoten) kann das Tor mit einem Parkplatz auffälliger gestaltet werden.
 - Die Verkehrsbelastung verteilt sich nach dem ersten Knoten auf 3 Achsen und ist dadurch deutlich kleiner.
 - Das Verkehrsregime an den 3 ersten Knoten («Kein Vortritt» oder «STOP») kann beibehalten werden.
 - Insgesamt liegen 9 FG-Streifen in diesen 3 Einfahrtsbereichen. Diese können problemlos beibehalten werden, da kein T30.
- Als einfache und günstige Massnahme in Tempo 30-Zonen hat sich das versetzte Parkieren grundsätzlich bewährt. Versetzte Parkfelder würden jedoch v.a. den Busverkehr (Linie 62 auf Kägenstrasse und Neuhofstrasse) behindern, währenddem 2 PW auf den 7.5m breiten Strassen (trotz Parkfeldern) gut kreuzen können. Oft verunmöglichen auch die Anlieferungszone und das Senkrechtparkieren in den Vorbereichen der Gewerbebauten die Anordnung von Längsparkfeldern auf den Strassen. Beispielsweise auf der Duggingerstrasse ist ab Einmündung Neuhofstrasse das Trottoir durchgehend abgesenkt. Erst im nördlichen Abschnitt der Duggingerstrasse gibt es heute 2 Parkfeldpakete, welche neu nach dem Vorbild der Steinrebenstrasse schräg angeordnet werden sollen. Insgesamt können somit nur vereinzelt neue Parkfelder angeordnet werden.

Diese sind dann im Zusammenhang mit dem Projekt Velovorzugsroute (VVR) zu überprüfen und allenfalls anzupassen.

- Die Zonensignalisation umfasst neben «T30» auch das «Parkverbot (Parkieren in markierten Feldern nur für PW gestattet)». Dadurch können in der künftigen Zone ca. 35 Parkverbots-Signale «abgeräumt» werden.
- Mit Bodenmarkierungen auf der Fahrbahn wird an die Tempo 30-Zone erinnert («Zone 30» bei den Zoneneingängen, «30» nach Knoten). Diese Massnahme soll mit einer grossen Dichte eingesetzt werden.
- In Tempo 30-Zonen gilt grundsätzlich der Rechtsvortritt, d.h. STOP-Strassen sowie die Signalisation «kein Vortritt» werden in der Regel aufgehoben. Der Rechtsvortritt ist innerhalb der künftigen T30-Zone «Kägen» bereits weitgehend umgesetzt. Auf den 3 erwähnten «ersten Knoten» (im Einfahrtsbereich ausserhalb der T30-Zone) kann das bestehende Regime («STOP» bzw. «Kein Vortritt») beibehalten werden.
- Von den 5 in der künftigen T30-Zone vorhandenen FG-Streifen sollen 3 beibehalten und 2 entfernt werden:
 - Christoph Merian-Ring
 - ➔ Empfehlung: FG-Streifen entfernen
 - Nuglarweg (bei neuem Parkhaus Firma Endres)
 - ➔ Empfehlung: FG-Streifen entfernen
 - Kägenstrasse (ANHANG 13)
 - ➔ Empfehlung: beibehalten
 - Christoph Merian-Ring (bei Bushaltestelle Techcenter) (ANHANG 14)
 - ➔ Empfehlung: beibehalten
 - Duggingerstrasse (westlich Gartencenter Migros) (ANHANG 15)
 - ➔ Empfehlung: beibehalten
- Die Fussgängerstreifen in den 3 verkehrsorientierten Einfahrtsbereichen liegen ausserhalb der künftigen T30-Zone. Gemäss Vorprüfung sind insbesondere die folgenden beiden FG-Streifen zu überprüfen:
 - Schalbergstrasse (ANHANG 16)
 - ➔ Empfehlung: beibehalten/Sichtverhältnisse verbessern
 - Pfeffingerstrasse (ANHANG 17)
 - ➔ Empfehlung: beibehalten/Torsituation verbessern
- Es ist vorgeschrieben, ca. ein Jahr nach der Realisierung der T30-Zone eine Nachkontrolle durchzuführen. Auf Basis der gemachten Erfahrungen sowie anhand von NACHHER-Geschwindigkeitsmessungen können allenfalls zusätzliche Massnahmen dort festgelegt werden, wo die Einhaltung von Tempo 30 nach schlecht ist.

7 ZUSAMMENFASSUNG / WEITERES VORGEHEN

Die Gemeinde Reinach hat Rudolf Keller & Partner beauftragt, ein Verkehrsgutachten für die Einrichtung einer T30-Zone im Gebiet Kägen zu erarbeiten. Der vorliegende Bericht enthält die erforderlichen **verkehrsplanerischen Abklärungen**. Die durchgeführten Untersuchungen führen zu folgenden Ergebnissen:

- Die gestellten Grundanforderungen bezüglich Gebietscharakter und Abgrenzung werden von der vorgeschlagenen T30-Zone erfüllt.
- Mit der Einrichtung einer T30-Zone kann die Sicherheit der Zufussgehenden (in der Regel Arbeitsnehmende) sowie der Velofahrenden und die Wohnqualität für die Anwohner (entlang Pfeffingerstrasse) verbessert werden.
- Das heute gemessene Geschwindigkeitsniveau liegt recht hoch.
- Verkehrsberuhigende Massnahmen (z.B. versetztes Parkieren) können nur vereinzelt angeordnet werden.
- Auch aufgrund der BLT-Buslinie 62 sind weitergehende harte Massnahmen nicht zweckmässig.
- Der Rechtsvortritt ist innerhalb der künftigen T30-Zone bereits weitgehend markiert.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die geplante T30-Zone die Anforderungen über die Zonensignalisation erfüllt. Auf einschneidende Massnahmen, welche den Verkehrsfluss (insbesondere der Busse) stark einschränken würden, soll verzichtet werden. Im Vordergrund steht somit die Signalisation und die häufige Wiederholung mit Bodenmarkierungen «30», um die Geschwindigkeitsbeschränkung wiederholt ins Bewusstsein zu rufen. Die Nachkontrolle nach 1 Jahr wird zeigen, ob die anvisierte Geschwindigkeitsreduktion erreicht werden konnte.

Das Verkehrsgutachten (inkl. Massnahmenplan) ist anfangs 2022 der Sicherheitsdirektion des Kantons BL zur Vorprüfung unterbreitet und aufgrund der Vorprüfung (Schreiben vom 31.05.2022) überarbeitet worden. Als nächster Schritt ist die T30-Zone durch den Reinacher Gemeinderat zu beschliessen und bei der kantonalen Justiz-, Polizei- und Militärdirektion (JPMD) ist ein Gesuch zur Genehmigung der T30-Zone einzureichen. Die Realisierung ist im Jahre 2023 geplant.

Rudolf Keller & Partner
Verkehringenieure AG

Muttenz, den 26. August 2022



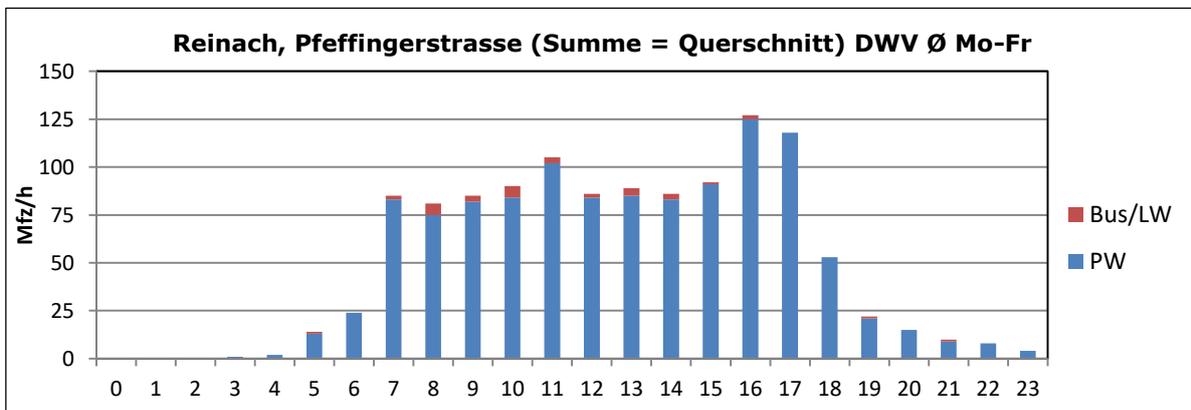
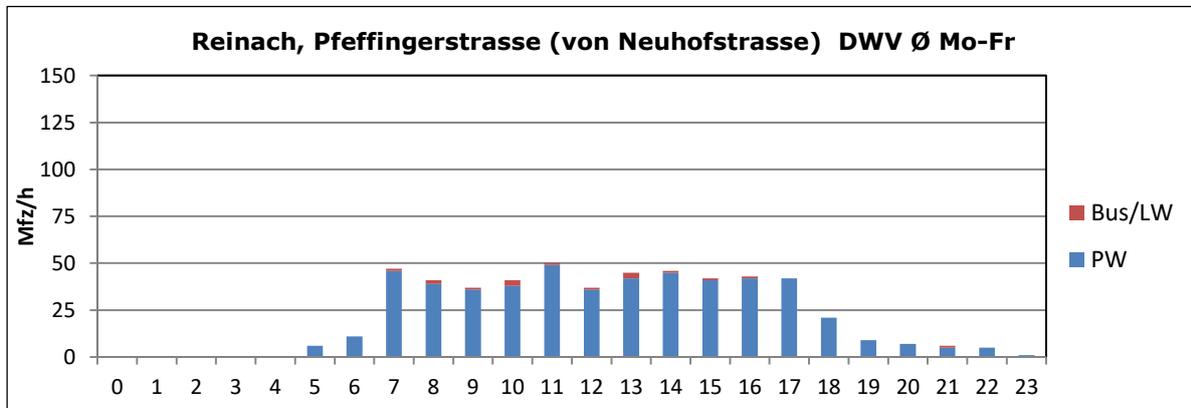
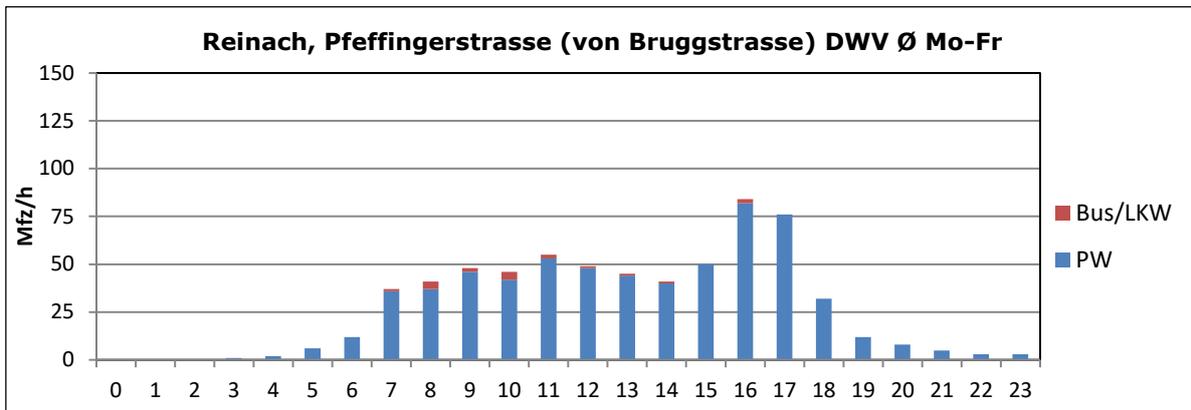
M. Stöcklin

ANHANG

ANHANG 1 Verkehrszählung Pfeffingerstrasse (M1)

Motorfahrzeuge (PW + Bus/LKW)	von Bruggstr.	von Neuhofstr.	Querschnitt (Total)
Ø MSP (7-8) (Werktag Mo-Fr) [Mfz/h]	37	47	84
Ø ASP (16-17) (Werktag Mo-Fr) [Mfz/h]	84	43	127
DWV (Durchschn. Werktagsverkehr Mo-Fr) [Mfz/24h]	663	540	1'203
DTV (Durchschn. Tagesverkehr Mo-So) [Mfz/24h]	533	436	969
Total Fahrzeuge (Zählperiode 7 Tage)	3'733	3'047	6'780
Anteil Schwerverkehr (Bus, LW)	3%	3%	3%

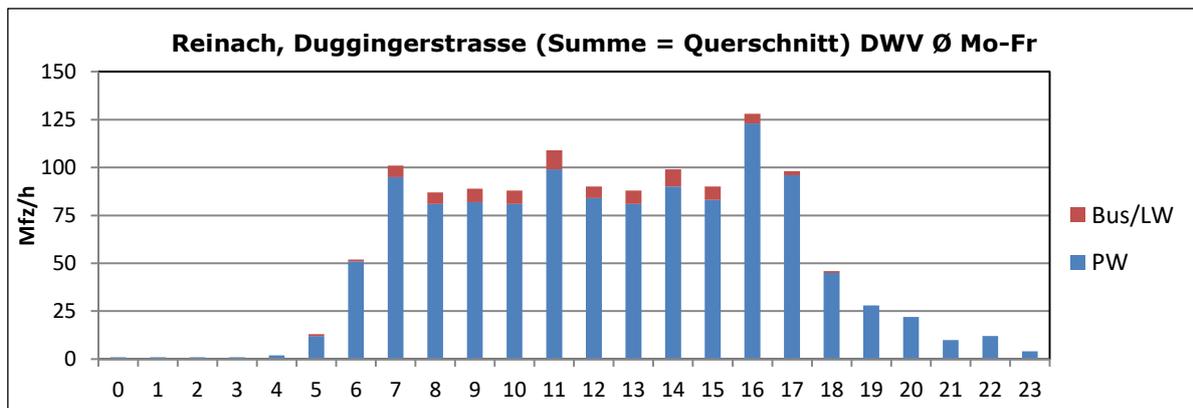
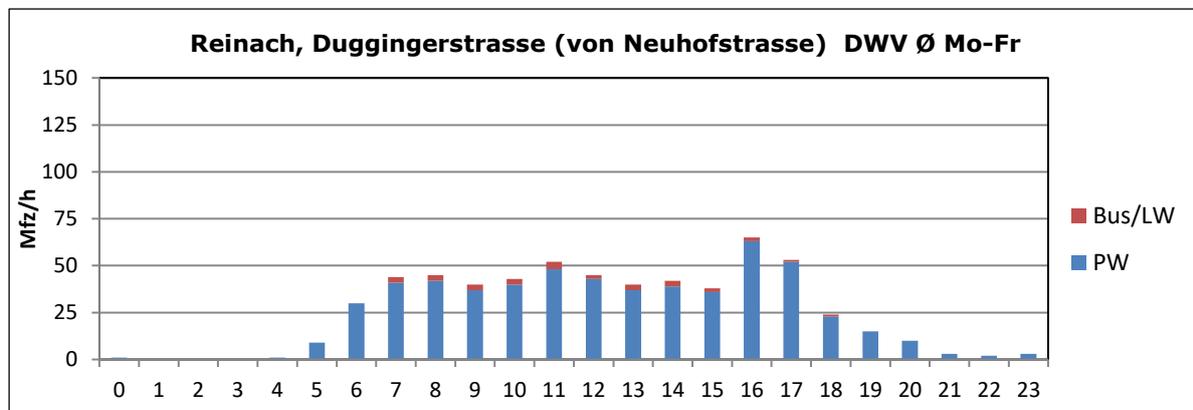
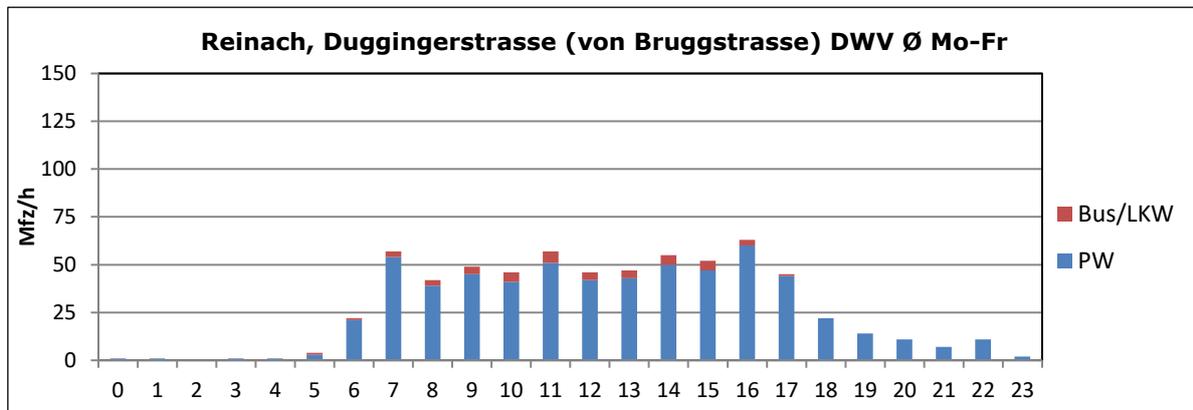
Tab1: Ergebnisse Verkehrserhebung Reinach, Pfeffingerstrasse (Mfz)



ANHANG 2 Verkehrszählung Duggingerstrasse (M2)

Motorfahrzeuge (PW + Bus/LKW)	von Bruggstr.	nach Neuhoferstr.	Querschnitt (Total)
Ø MSP (7-8) (Werktag Mo-Fr) [Mfz/h]	57	44	101
Ø ASP (16-17) (Werktag Mo-Fr) [Mfz/h]	63	65	128
DWV (Durchschn. Werktagsverkehr Mo-Fr) [Mfz/24h]	653	604	1'257
DTV (Durchschn. Tagesverkehr Mo-So) [Mfz/24h]	541	483	1'024
Total Fahrzeuge (Zählperiode 7 Tage)	3'789	3'381	7'170
Anteil Schwerverkehr (Bus, LW)	6%	5%	5%

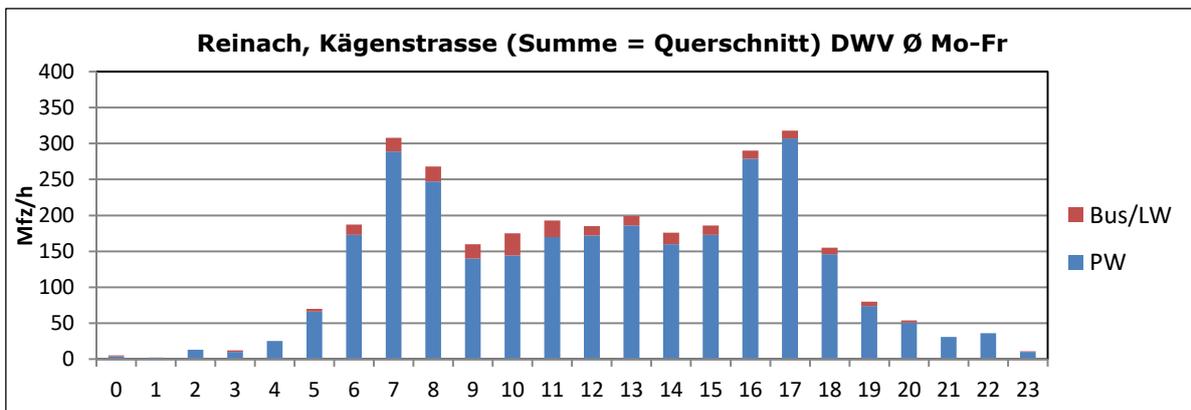
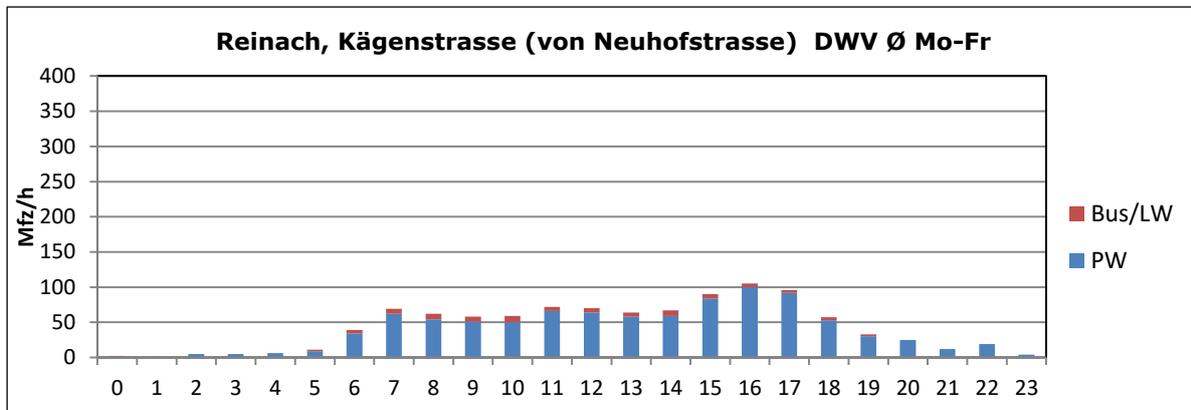
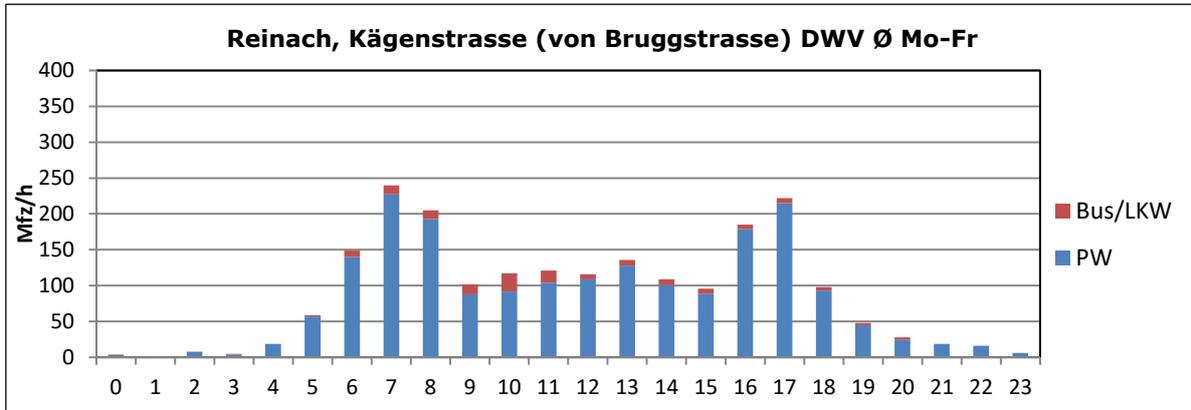
Tab1: Ergebnisse Verkehrserhebung Reinach, Duggingerstrasse (Mfz)



ANHANG 3 Verkehrszählung Kägenstrasse (M3)

Motorfahrzeuge (PW + Bus/LKW)	von Bruggstr.	nach Neuhofstr.	Querschnitt (Total)
Ø MSP (7-8) (Werktag Mo-Fr) [Mfz/h]	240	69	309
Ø ASP (17-18) (Werktag Mo-Fr) [Mfz/h]	222	105	317
DWV (Durchschn. Werktagsverkehr Mo-Fr) [Mfz/24h]	2'088	1'018	3'106
DTV (Durchschn. Tagesverkehr Mo-So) [Mfz/24h]	1'676	842	2'518
Total Fahrzeuge (Zählperiode 7 Tage)	11'731	5'895	17'626
Anteil Schwerverkehr (Bus, LW)	6%	8%	7%

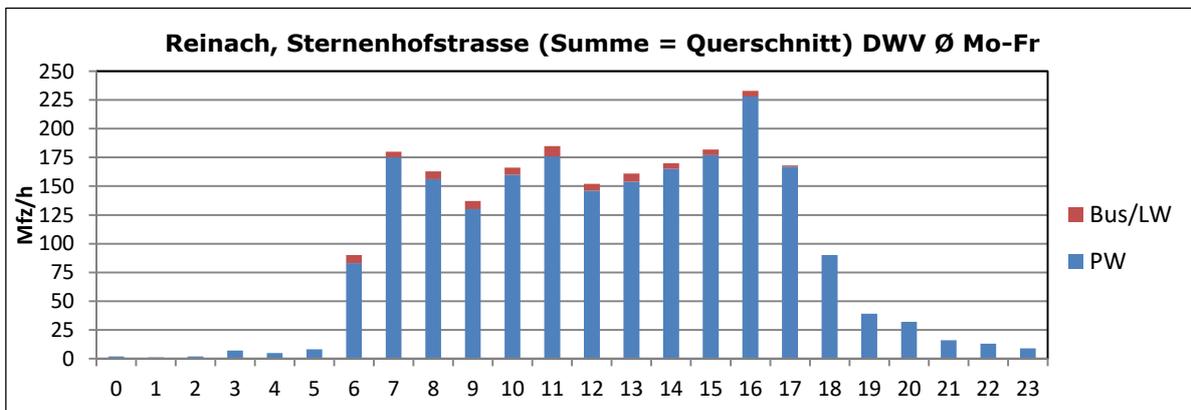
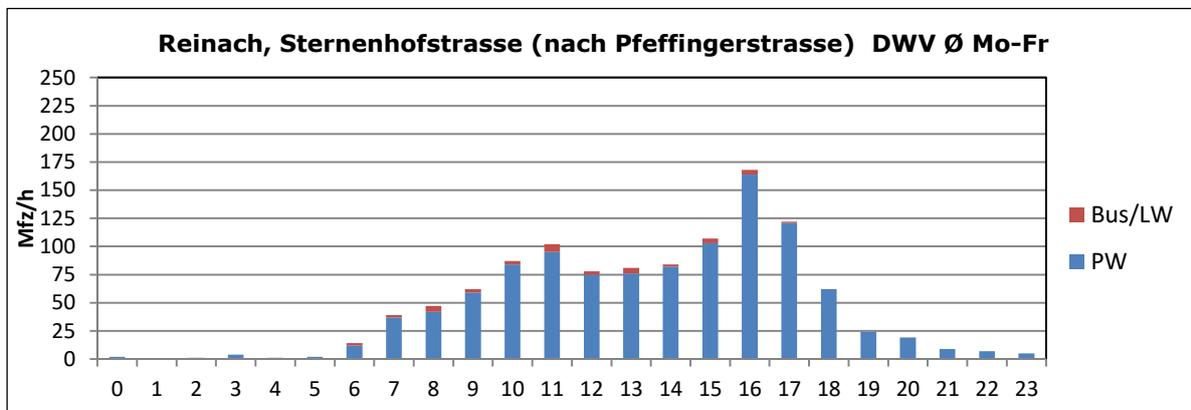
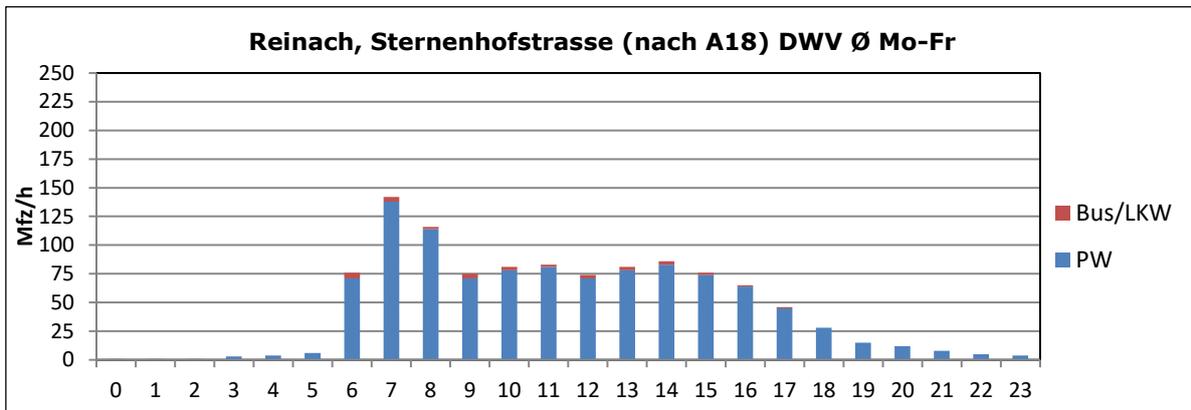
Tab1: Ergebnisse Verkehrserhebung Reinach, Kägenstrasse (Mfz)



ANHANG 4 Verkehrszählung Sternenhofstrasse (M4)

Motorfahrzeuge (PW + Bus/LKW)	nach A18	nach Pfeffingerstr.	Querschnitt (Total)
Ø MSP (7-8) (Werktag Mo-Fr) [Mfz/h]	142	39	181
Ø ASP (16-17) (Werktag Mo-Fr) [Mfz/h]	65	168	233
DWV (Durchschn. Werktagsverkehr Mo-Fr) [Mfz/24h]	1'089	1'125	2'214
DTV (Durchschn. Tagesverkehr Mo-So) [Mfz/24h]	902	921	1'823
Total Fahrzeuge (Zählperiode 7 Tage)	6'312	6'442	12'754
Anteil Schwerverkehr (Bus, LW)	3%	3%	3%

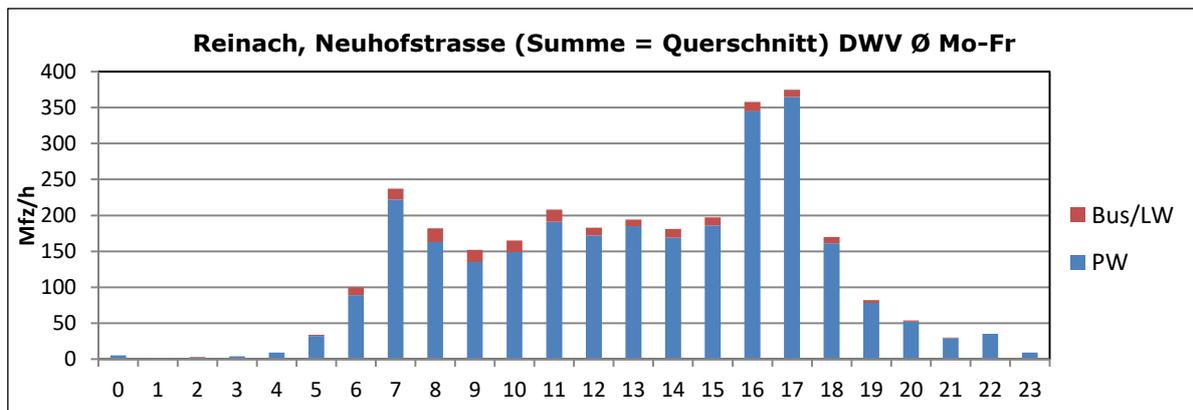
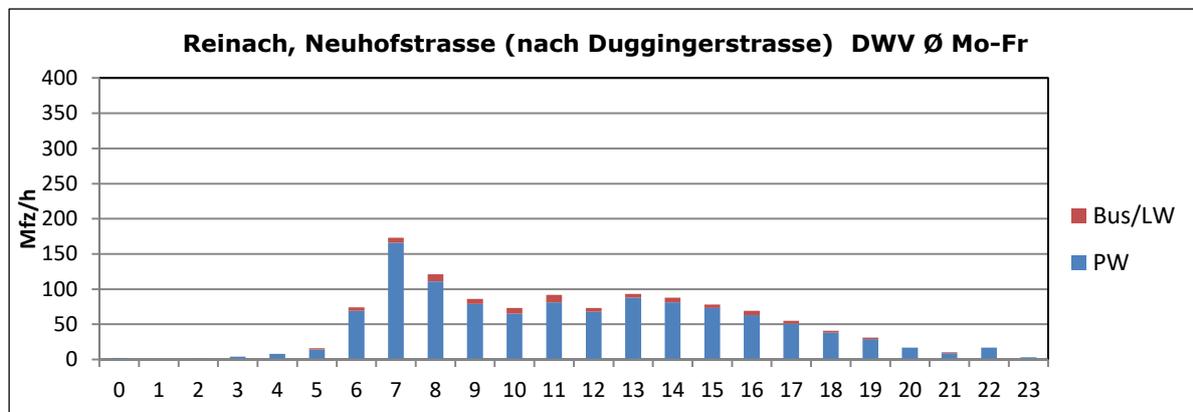
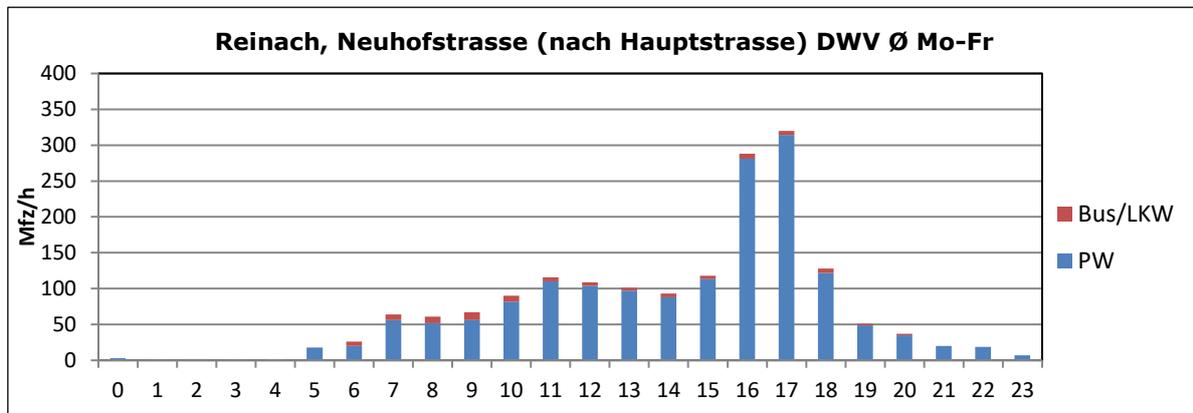
Tab1: Ergebnisse Verkehrserhebung Reinach, Sternenhofstrasse (Mfz)



ANHANG 5 Verkehrszählung Neuhoofstrasse (M5)

Motorfahrzeuge (PW + Bus/LKW)	von A18	nach A18	Querschnitt (Total)
Ø MSP (7-8) (Werktag Mo-Fr) [Mfz/h]	64	173	237
Ø ASP (17-18) (Werktag Mo-Fr) [Mfz/h]	320	55	375
DWV (Durchschn. Werktagsverkehr Mo-Fr) [Mfz/24h]	1'726	1'208	2'934
DTV (Durchschn. Tagesverkehr Mo-So) [Mfz/24h]	1'415	966	2'381
Total Fahrzeuge (Zählperiode 7 Tage)	9'904	6'764	16'668
Anteil Schwerverkehr (Bus, LW)	5%	7%	6%

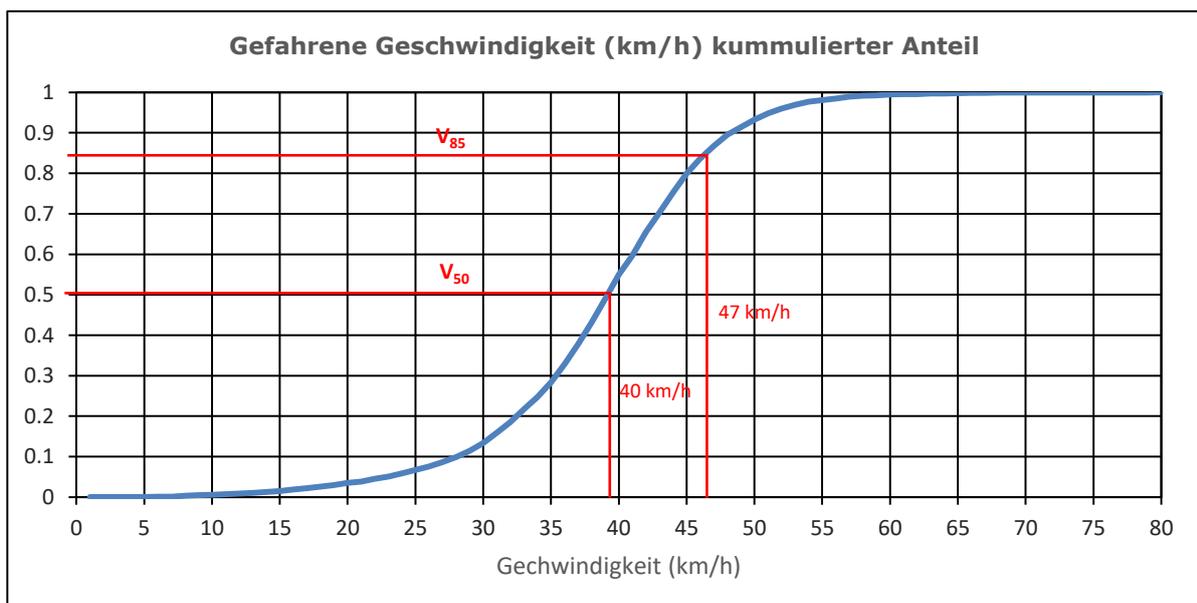
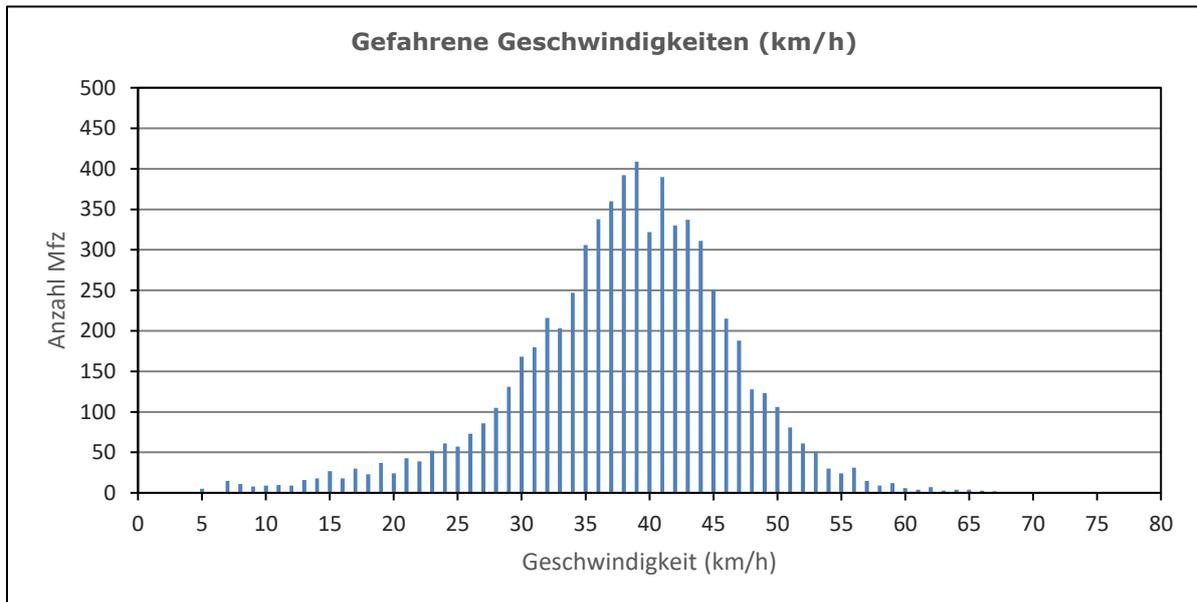
Tab1: Ergebnisse Verkehrserhebung Reinach, Neuhoofstrasse (Mfz)



ANHANG 6 Geschwindigkeitsmessung Pfeffingerstrasse (M1)

Messquerschnitt:	Pfeffingerstrasse	Messdatum:	Fr. 05.11. - Fr. 12.11.20201
Richtung:	Querschnitt (beide Ri.)	Messzeit:	12:00 - 11:59
Gemeinde:	Reinach	Messgerät:	SDR 60

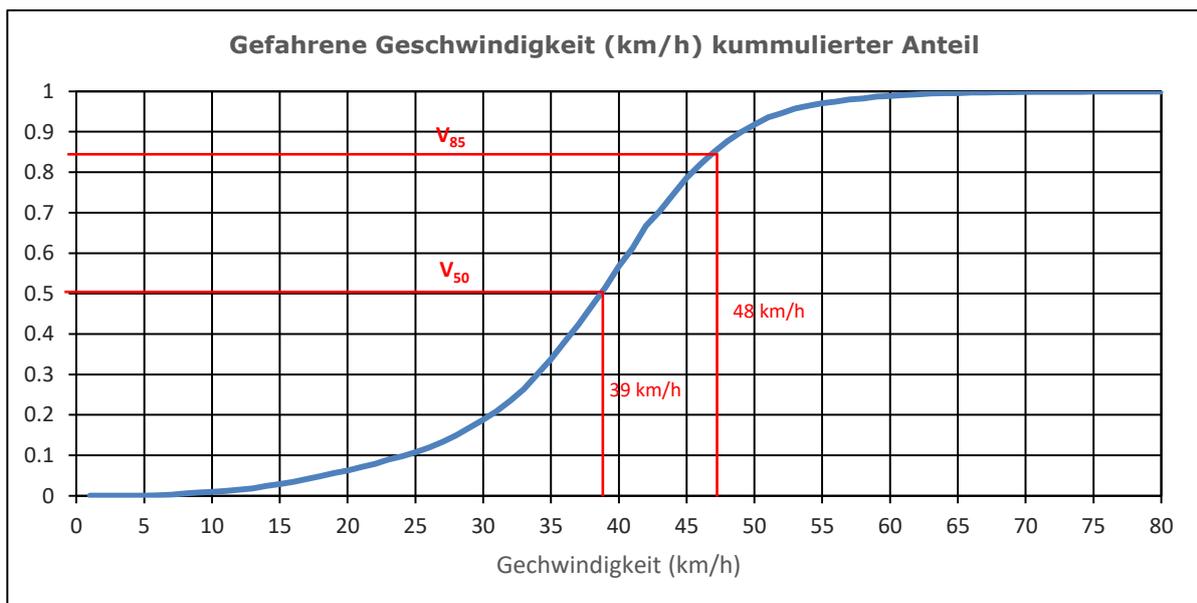
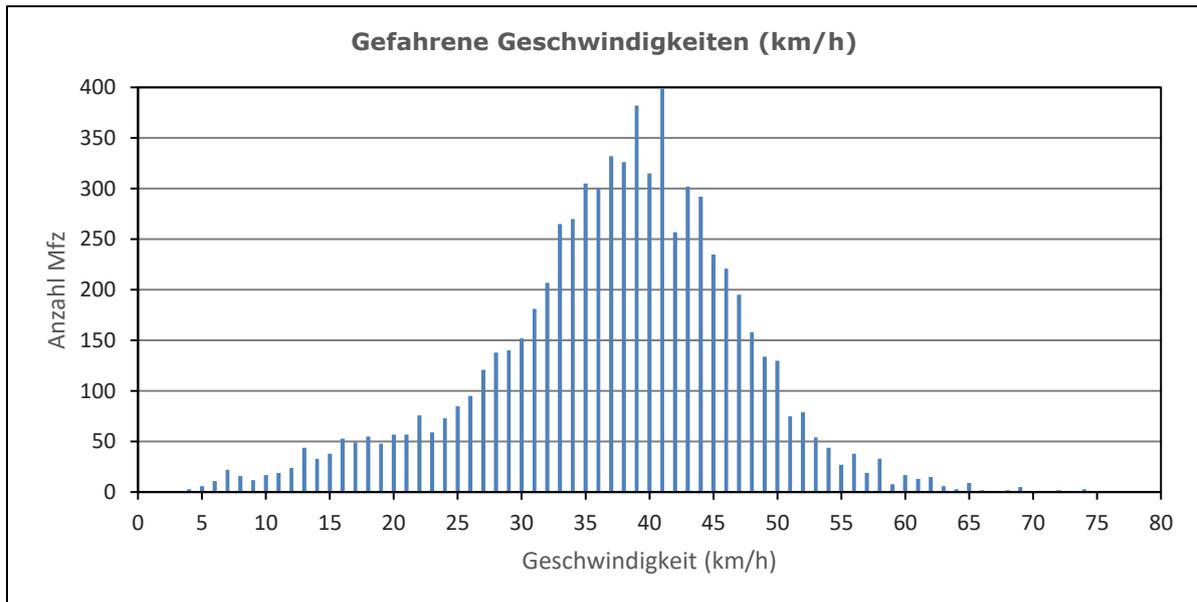
Stichprobe:	6780 Fz	V_{\min}	4 km/h	V_{15}	31 km/h
Zulässige Geschw.:	50 km/h	V_{mittel}	39 km/h	V_{50}	40 km/h
Übertretungen:	458 (6.8%)	V_{\max}	84 km/h	V_{85}	47 km/h



ANHANG 7 Geschwindigkeitsmessung Duggingerstrasse (M2)

Messquerschnitt:	Duggingerstrasse	Messdatum:	Fr. 05.11. - Fr. 12.11.20201
Richtung:	Querschnitt (beide Ri.)	Messzeit:	12:00 - 11:59
Gemeinde:	Reinach	Messgerät:	SDR 63

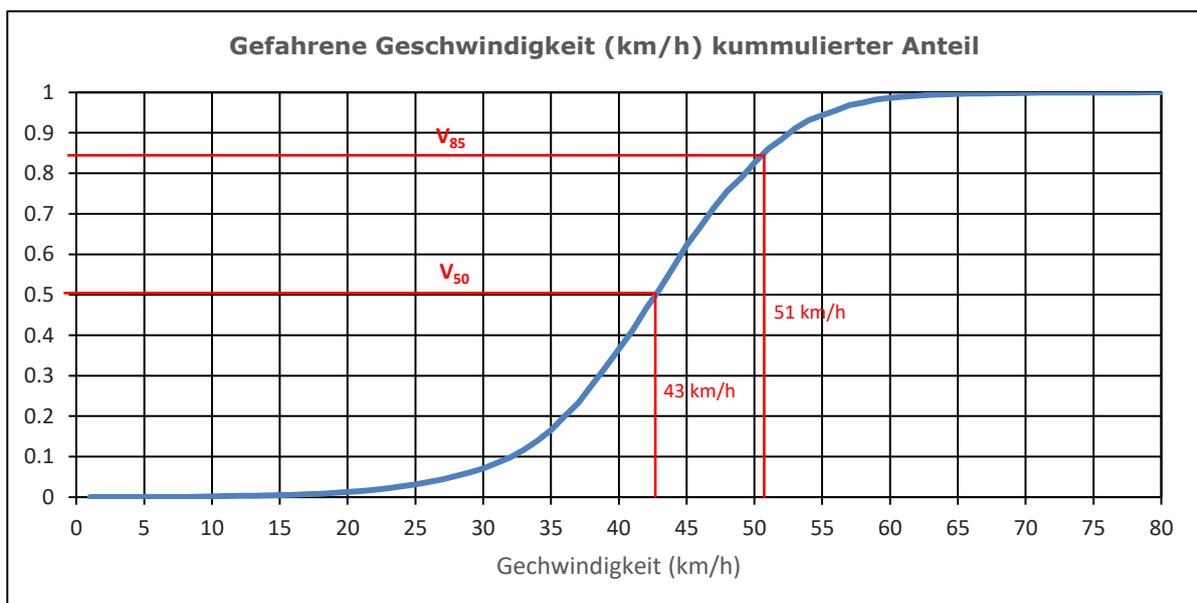
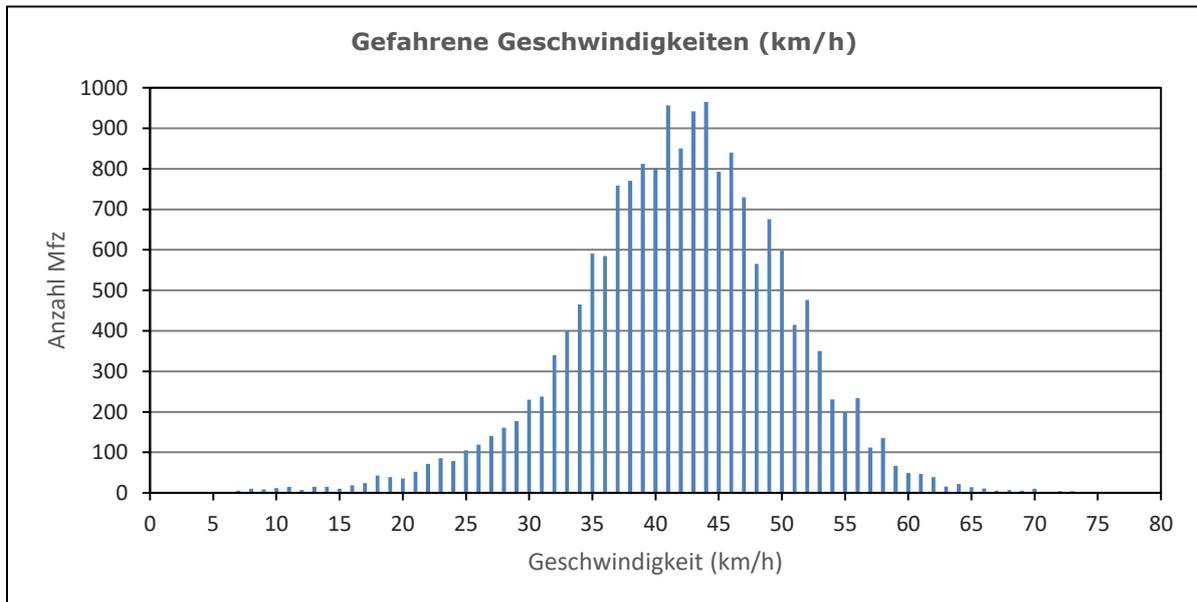
Stichprobe:	7170 Fz	v_{\min}	5 km/h	v_{15}	29 km/h
Zulässige Geschw.:	50 km/h	v_{mittel}	38 km/h	v_{50}	39 km/h
Übertretungen:	591 (8.2%)	v_{\max}	90 km/h	v_{85}	48 km/h



ANHANG 8 Geschwindigkeitsmessung Kägenstrasse (M3)

Messquerschnitt:	Kägenstrasse	Messdatum:	Fr. 12.11. - Fr. 19.11.20201
Richtung:	Querschnitt (beide Ri.)	Messzeit:	15:00 - 13:59
Gemeinde:	Reinach	Messgerät:	SDR 63

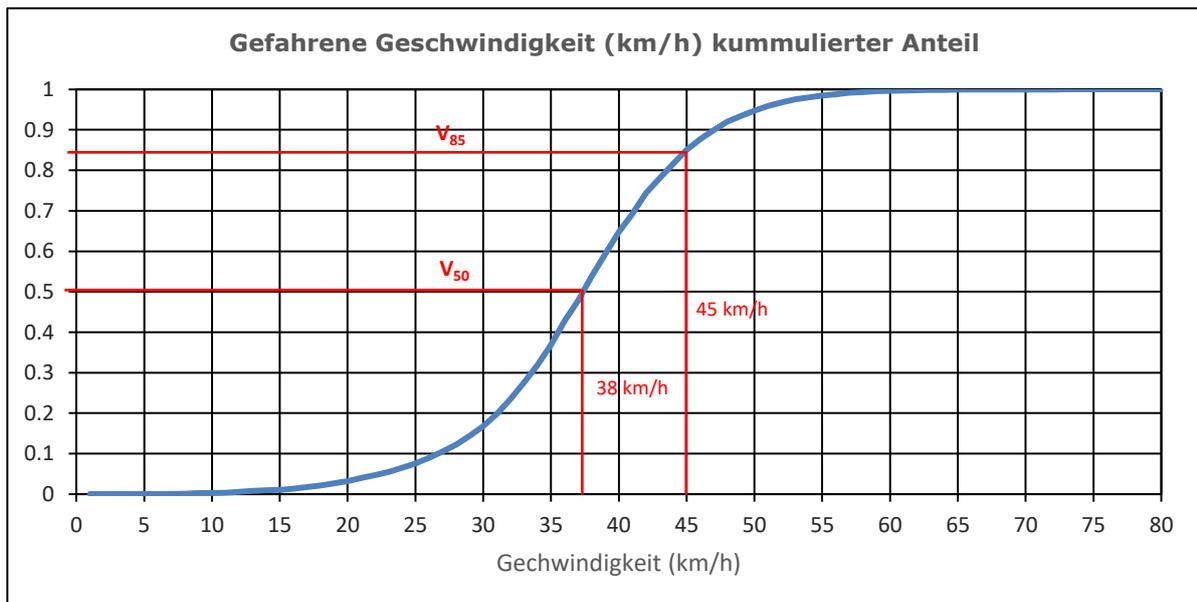
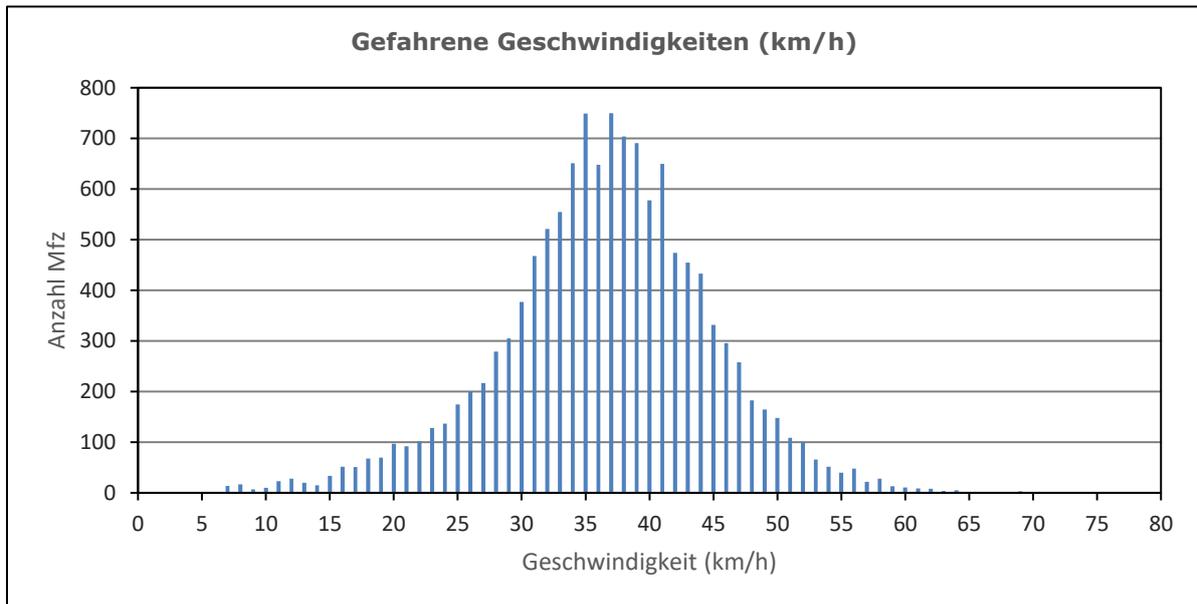
Stichprobe:	17626 Fz	V_{\min}	6 km/h	V_{15}	35 km/h
Zulässige Geschw.:	50 km/h	V_{mittel}	43 km/h	V_{50}	43 km/h
Übertretungen:	3061 (17.4%)	V_{\max}	94 km/h	V_{85}	51 km/h



ANHANG 9 Geschwindigkeitsmessung Sternenhofstrasse (M4)

Messquerschnitt:	Sternenhofstrasse	Messdatum:	Fr. 12.11. - Fr. 19.11.20201
Richtung:	Querschnitt (beide Ri.)	Messzeit:	14:00 - 13:59
Gemeinde:	Reinach	Messgerät:	SDR 58

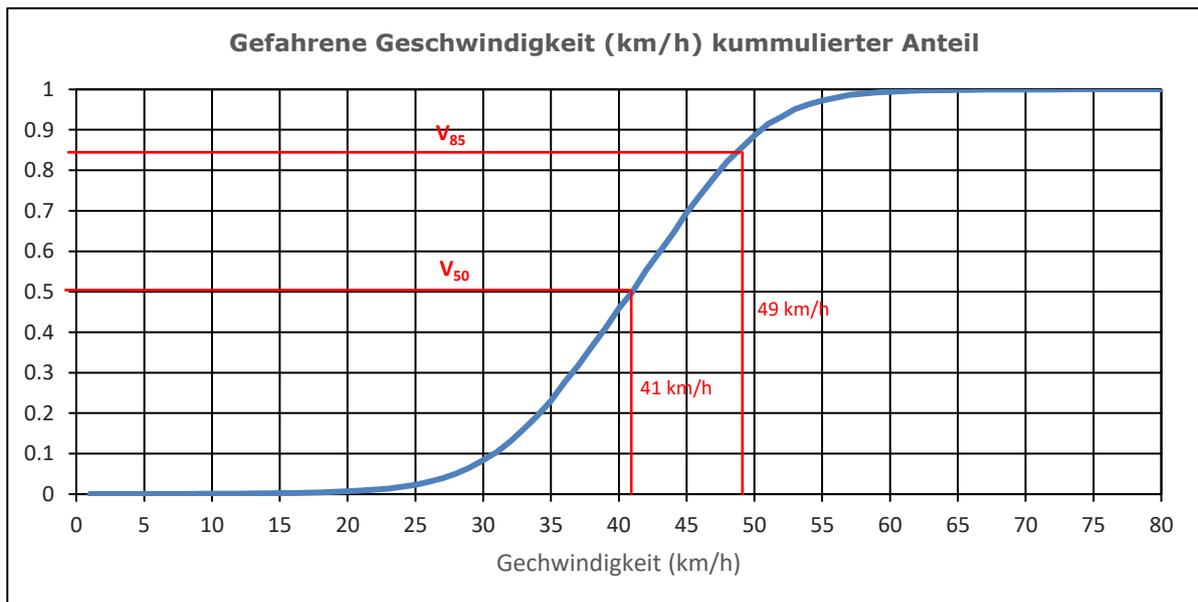
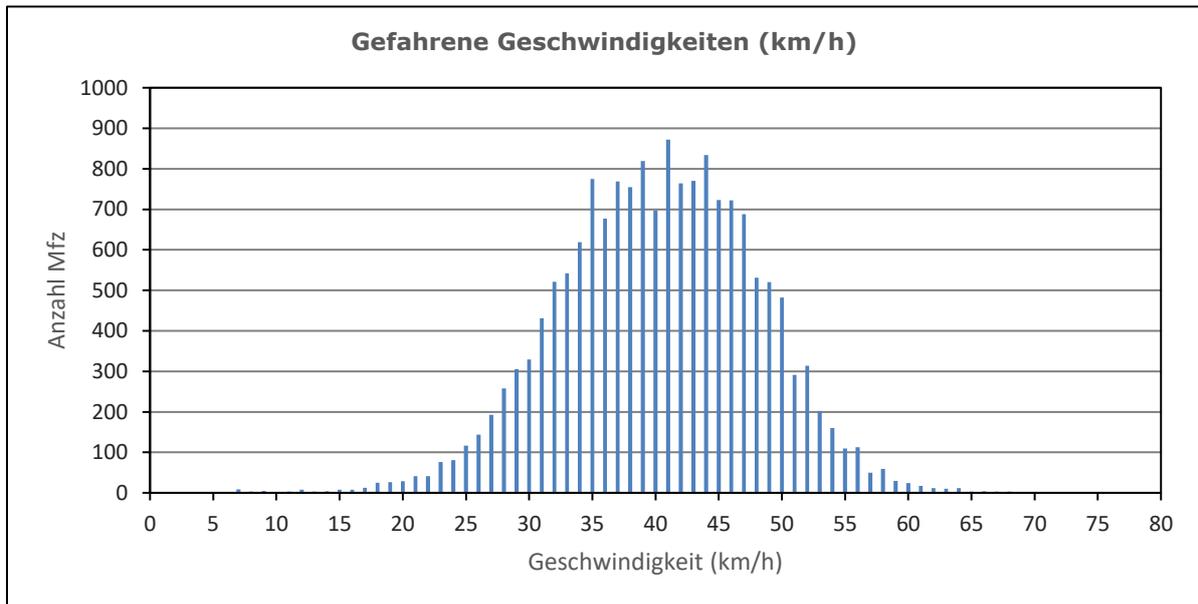
Stichprobe:	12754 Fz	V_{\min}	8 km/h	V_{15}	30 km/h
Zulässige Geschw.:	50 km/h	V_{mittel}	38 km/h	V_{50}	38 km/h
Übertretungen:	675 (5.3%)	V_{\max}	82 km/h	V_{85}	45 km/h



ANHANG 10 Geschwindigkeitsmessung Neuhoferstrasse (M5)

Messquerschnitt:	Neuhoferstrasse	Messdatum:	Fr. 12.11. - Fr. 19.11.20201
Richtung:	Querschnitt (beide Ri.)	Messzeit:	15:00 - 13:59
Gemeinde:	Reinach	Messgerät:	SDR 60

Stichprobe:	16668 Fz	V_{min}	5 km/h	V_{15}	33 km/h
Zulässige Geschw.:	50 km/h	V_{mittel}	41 km/h	V_{50}	41 km/h
Übertretungen:	1906 (11.4%)	V_{max}	77 km/h	V_{85}	49 km/h



ANHANG 11 Rechtliche Grundlagen

Signalisationsverordnung (SSV, Art. 22a)

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

Verordnung über "T30-Zonen und Begegnungszonen"

Diese Verordnung vom 28.09.2001 regelt die Einzelheiten bei der Anordnung dieser Zonen. Die wichtigsten Artikel 3 - 6 dieser Verordnung sind im folgenden Text wiedergegeben. Im Hinblick auf die Einführung von Velostrassen ist diese Verordnung auf den 1. Januar 2021 leicht angepasst worden:

Art. 3 Gutachten

Das Gutachten nach Artikel 32 Absatz 3 SVG, welches in Artikel 108 Absatz 4 SSV näher umschrieben wird, ist ein Kurzbericht und umfasst namentlich:

- 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 von 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.*

Art. 4 Verkehrsrechtliche Massnahmen

¹ *Eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung durch Signale ist nur zulässig, wenn:*

- a) *die Verkehrssicherheit es erfordert; oder*
- b) *die Strasse, welcher der Vortritt eingeräumt werden soll, Teil eines festgelegten Wegnetzes für den Fahrradverkehr ist.*

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.*

Art. 6 Kontrolle der realisierten Massnahmen

¹ *Die realisierten Massnahmen sind spätestens nach einem Jahr auf ihre Wirkung zu überprüfen. Wurden die angestrebten Ziele nicht erreicht, so sind zusätzliche Massnahmen zu ergreifen.*

² *Keine Wirkungsüberprüfung ist nötig beim Entzug des Rechtsvortritts nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b.*

ANHANG 12 Beurteilungsmassstab für Einsatz von Tempo 30

(Quelle: Wegleitung zur Einrichtung der Zonensignalisation Tempo 30, AOR Kt. BL, April 1993)

Aus den bisher gemachten Erfahrungen geht deutlich hervor, dass Tempo 30 in der Regel nicht ohne bauliche oder betriebliche Massnahmen eingerichtet werden sollte. Das Amt für Orts- und Regionalplanung hat eine "Wegleitung zur Einrichtung der Zonensignalisation Tempo 30" (April 1993) erlassen. Darin wird der folgende Beurteilungsmassstab angegeben:

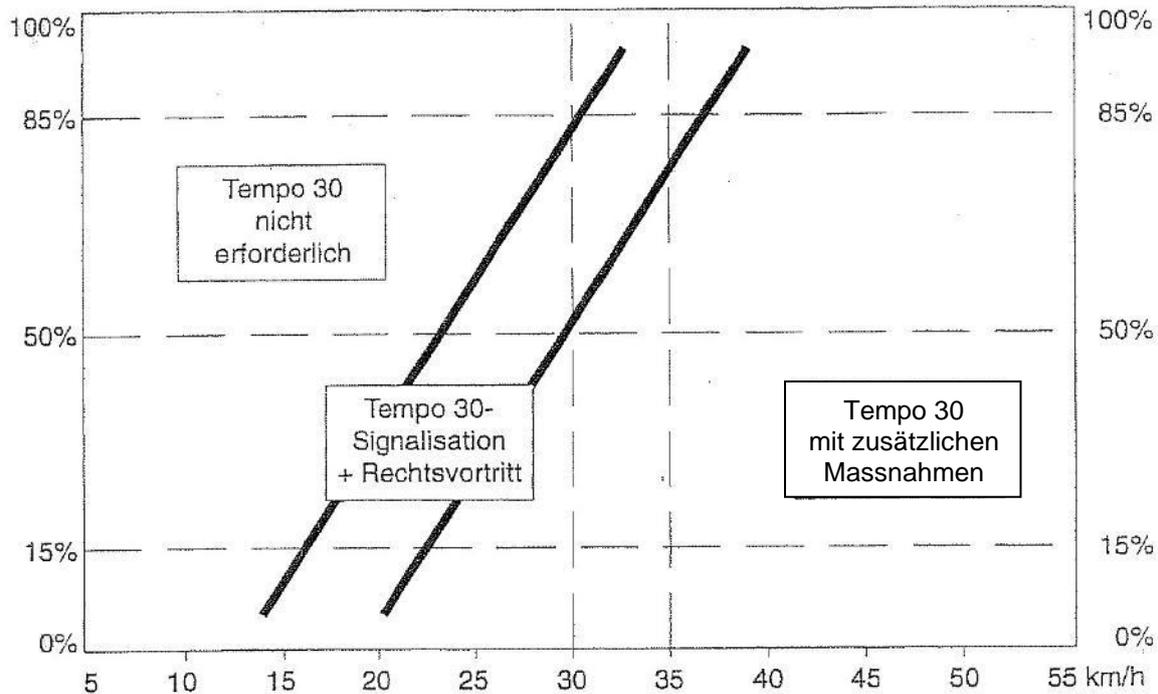


Abbildung: Beurteilungsmassstab für den Einsatz von Tempo 30 und von Begleitmassnahmen

Gemäss dieser Grafik können drei Bereiche unterschieden werden:

- liegt $V_{85\%}$ unter 31 km/h, so ist Tempo 30 nicht erforderlich.
- liegt $V_{85\%}$ zwischen 31-37 km/h, so genügt die Signalisation von Tempo 30 zusammen mit dem generellen Rechtsvortritt.
- liegt $V_{85\%}$ über 37 km/h, so sind zur Tempo 30-Signalisation zusätzliche Massnahmen notwendig (baulich oder betrieblich).

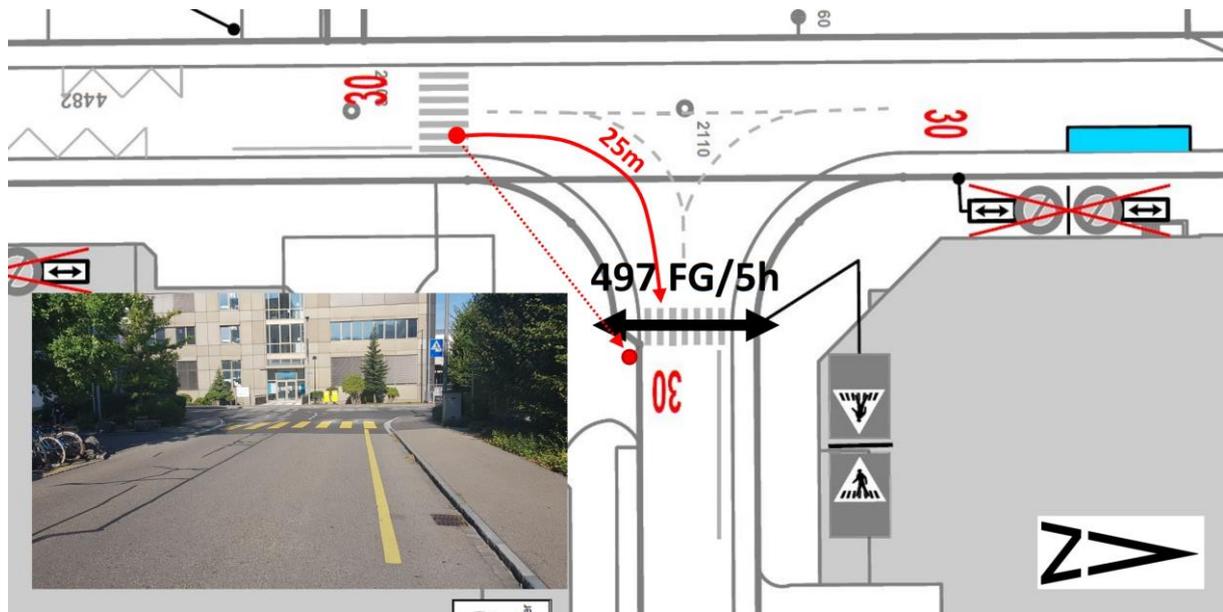
ANHANG 13 Beurteilung FG-Streifen Kägenstrasse Nr. 17 (BHS Techcenter)



	Beurteilung/Massnahmen
Frequenzen	307 FG/5h (Mi, 29.06.2022) DTV = ca. 2'000 Mfz/Tag (November 2021)
Signalisation	SSV 4.11 (FG-Streifen) doppelseitig vorhanden, jedoch ca. 15 m vom FGS entfernt → Signal versetzen
Beleuchtung	Nicht optimal (FGS liegt zwischen 2 Kandelabern) Kann aufgrund Gegebenheiten nicht verbessert werden
Trottoirabsenkung	beidseitig vorhanden
Sichtweiten	vorhanden
Wartebereich	Nicht überfahrbar

Abwägung/Empfehlung

- Grosses FG-Aufkommen
 - Neben Bushaltestelle
 - Zugang zu ptz BL (Stiftung pädagogisch-therapeutisches Zentrum für Kinder) im Gebäude Kägenstrasse 17, d.h. viele Kleinkinder (häufig in Begleitung Erwachsener)
- FG-Streifen belassen
- Signal versetzen

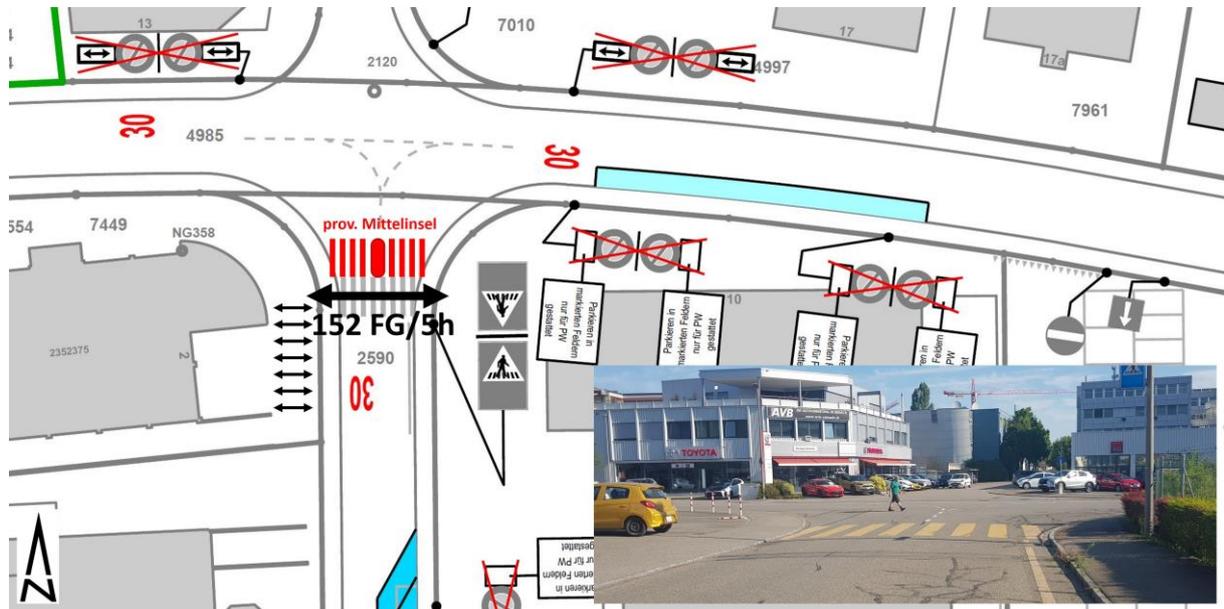
ANHANG 14 Beurteilung FG-Streifen Christoph Merian-Ring Nr. 20

	Beurteilung/Massnahmen
Frequenzen	497 FG/5h (Mi, 29.06.2022) DTV = ca. 1'500 Mfz/Tag (geschätzt)
Signalisation	SSV 4.11 (FG-Streifen) doppelseitig vorhanden
Beleuchtung	vorhanden
Trottoirabsenkung	beidseitig vorhanden
Sichtweiten	Nicht vorhanden → 2 Sträucher entfernen/zurückschneiden
Wartebereich	Nicht überfahrbar

Abwägung/Empfehlung

- Grosses FG-Aufkommen
- Zugang zu ptz BL (Stiftung pädagogisch-therapeutisches Zentrum für Kinder) im Gebäude Kägenstrasse 17, d.h. viele Kleinkinder (häufig in Begleitung Erwachsener)
- Nähe Bushaltestelle
- FG-Streifen belassen
- Sträucher entfernen/zurückschneiden

ANHANG 15 Beurteilung FG-Streifen Duggingerstrasse (Knoten Sternenhofstrasse)



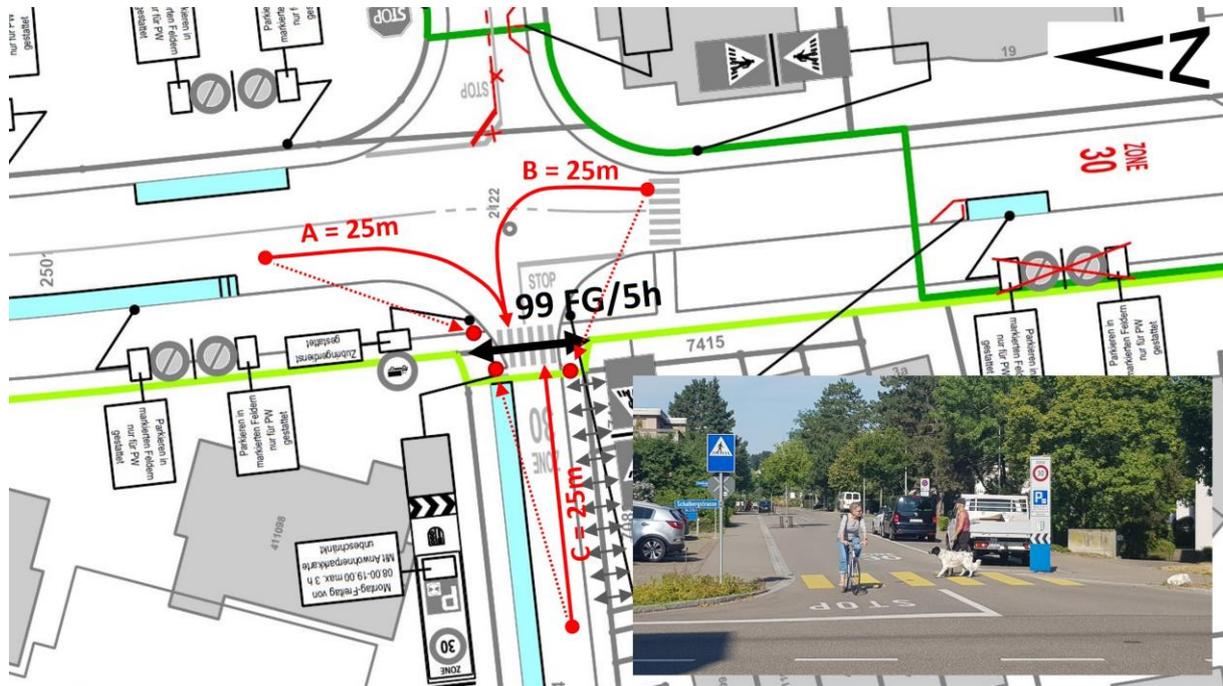
	Beurteilung/Massnahmen
Frequenzen	152 FG/5h (Mi, 29.06.2022) DTV = 1'024 Mfz/Tag (November 2021)
Signalisation	SSV 4.11 (FG-Streifen) doppelseitig vorhanden
Beleuchtung	vorhanden
Trottoirabsenkung	beidseitig vorhanden
Sichtweiten	z.T. nicht vorhanden
Wartebereich	auf Westseite überfahrbar

Abwägung/Empfehlung

- Lage FG-Streifen nicht optimal in WL (häufiges Queren neben FGS, siehe Foto)
- Knotenbelastung mit viel LW-Verkehr (grosser Einmündungsbereich)
- ➔ Verlegung FGS um ca. 5 m mit prov. Mittelinsel* (besser in WL, Verbesserung Sichtweite)
- ➔ FG-Streifen belassen

*künftig Velo-Vorrangroute (evtl. Änderung Vortrittsregelung VVR) → definitive Umgestaltung im Rahmen Projekt VVR

ANHANG 16 Beurteilung FG-Streifen Schalbergstrasse (Knoten Pfeffingerstrasse)

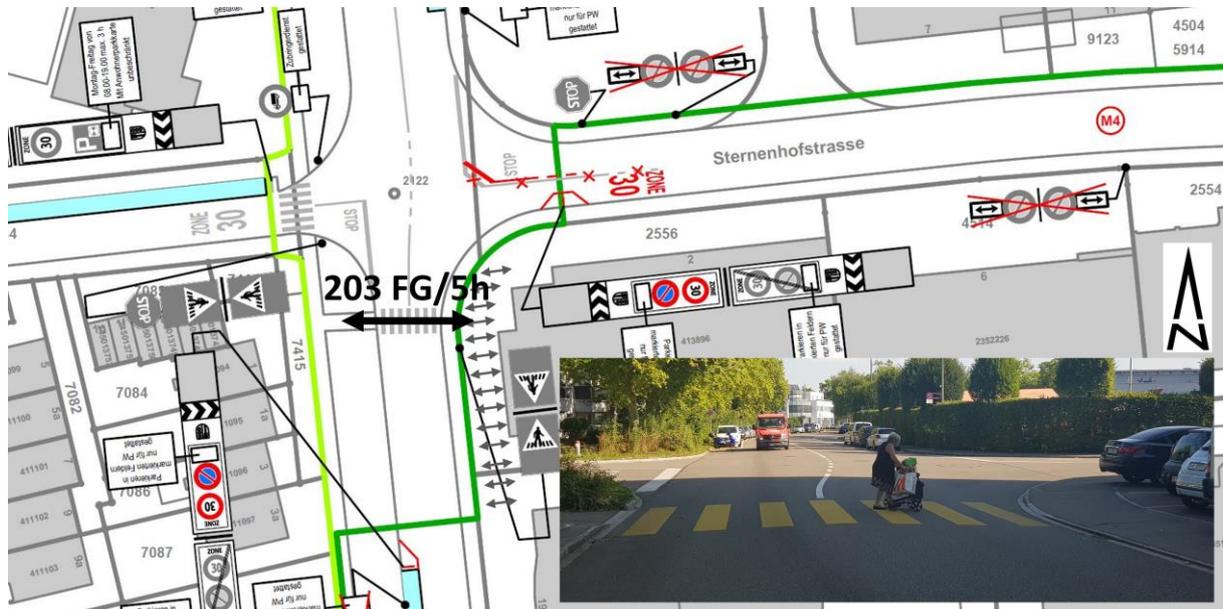


Beurteilung/Massnahmen	
Frequenzen	99 FG/5h (Mi, 29.06.2022) DTV < 1'000 Mfz/Tag (geschätzt)
Signalisation	SSV 4.11 (FG-Streifen) doppelseitig vorhanden
Beleuchtung	vorhanden
Trottoirabsenkung	beidseitig vorhanden
Sichtweiten	A/B: nicht vorhanden (Sträucher zurückschneiden) C: nicht vorhanden (Parkfeld einkürzen/Stehle T30 zurückversetzen)
Wartebereich	auf Südseite überfahrbar (Besucher-PP)

Abwägung/Empfehlung

- FG-Streifen belassen
- Sichtweiten verbessern

ANHANG 17 Beurteilung FG-Streifen Pfeffingerstrasse (Knoten Schalbergstrasse)



Beurteilung/Massnahmen	
Frequenzen	203 FG/5h (Mi, 29.06.2022) DTV = 970 Mfz/Tag (November 2021)
Signalisation	SSV 4.11 (FG-Streifen) doppelseitig vorhanden
Beleuchtung	vorhanden
Trottoirabsenkung	beidseitig vorhanden
Sichtweiten	vorhanden
Wartebereich	auf Ostseite überfahrbar

Abwägung/Empfehlung

- Nach wie vor T50-Regime
- Querung breiter Strasse
- Angrenzend an Wohnquartier
- ➔ FG-Streifen belassen
- ➔ Zur Verbesserung der Sichtverhältnisse wurde aufgrund der Vorprüfung auf ein Parkfeld verzichtet und die Torsituation zum bestehenden Parkfeld verschoben.

