

## Tempo 30-Zone Fluhstrasse Reinach



## Verkehrsgutachten

874826.3000\_Tempo30\_Zone\_Fluhstr\_Reinach\_v02-00-00.docm / Version 02-00-00 [2] /  
16.08.2022 / Stö, suj

DokName / Version	Versionsdatum	Kommentar	Status	Geprüft
874826.3000_Tempo30_Zone_Fluhstr_Reinach_v00-00-01.docm / 00-00-01	02.02.2022		In Bearbeitung	Stö
874826.3000_Tempo30_Zone_Fluhstr_Reinach_v00-00-02.docm / 00-00-02	03.02.2022		Zur internen Prüfung	Stö
874826.3000_Tempo30_Zone_Fluhstr_Reinach_v00-01-00.docm / 00-01-00	17.02.2022		Zur externen Prüfung	Kant. Vorprüfung
874826.3000_Tempo30_Zone_Fluhstr_Reinach_v01-00-00.docm / 01-00-00	04.08.2022		Freigegeben	
874826.3000_Tempo30_Zone_Fluhstr_Reinach_v02-00-00.docm / 02-00-00	16.08.2022		Freigegeben	

### Impressum

Auftragsnummer: 874826.3000  
 Datei: 874826.3000\_Tempo30\_Zone\_Fluhstr\_Reinach\_v02-00-00.docm  
 Version/Datum: 02-00-00 [2] / 16.08.2022  
 Speicherdatum: 16.08.2022  
 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

<b>1</b>	<b>EINLEITUNG</b>	<b>4</b>
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Arbeitsschritte	4
1.3	Grundlagen	4
1.4	Kantonale Vorprüfung	5
<b>2</b>	<b>GRUNDANFORDERUNGEN</b>	<b>6</b>
2.1	Zielsetzung	6
2.2	Perimeter T30-Zone/Abgrenzung	6
2.3	QP Stöcklin-Areal	7
2.4	Erfüllung Grundanforderungen	7
<b>3</b>	<b>MENGE UND ART DES VERKEHRS</b>	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>GESCHWINDIGKEITSNIVEAU</b>	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>UNFALLSITUATION</b>	<b>8</b>
<b>6</b>	<b>MASSNAHMENPLAN</b>	<b>9</b>
<b>7</b>	<b>ZUSAMMENFASSUNG / WEITERES VORGEHEN</b>	<b>10</b>

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Ausschnitt Strassennetzplan Reinach (dunkelgrün = neue T30-Zone Fluhstrasse)	6
--	---

## ANHANGSVERZEICHNIS

ANHANG 1	RECHTLICHE GRUNDLAGEN	12
ANHANG 2	VERKEHRSZÄHLUNG FLUHSTRASSE	13
ANHANG 3	GESCHWINDIGKEITSMESSUNG FLUHSTRASSE	14
ANHANG 4	BEURTEILUNGSMASSSTAB FÜR EINSATZ VON TEMPO 30	15
ANHANG 5	AUSSCHNITT AUS UMGEBUNGSPLAN QP STÖCKLIN-AREAL	16
ANHANG 6	NEUE VELOVERBINDUNG DORNACH – KÄGEN	17

# 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. Dies betrifft u.a. auch die **Fluhstrasse**, welche östlich der Autobahn A18 liegt und auf der noch kein T30 gilt. Auf Seite Aesch ist bereits im Jahre 2013 eine T30-Zone «Akazienweg» eingeführt worden. Mit der Ergänzung «Fluhstrasse» auf Seite Reinach wird somit die bestehende Aescher T30-Zone leicht erweitert.

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) aufzuführen.

## 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 1) 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 1)
  - 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 4)
- 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 entgegen steht und dass bei der weiteren Bearbeitung der T30-Zone «Fluhstrasse» insbesondere der folgende Punkt zu berücksichtigen ist:

- Auf das erste Parkfeld auf der Fluhstrasse ist zu verzichten (breite Fahrzeuge des Tiefbauamtes berücksichtigen).

## 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 Wohnqualität in der Zone (Reduktion von Luft- und Lärmbelastung) und Aufwertung des Wohnumfelds (Sicherheitsempfinden, Aufenthaltsqualität) insbesondere für die künftige Überbauung Stöcklin-Areal.

### 2.2 Perimeter T30-Zone/Abgrenzung

Die einzurichtende Tempo 30-Zone umfasst die **Fluhstrasse**, welche bisher von T30 ausgenommen war. Dadurch wird die bestehende T30-Zone Akazienweg in Aesch entsprechend erweitert.

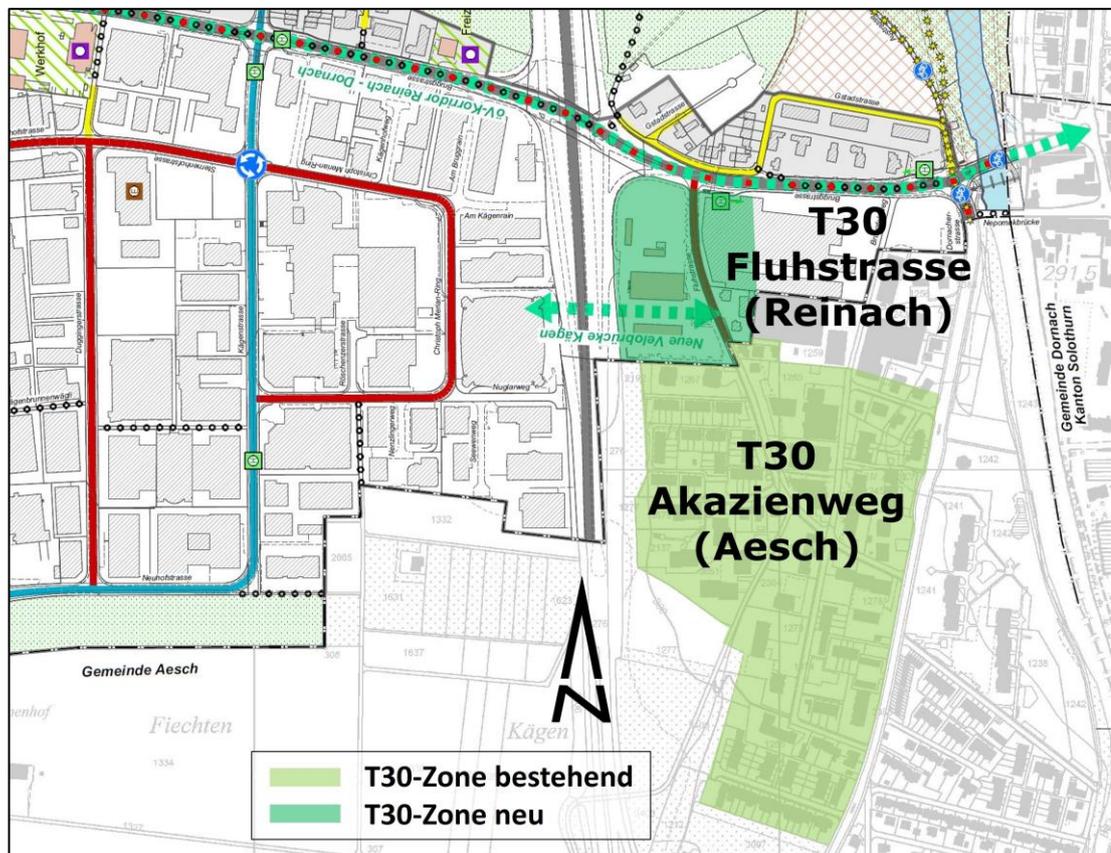


Abbildung 1: Ausschnitt Strassennetzplan Reinach (dunkelgrün = neue T30-Zone Fluhstrasse)

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

- Die Fluhstrasse ist eine Erschliessungsstrasse (rot)
- Die Lage der gestrichelt dargestellten neuen Velobrücke Kägen bzw. deren Querung der Fluhstrasse ist im ANHANG 6 dargestellt.

Die Fluhstrasse ist 5.5 m breit und weist auf der Westseite ein durchgängiges **Trottoir** von 1.5 m Breite auf. Bei Stausituationen auf der Bruggstrasse in der Abendspitzenstunde wird die Fluhstrasse z.T. vom Schleichverkehr Bruggstrasse – Dornacherstrasse benützt.

## 2.3 QP Stöcklin-Areal

Währenddem die Aescher T30-Zone «Akazienweg» ein kompaktes Wohngebiet umfasst, dient der kurze Reinacher Abschnitt der Fluhstrasse heute insbesondere der Erschliessung des Werkhofs des Tiefbauamtes BL (Kreis 1). Mit der geplanten Überbauung QP Stöcklin-Areal (Ausschnitt aus Umgebungsplan siehe ANHANG 5), welche sich ebenfalls über beide Gemeinden Reinach und Aesch erstreckt, wird der Reinacher Abschnitt der Fluhstrasse eine **neue Erschliessungsfunktion** (Erschliessung Autoeinstellhalle sowie oberirdische Besucher-PP) und ein 2.5 m breites ostseitiges Trottoir erhalten.

Durch die verdichtete Wohnüberbauung werden völlig neue Anforderungen an das Wohnumfeld gestellt. Die im T30-Massnahmenplan dargestellten Massnahmen berücksichtigen die geplante Ein-/Ausfahrt der Autoeinstellhalle QP Stöcklin-Areal. Ob zusammen mit der Umgebungsgestaltung QP Stöcklin-Areal **weitere Massnahmen** möglich/sinnvoll/zweckmässig sind, muss dannzumal beurteilt werden.

## 2.4 Erfüllung Grundanforderungen

Die **Charakteristik** kann folgendermassen beschrieben werden:

- Lage/Begrenzung: Begrenzung der neuen T30-Zone (siehe dunkelgrüne Begrenzung in Abbildung 1) durch Autobahn A18 und Kantonsstrassen
- Nutzung: Werkhof (+ künftig Wohnen)
- Vorhandene Dichte: künftig hohe Wohndichte
- Topographie: Fluhstrasse praktisch eben
- Strassentyp: Sammelstrasse
- Radroute: keine (künftig Querung durch neue Veloroute Bahnhof Dornach – Kägen Reinach siehe ANHANG 6)

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 (Abgrenzung durch verkehrsorientierte Strassen).
- *Strassen mit möglichst gleichartigem Charakter*  
→ Anforderungen erfüllt (siedlungsorientierte Strasse).

### 3 MENGE UND ART DES VERKEHRS

Die Erhebung der Verkehrsmenge auf der Fluhstrasse im Zusammenhang mit der Einführung von T30 erfolgte mittels **Seitenradar von RK&P** während einer Woche (siehe auch Punkt «M» im Massnahmenplan). Die detaillierte Auswertung der Verkehrsmenge findet sich im ANHANG 2. Es wurden im Mittel folgende Querschnittswerte erhoben:

- MSP (7-8) = 60 Mfz/h (Lastrichtung von A18)
- ASP (17-18) = 130 Mfz/h (Lastrichtung von A18)
- DWV = 760 Mfz/Tag
- DTV = 653 Mfz/Tag

Wie bereits im Kapitel 2.2 erwähnt ist in der Abendspitze ein starker **Schleichverkehr** von der A18 (Bruggstrasse) Richtung Dornacherstrasse festzustellen (siehe ANHANG 2), welcher den häufig überlasteten Knoten Bruggstrasse/Dornacherstrasse umfährt.

Der **Schwerverkehrsanteil** liegt aufgrund des Werkhofes des TBA BL bei 4%.

### 4 GESCHWINDIGKEITSNIVEAU

Mit dem Seitenradargerät wird zusammen mit der Zählung der Anzahl Fahrzeuge (siehe Kap. 3) gleichzeitig auch eine Messung der Geschwindigkeit durchgeführt. In der folgenden Tabelle sind die **Geschwindigkeitskennwerte** zusammengefasst:

<b>Stichprobe</b>	4'569 Mfz
<b>V<sub>zulässig</sub></b>	50 km/h
<b>V<sub>50%</sub></b>	39 km/h
<b>V<sub>85%</sub></b>	47 km/h

**V<sub>50%</sub>** Der 50-Wert ist die Geschwindigkeit, die von 50% der Fahrer nicht überschritten wird.

**V<sub>85%</sub>** 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<sub>85%</sub>** von 47 zeigt, dass das Geschwindigkeitsniveau heute recht hoch liegt. Der Median-Wert (V<sub>50%</sub>) von 39 km/h bedeutet, dass das angestrebte Geschwindigkeitsniveau von 30 km/h vom Grossteil der Fahrzeuge heute überschritten wird. Die detaillierte Geschwindigkeitsauswertung findet sich im ANHANG 3.

Es sind zusätzliche **Massnahmen** zu treffen, falls das ermittelte Geschwindigkeitsniveau auf eine schlechte Einhaltung der Zonen-Höchstgeschwindigkeiten schliessen lässt. Der **Handlungsbedarf** wird gemäss dem Beurteilungsmassstab der kantonalen Wegleitung zur Einrichtung der Zonensignalisation Tempo 30 (siehe ANHANG 4) anhand der gemessenen Geschwindigkeiten wie folgt beurteilt:

- Die V<sub>85%</sub>-Geschwindigkeit liegt mit 47 km/h im oberen Geschwindigkeitsbereich. Das bedeutet, dass neben der T30-Signalisation zusätzliche Massnahmen notwendig sind.

### 5 UNFALLSITUATION

Gemäss Weisungen des EJPD sind das **Unfallgeschehen** und die Gefahrensituation unter Berücksichtigung der besonderen Schutzbedürfnisse zu beurteilen.

Die Auswertung der **Unfälle** (Polizei BL) in der Periode vom 1.1.2011 bis 31.12.2020 hat ergeben, dass sich auf der Fluhstrasse in diesen 10 Jahren keine Unfälle ereignet haben.

## 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. Wie bereits im Kapitel 2.2 erwähnt, handelt es sich um eine Erweiterung der bestehenden Aescher T30-Zone «Akazienweg». Diese bestehende Zone ist im Massnahmenplan vollständig dargestellt, um einen Überblick über die gesamte Zone und die auf Aescher Seite vorhandenen Massnahmen zu schaffen. Es handelt sich dabei weitgehend um versetztes Parkieren sowie Markierung des Rechtsvortritts.

Auf **Reinacher Seite** sind neu folgende Massnahmen vorgesehen:

- Eine wichtige Bedeutung kommt der Lage und Ausgestaltung der Tore zu. Auf der Fluhstrasse wird eine möglichst auffällige Torsituation geschaffen. Dabei wird auf die geplante Ein-/Ausfahrt in die Autoeinstellhalle QP Stöcklin-Areal Rücksicht genommen. Durch die Erweiterung der bestehenden T30-Zone «Akazienweg» entfällt das bisherige T30-Signal bei der Gemeindegrenze Aesch/Reinach.
- Als einfache und günstige Massnahme in Tempo 30-Zonen hat sich das versetzte Parkieren bewährt. In der bestehenden Aescher T30-Zone wird diese Massnahme häufig eingesetzt. Versetztes Parkieren wird grundsätzlich auch auf dem Reinacher Abschnitt angewendet (siehe Massnahmenplan). Einschränkungen ergeben sich jedoch aufgrund des Lastwagenverkehrs (insbesondere auch Schneepflüge) zum TBA-Werkhof, sodass bis zur Ein-/Ausfahrt des Werkhofes keine Parkplätze markiert werden können. Wie bereits erwähnt ist die Situation im Zusammenhang mit der Realisierung des QP Stöcklin-Areal (siehe Umgebungsplan im ANHANG 5) erneut zu prüfen.
- Mit Bodenmarkierungen auf der Fahrbahn wird an die Tempo 30-Zone erinnert.
- Fussgänger sollen die Strasse an jeder Stelle queren können, sodass FG-Streifen in T30-Zonen in der Regel entfernt werden (ausgenommen sind besondere Schutzbedürfnisse wie z.B. wichtige Schulwege). Im Falle der Fluhstrasse sind heute keine FG-Streifen vorhanden.
- 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 auf der Fluhstrasse zu erarbeiten. Es handelt sich dabei um eine Erweiterung der bestehenden T30-Zone «Akazienweg» auf Aescher Boden. 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 sowie der Velofahrenden und die Wohnqualität für die Anwohner verbessert werden. Dies ist insbesondere im Hinblick auf die stark veränderte künftige Nutzung (Realisierung der verdichteten Wohnüberbauung QP Stöcklin-Areal) sehr wichtig.
- Das heute gemessene Geschwindigkeitsniveau liegt recht hoch.
- Die im Massnahmenplan dargestellten Massnahmen berücksichtigen die geplante Ein-/Ausfahrt in die Autoeinstellhalle der Wohnüberbauung QP Stöcklin-Areal. Die T30-Massnahmen sind im Zusammenhang mit der Realisierung QP Stöcklin-Areal zu überprüfen und allenfalls zu ergänzen.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die geplante T30-Zone die Anforderungen über die Zonensignalisation erfüllt. 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 Reinaacher 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 16. August 2022



M. Stöcklin

# ANHANG

## ANHANG 1 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

<sup>1</sup> *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.*

<sup>2</sup> *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

<sup>1</sup> *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.*

<sup>2</sup> *Der Zonencharakter kann mit besonderen Markierungen gemäss den einschlägigen technischen Normen verdeutlicht werden.*

<sup>3</sup> *Zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit sind nötigenfalls weitere Massnahmen zu ergreifen, wie das Anbringen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselementen.*

#### Art. 6 Kontrolle der realisierten Massnahmen

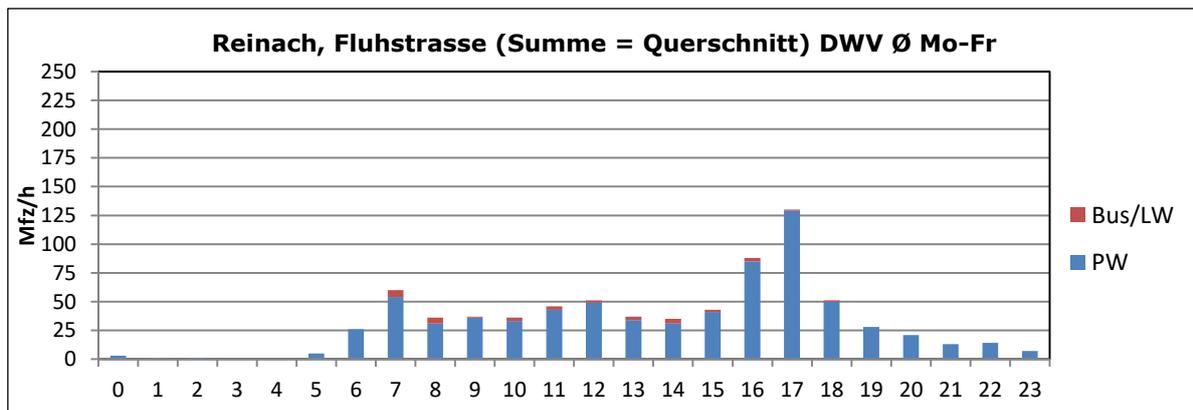
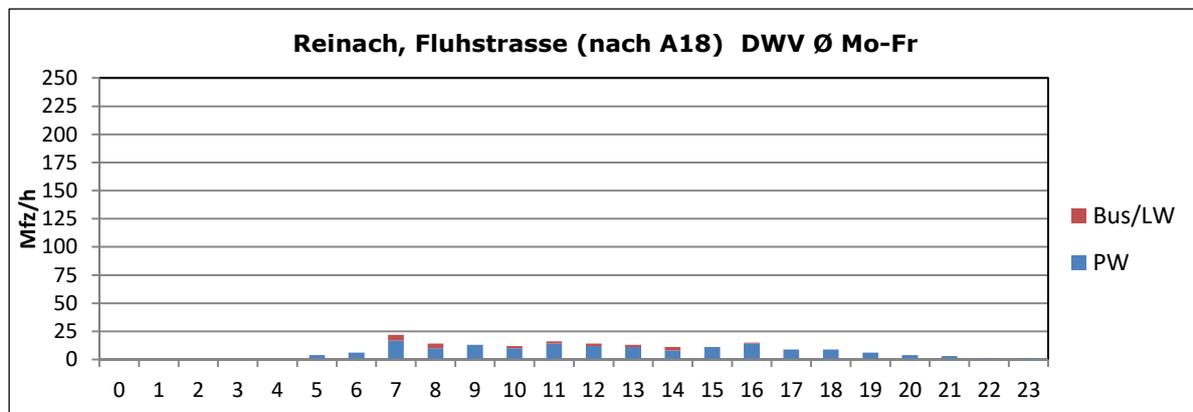
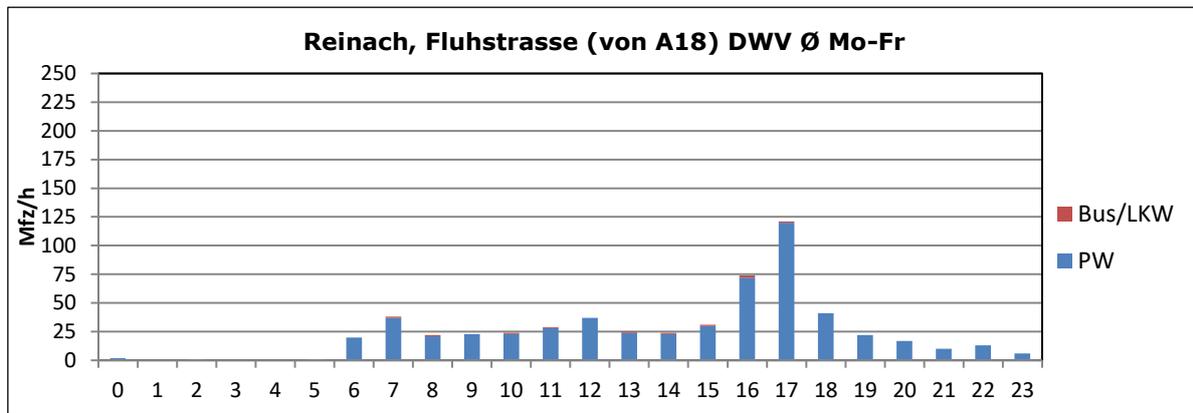
<sup>1</sup> *Die realisierten Massnahmen sind spätestens nach einem Jahr auf ihre Wirkung zu überprüfen. Wurden die angestrebten Ziele nicht erreicht, so sind zusätzliche Massnahmen zu ergreifen.*

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

## ANHANG 2 Verkehrszählung Fluhstrasse

Motorfahrzeuge (PW + Bus/LKW)	von A18	nach A18	Querschnitt (Total)
Ø MSP (7-8) (Werktag Mo-Fr) [Mfz/h]	38	22	60
Ø ASP (17-18) (Werktag Mo-Fr) [Mfz/h]	121	9	130
DWV (Durchschn. Werktagsverkehr Mo-Fr) [Mfz/24h]	579	181	760
DTV (Durchschn. Tagesverkehr Mo-So) [Mfz/24h]	489	164	653
Total Fahrzeuge (Zählperiode 7 Tage)	3'423	1'146	4'569
Anteil Schwerverkehr (Bus, LW)	2%	10%	4%

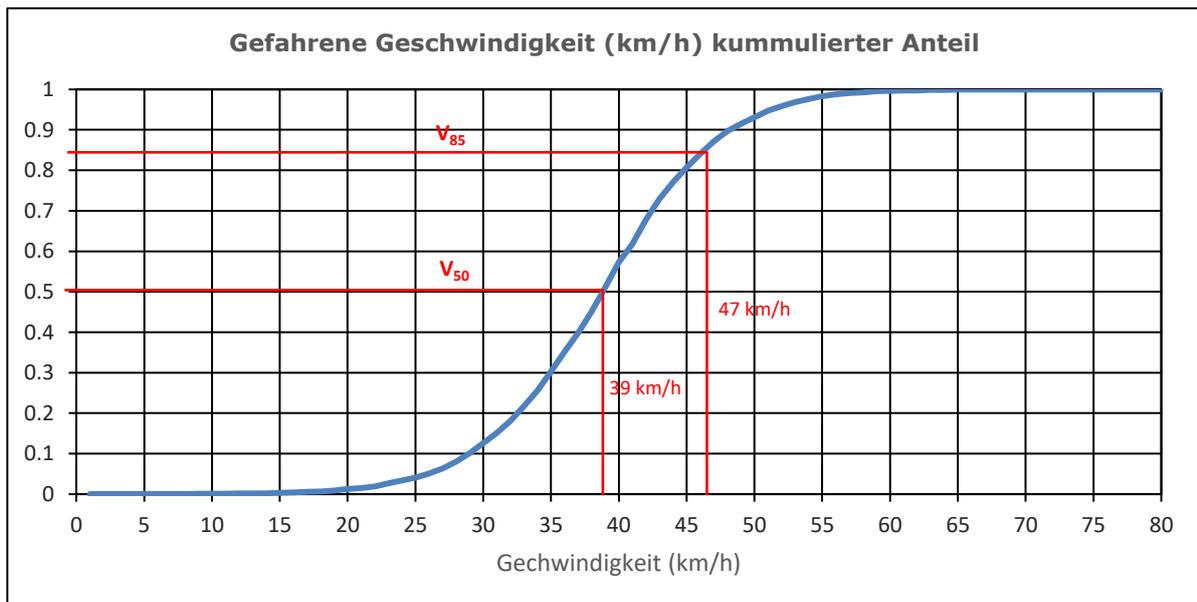
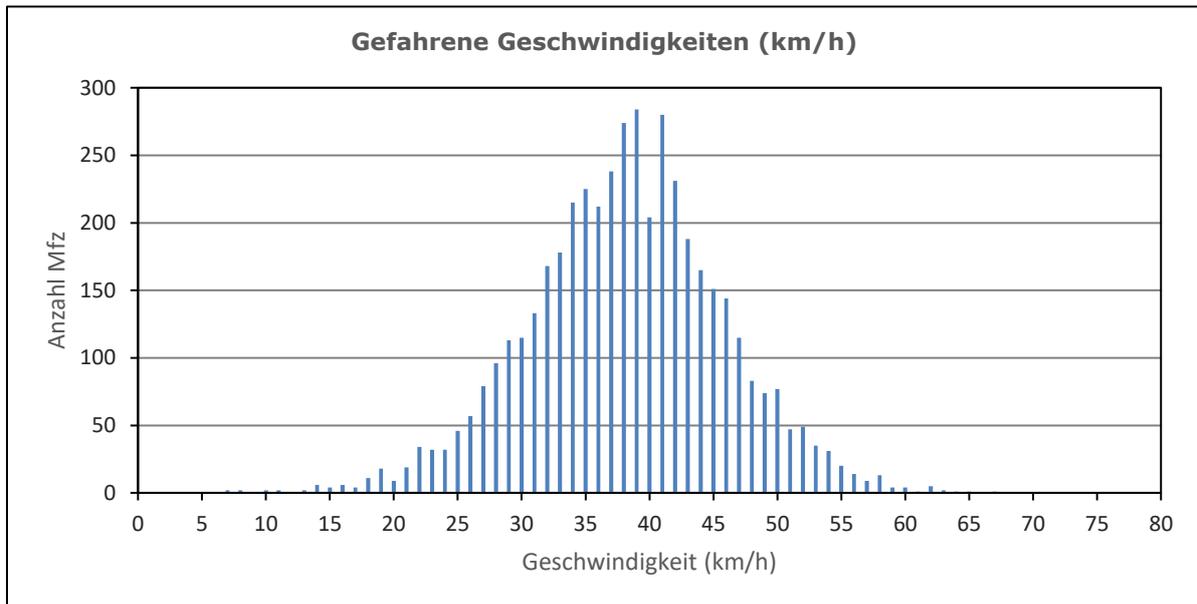
Tab1: Ergebnisse Verkehrserhebung Reinach, Fluhstrasse (Mfz)



**ANHANG 3 Geschwindigkeitsmessung Fluhstrasse**

Messquerschnitt:	<b>Fluhstrasse</b>	Messdatum:	<b>Fr. 12.11. - Fr. 19.11.20201</b>
Richtung:	<b>Querschnitt (beide Ri.)</b>	Messzeit:	<b>15:00 - 13:59</b>
Gemeinde:	<b>Reinach</b>	Messgerät:	<b>SDR 59</b>

Stichprobe:	<b>4569 Fz</b>	$V_{\min}$	<b>8 km/h</b>	$V_{15}$	<b>31 km/h</b>
Zulässige Geschw.:	<b>50 km/h</b>	$V_{\text{mittel}}$	<b>39 km/h</b>	$V_{50}$	<b>39 km/h</b>
Übertretungen:	<b>316 (6.9%)</b>	$V_{\max}$	<b>86 km/h</b>	$V_{85}$	<b>47 km/h</b>



## ANHANG 4 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:

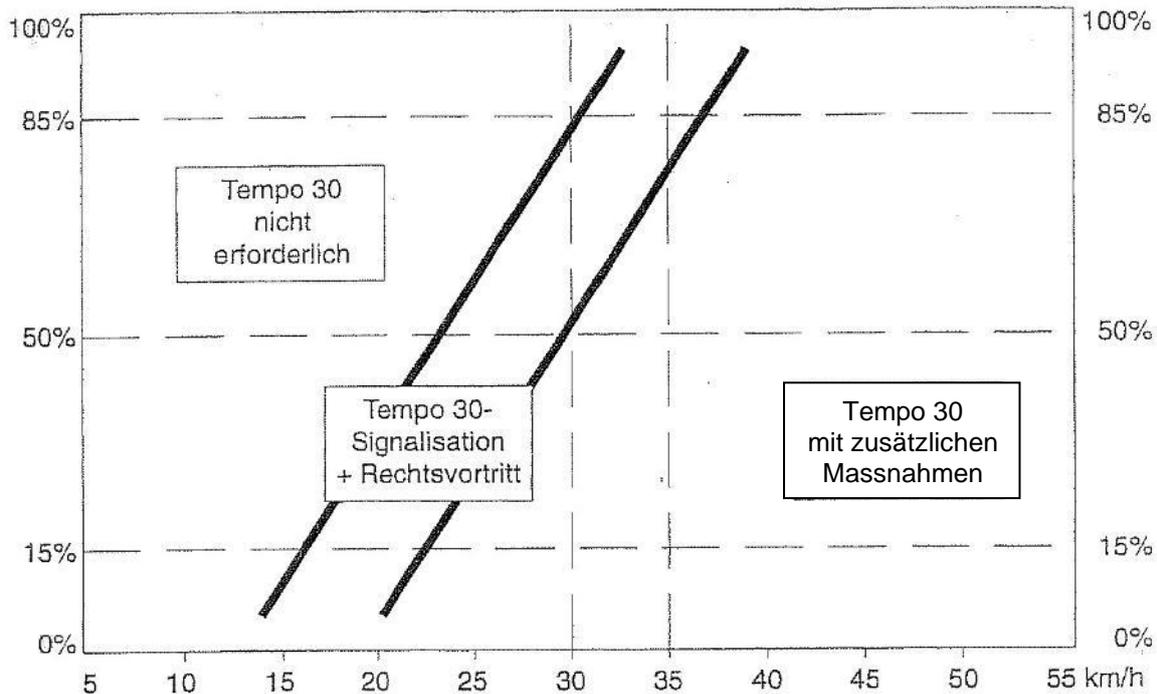
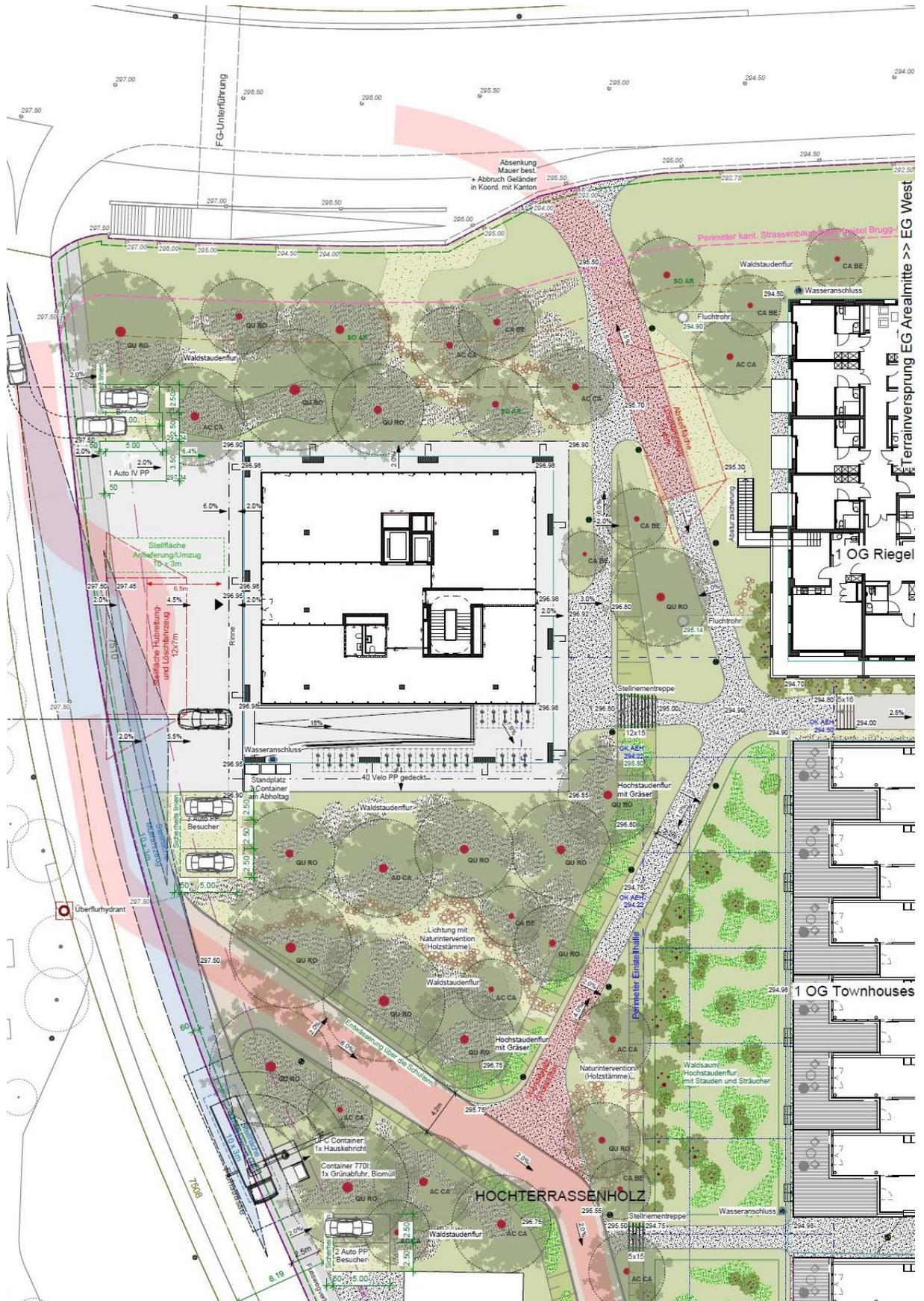


Abbildung: Beurteilungsmassstab für den Einsatz von Tempo 30 und von Begleitmassnahmen

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 5 Ausschnitt aus Umgebungsplan QP Stöcklin-Areal



### ANHANG 6 Neue Veloverbindung Dornach – Kägen

