

Einbahnregime Begegnungszone Verkehrszählung II



Zählbericht

874251B Zählbericht II v01-00-00 / Version 01-00-00 [2] / 18.01.2018 / lie, hot



VERKEHRSPLANUNG
VERKEHRSANLAGEN
VERKEHRSTECHNIK

Rudolf Keller & Partner
Verkehrsingenieure AG
www.rkag.ch

4132 MuttENZ
Neue Bahnhofstrasse 160
061 466 68 00
keller.muttENZ@rkag.ch

4051 Basel
Elisabethenanlage 11
061 466 68 00
keller.basel@rkag.ch

3006 Bern
Stauffenstrasse 4
061 466 68 00
keller.bern@rkag.ch

DokName / Version	Versions- datum	Kommentar	Status	Geprüft
874251B Zählbericht II v00-00-01.docx / 00-00-01	05.12.2017		In Bearbeitung	hot
874251B Zählbericht II v00-00-02.docx / 00-00-02	11.01.2018		Zur internen Prüfung	lie
874251B Zählbericht II v00-01-00.docx / 00-01-00	16.01.2018		Zur externen Prüfung	A. Abt
874251B Zählbericht II v01-00-00.docx / 01-00-00	18.01.2018		Freigegeben	

Impressum

Auftragsnummer: 874251.0000
Datei: 874251B Zählbericht II v01-00-00
Version/Datum: 01-00-00 [2] / 18.01.2018
Speicherdatum: 18.01.2018
Autor(en): Hannes Liesch, Thomas Hohl
Qualitätssicherung: SQS-zertifiziertes Qualitätssystem nach ISO 9001:2000 (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, weitergegeben etc. sind nur mit Zustimmung der Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG erlaubt.

INHALTSVERZEICHNIS

ZUSAMMENFASSUNG	4
1 EINLEITUNG	5
2 ERHEBUNGSKONZEPT	5
3 VERGLEICH ERGEBNISSE ZÄHLUNG II UND ZÄHLUNG I	7
3.1 Tageswerte	7
3.2 Stundenwerte	8
3.3 Quell-Ziel-Beziehungen	9
3.3.1 Fahrbeziehungen	9
3.3.2 Routen des Durchgangsverkehrs	10
3.3.3 Weitere Auswertungen	12
4 FAZIT	14
5 AUSBLICK	14

ZUSAMMENFASSUNG

Im September 2016 wurde durch RK&P eine erste umfangreiche Verkehrszählung durchgeführt, mit welcher sowohl die Verkehrsbelastungen als auch die Routenwahlen des Verkehrs im Zentrum von Sissach erhoben wurden. Anschliessend wurde im Verlauf des Jahres 2017 das **Regime „TEMPO“** mit verschiedenen Verkehrsberuhigungsmassnahmen umgesetzt. Um allfällige Auswirkungen des neuen Regimes auf die Fahrbeziehungen und Verkehrsbelastungen feststellen zu können, wurde Ende Oktober 2017 die Verkehrszählung wiederholt.

Der vorliegende Bericht befasst sich mit der **zweiten Verkehrszählung** und stellt diese der ersten Verkehrszählung gegenüber:

- Die Belastung durch den **Tagesverkehr** lag bei der zweiten Verkehrszählung grösstenteils leicht tiefer als bei der ersten Verkehrszählung. Insbesondere auf der Hauptstrasse (neu Tempo 30) und der Querverbindung Bahnhofstrasse (neu Tempo 20) haben die täglichen Verkehrsmengen abgenommen.
- Im Gegensatz zum Tagesverkehr wurden in den **Spitzenstunden** insgesamt eine leicht höhere Belastung gemessen und mehr Fahrten gezählt. Insbesondere auf der Achse Bahnhofstrasse/Güterstrasse hat der Verkehr zugenommen, während die Belastung der Hauptstrasse (inkl. Begegnungszone „Strichcode“) in etwa konstant geblieben ist.
- Es konnte keine wesentliche Veränderung des **Routenwahlverhaltens** aufgrund des Regimes „TEMPO“ festgestellt werden.
- Der **Durchgangsverkehr** durch die Begegnungszone „Strichcode“ beträgt bei beiden Zählungen rund 50 Mfz/h, was einem Anteil von ca. 28% (Morgenspitze) bzw. 14% (Abendspitze) des gesamten Verkehrs im Strichcode entspricht (Abbildung 1, Veränderung in Klammern). Vom Durchgangsverkehr auf der Ost-West-Beziehung wählen ca. 40 Mfz/h die Route über die Achse Hauptstrasse/Strichcode, wobei die Veränderungen hier im Bereich der täglichen Schwankungen liegen. Der grösste Teil fährt über die Achse Bahnhofstrasse/Güterstrasse (Abbildung 2).

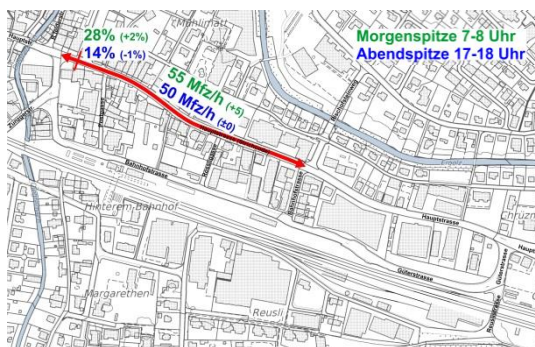


Abbildung 1 Durchgangsverkehr Strichcode

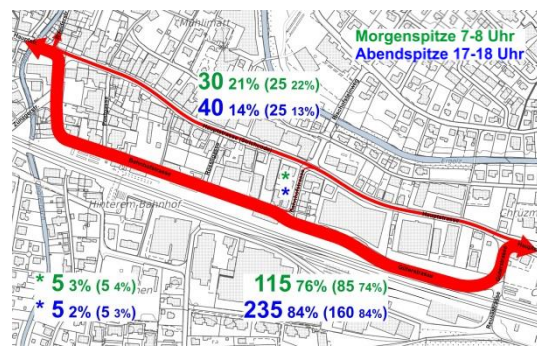


Abbildung 2 Durchgangsverkehr Ost-West und umgekehrt

Die Einführung des Regimes „TEMPO“ hat wie erwartet keine wesentliche Veränderung des Routenwahlverhaltens bewirkt. Mit den bestehenden Massnahmen wird der Verkehr bereits wirkungsvoll über die Achse Bahnhofstrasse/Güterstrasse gelenkt. Ob die Einführung eines **Einbahnregimes** im Strichcode eine weitere Entlastungswirkung bringen würde, ist fraglich. Erfahrungsgemäss entstehen dadurch mehr Umwegfahrten, welche die Entlastungswirkung weitgehend kompensieren und andere Abschnitte stärker belasten.

1 EINLEITUNG

Im September 2016 wurde durch RK&P eine umfangreiche Verkehrszählung (**Verkehrszählung I**) durchgeführt, mit welcher sowohl die Verkehrsbelastungen als auch die Routenwahlen des Verkehrs im Zentrum von Sissach erhoben wurden.

Anschliessend wurde im Verlauf des Jahres 2017 das **Regime „TEMPO“** umgesetzt, bei welchem die Querverbindung Bahnhofstrasse in eine Begegnungszone umgewidmet (neu Tempo 20, vorher Tempo 50) und die Geschwindigkeit auf der Hauptstrasse Ost reduziert wurde (neu Tempo 30, vorher Tempo 50).

Nach einer Angewöhnungszeit für die Verkehrsteilnehmer an das neue Regime wurde Ende Oktober 2017 die Verkehrszählung wiederholt (**Verkehrszählung II**). Dies ermöglicht, allfällige Veränderungen der Fahrbeziehungen und Verkehrsbelastungen aufgrund der Einführung des Regimes „TEMPO“ festzustellen. Auf Basis des Vergleichs der Verkehrszählung I und II kann entschieden werden, ob im Bereich des Strichcodes ein Einbahnregime im Versuchsbetrieb eingerichtet werden soll.

Der vorliegende Bericht befasst sich mit der Verkehrszählung II und dem Vergleich zur Verkehrszählung I.

2 ERHEBUNGSKONZEPT

Das Erhebungskonzept der Verkehrszählung II entspricht demjenigen der Verkehrszählung I (siehe Abbildung 3):

- Zählperimeter (grün): Abdeckung der möglichen Routenwahlen durch das Zentrum von Sissach über die beiden parallelen Strassenachsen Hauptstrasse (inkl. Strichcode) und Bahnhofstrasse/Güterstrasse.
- Radarzählung (blau): Zur Einordnung des Belastungsniveaus und zur Bestimmung des Tagesverkehrs wurden an zwei Standorten automatische Verkehrszählungen mittels Seitenradar durchgeführt.
Erhebungszeitraum: 30.10.-05.11.2017 + 16.11.-23.11.2017, 0-24 Uhr
- Knotenstromzählung (gelb): Zur Erstellung eines Belastungsplans wurden an den wichtigen Knoten innerhalb des Zählperimeters die Verkehrsmengen manuell erfasst.
Erhebungszeitraum: 31.10.2017, 7-8 Uhr (MSP) und 17-18 Uhr (ASP)
- Kordonerhebung (rot): An den Rändern des Zählperimeters sowie an ausgewählten Standorten innerhalb des Perimeters wurde eine sogenannte Kordonerhebung mit Erfassung der Kennzeichen durchgeführt. Damit lassen sich die Fahrbeziehungen des Verkehrs bestimmen (detaillierte Beschreibung in Zählbericht I).
Erhebungszeitraum: 31.10.2017, 7-8 Uhr (MSP) und 17-18 Uhr (ASP)

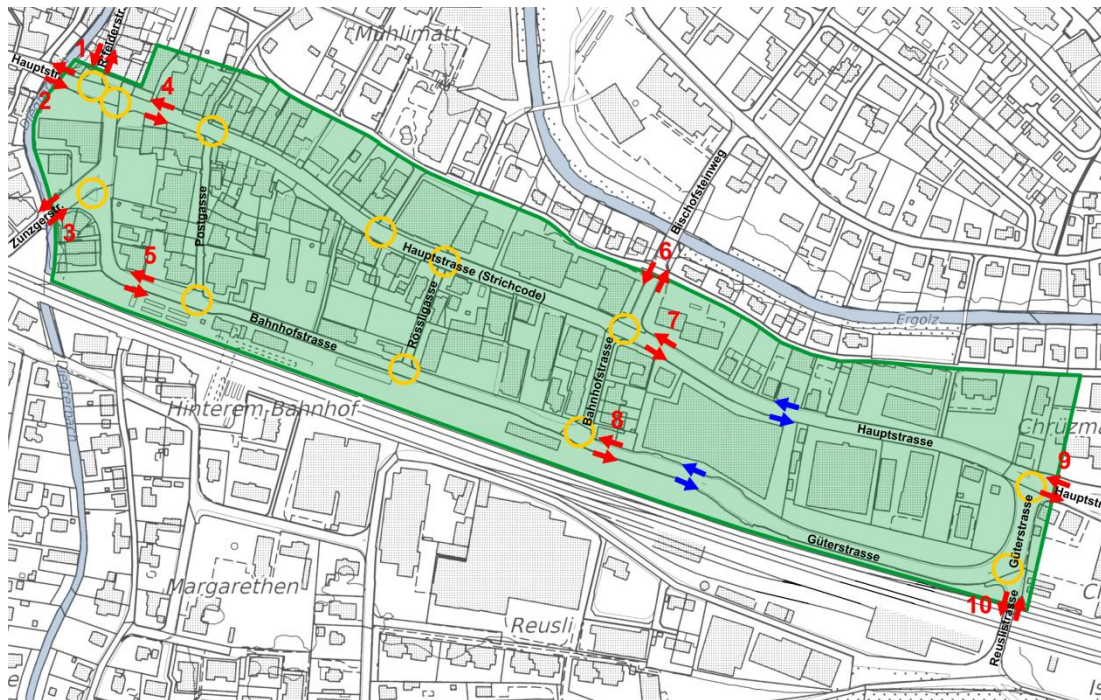


Abbildung 3 Erhebungskonzept: Zählperimeter = grün, Radarzählungen = blau, Knotenstromzählungen = gelb, Kordonzählstellen = rot (1-10)

Die Tage wurden so gewählt, dass die Erhebungen nicht in den Zeitraum von Schulferien oder Feiertagen fallen. Die **Repräsentativität** der Zähltage wurde mithilfe der Radarzahlungen überprüft. Die folgende Tabelle zeigt den Vergleich zwischen Spitzenstundenwerten am Tag der Erhebungen mit dem Mittelwert der Zählwoche:

	Morgenspitze 7-8 Uhr		Abendspitze 17-18 Uhr	
Standort Seitenradar (siehe Abbildung 3)	Wochenmittel (Mo-Fr)	Zähltag	Wochenmittel (Mo-Fr)	Zähltag
Hauptstrasse Rtg. West	114	127 (+11%)	123	114 (-7%)
Hauptstrasse Rtg. Ost	73	78 (+7%)	156	183 (+17%)
Güterstrasse Rtg. West	251	276 (+10%)	338	335 (-1%)
Güterstrasse Rtg. Ost	169	157 (-7%)	441	431 (-2%)
TOTAL	607	638 (+5%)	1'058	1'063 (+0%)

Tabelle 1 Vergleich des Belastungsniveaus des Zähltages mit dem Wochenmittel [Mfz/h]

Der Vergleich zeigt, dass der Zähltag in der Morgenspitze leicht über dem Wochenmittel liegt. Aufgrund der mengenmässig geringen Abweichungen und zur Wahrung der Konsistenz der Zählzeiten wurde auf eine Korrektur verzichtet. Die Abweichungen sind jedoch bei der Einordnung der Verkehrsbelastungen zu beachten.

Das Erhebungskonzept der Verkehrszählung II entspricht demjenigen der Verkehrszählung I. Die Kordonerhebung und die manuellen Verkehrszählungen fanden während der Morgen- und Abendspitzenstunde am 31.10.2017 statt. Die automatische Verkehrszählung lief während zweimal einer Woche. Auf eine Korrektur der teilweise leicht überdurchschnittlichen Belastungswerte am Zähltag wurde aufgrund der geringen Abweichungen und aus Konsistenzgründen verzichtet.

3 VERGLEICH ERGEBNISSE ZÄHLUNG II UND ZÄHLUNG I

3.1 Tageswerte

Im Bereich der Hauptstrasse Ost und der Güterstrasse wurde mit jeweils zwei Seitenradaren der **Tagesverkehr** bestimmt (automatische Verkehrszählung). Es wird dabei unterschieden zwischen

- Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) → Mo-So, orange
- Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr (DWV) → Mo-Fr, rot

Für weitere vier Stellen im Strassennetz, welche auch im Hinblick auf die angedachten Massnahmen von Interesse sein können, wurde der Tagesverkehr mittels **Hochrechnung** der Spitzenstundenwerte abgeschätzt. Diese Werte sind in der folgenden Abbildung mit einem Sternchen (*) gekennzeichnet und stellen jeweils die Summe beider Fahrtrichtungen dar. In Klammern ist die Veränderung gegenüber der Zählung I angegeben:

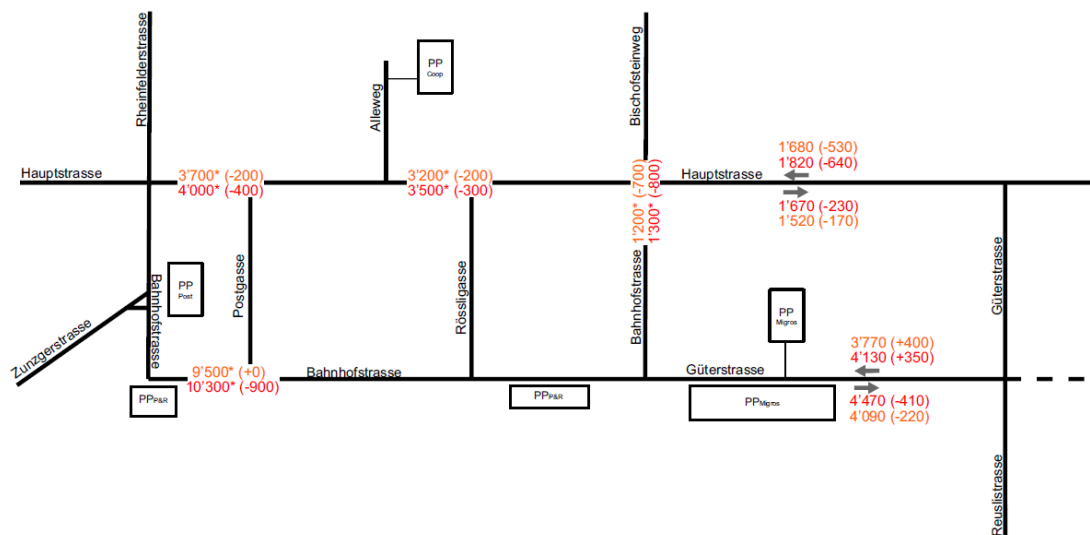


Abbildung 4 Tagesverkehr [Mfz/Tag], orange = DWV, rot = DTV, * = hochgerechnet (in Klammern = Veränderung gegenüber Zählung I)

Die gemessenen und hochgerechneten **DWV- und DTV-Werte** der zweiten Verkehrszählung fallen etwas tiefer als bei der ersten Zählung aus. Insbesondere auf der Hauptstrasse (neu Tempo 30) und der Querverbindung Bahnhofstrasse (neu Tempo 20) haben die täglichen Querschnittsbelastungen abgenommen. Gemäss Jahresganglinie sind die Werte der beiden Zählungen vergleichbar, da zwischen den Monaten September und Oktober keine wesentliche jahreszeitliche Differenz besteht.

Die täglichen Verkehrsmengen der Verkehrszählung II liegen mehrheitlich unter den Werten von 2016. Insbesondere auf der Hauptstrasse und der Querverbindung Bahnhofstrasse haben die Belastungen abgenommen.

3.2 Stundenwerte

Mithilfe der Knotenstromzählung wurde eine Übersicht über die Verkehrsbelastungen im Zählperimeter erstellt. Dieser sogenannte Belastungsplan zeigt die Menge der Motorfahrzeuge während den **Spitzenstunden** an bestimmten Querschnitten. In Klammern sind jeweils die Veränderungen gegenüber der Zählung I angegeben:

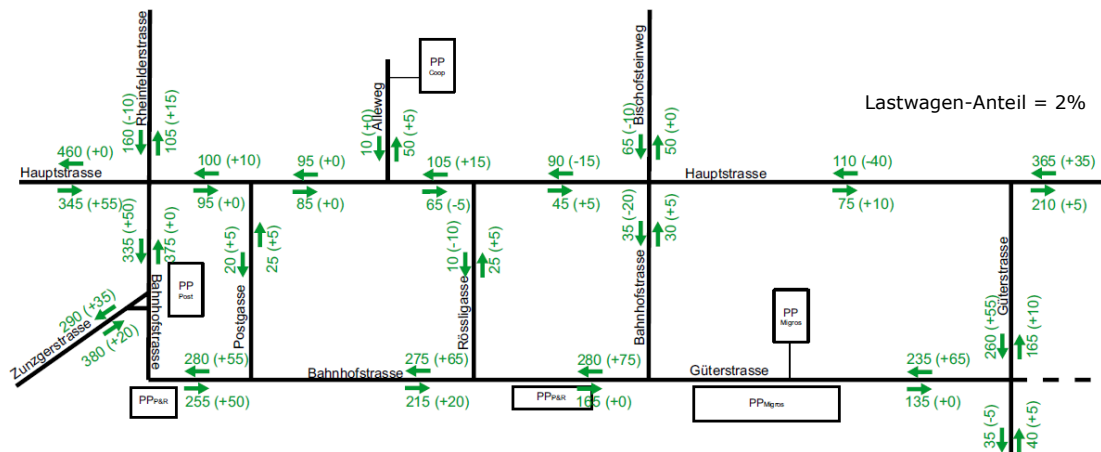


Abbildung 5 Streckenbelastungen Morgenspitzenstunde [Mfz/h]
(in Klammern = Veränderung gegenüber Zählung I)

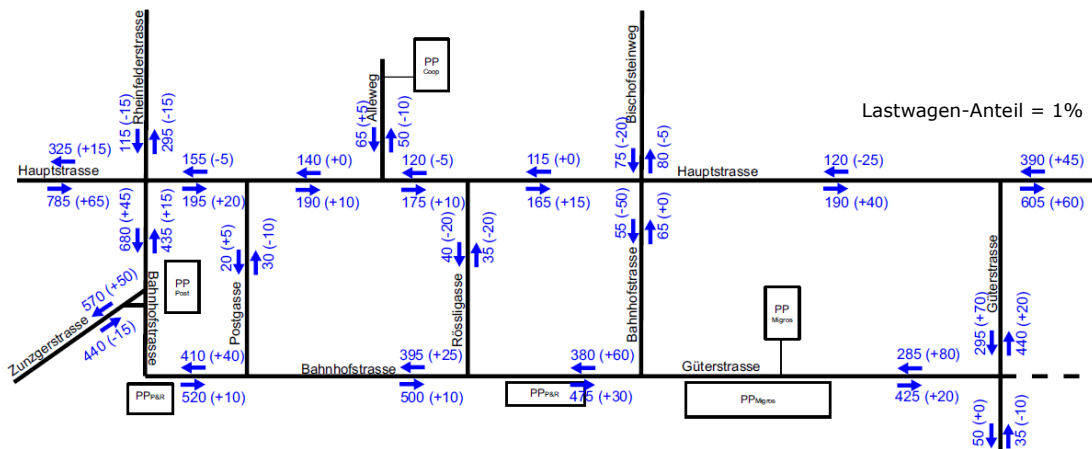


Abbildung 6 Streckenbelastungen Abendspitzenstunde [Mfz/h]
(in Klammern = Veränderung gegenüber Zählung I)

Die **Verkehrsbelastungen** haben sowohl in der Morgenspitze (MSP) als auch in der Abendspitze (ASP) über das gesamte Untersuchungsgebiet betrachtet leicht zugenommen. Insbesondere auf der Achse Bahnhofstrasse/Güterstrasse wurden bis zu ca. 100 Mfz/h Mehrverkehr (Summe beider Richtungen) gemessen. Die Belastung auf der Hauptstrasse (inkl. Strichcode) blieb hingegen relativ konstant. Die Verkehrsbelastung ist in der Abendspitze generell höher als in der Morgenspitze.

Detaillierte Belastungspläne mit allen Abbiegeströmen sind im ANHANG 1 dargestellt.

Während den Spitzenstunden hat der Verkehr auf der Achse Bahnhofstrasse/Güterstrasse zugenommen, während die Belastung der Hauptstrasse (inkl. Strichcode) in etwa konstant geblieben ist. Insgesamt hat der Verkehr in den Spitzenstunden leicht zugenommen, dies im Gegensatz zum Tagesverkehr, wo eine leichte Abnahme festgestellt wurde (siehe Kap. 3.1).

3.3 Quell-Ziel-Beziehungen

3.3.1 Fahrbeziehungen

Neben den Verkehrsbelastungen auf einzelnen Abschnitten sind insbesondere auch die Fahrbeziehungen und Routenwahlen des Verkehrs von Interesse. Zur Auswertung der Kordonerhebung wurde das Untersuchungsgebiet in **11 Zonen** eingeteilt:

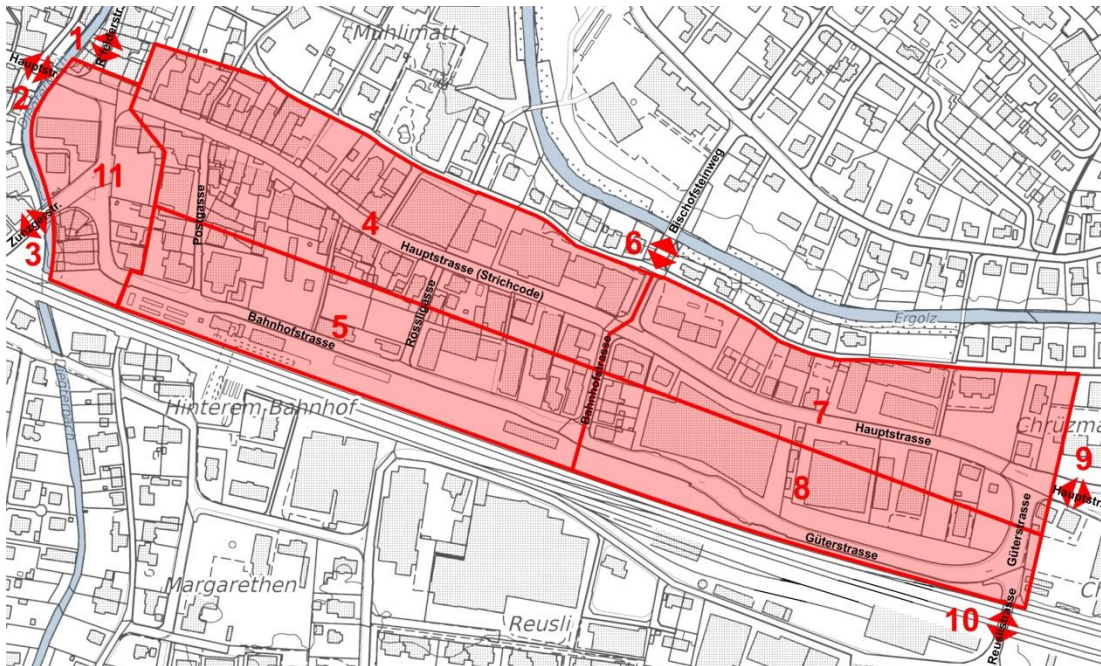


Abbildung 7 Zoneneinteilung Kennzeichenerhebung

Bei den Nr. 1, 2, 3, 6, 9 und 10 handelt es sich um Aussenzonen, während die Nr. 4, 5, 7, 8 und 11 Innenzonen sind. Folgende **Verkehre** finden zwischen den Zonen statt:

- Quellverkehr (QV): Verkehr von einer Innenzone nach einer Aussenzone
- Zielverkehr (ZV): Verkehr von einer Aussenzone nach einer Innenzone
- Durchgangsverkehr (DV): Verkehr zwischen zwei Aussenzonen
- Binnenverkehr (BV): Verkehr zwischen zwei Innenzonen

	QV	ZV	DV	BV	Gesamt
Morgenspitze	I 225 (14%)	I 390 (25%)	I 875 (55%)	I 90 (6%)	I 1'580
	II 270 (15%)	II 450 (26%)	II 910 (52%)	II 135 (7%)	II 1'765
Abendspitze	I 685 (26%)	I 660 (25%)	I 1'130 (42%)	I 200 (7%)	I 2'675
	II 710 (25%)	II 630 (22%)	II 1'215 (43%)	II 290 (10%)	II 2'845

Tabelle 2 Quell-, Ziel-, Durchgangs- und Binnenverkehr [Mfz/h] (Anteil an Gesamtverkehr)
I = Verkehrszählung I; II = Verkehrszählung II

Die Verkehre weisen in den beiden Zählungen ähnliche **Anteile** auf, wobei bei Zählung II insgesamt mehr Fahrten als bei Zählung I gezählt wurden (MSP +11%, ASP +6%). Der Durchgangsverkehr macht rund die Hälfte aller Fahrten aus, Ziel- und Quellverkehr je bis zu einem Viertel. Insgesamt wurden abends deutlich mehr Fahrten als am Morgen gezählt. Eine vollständige Auflistung der Fahrbeziehungen ist im ANHANG 2 aufgeführt.

Insgesamt wurden bei der zweiten Zählung mehr Fahrten gezählt als bei der ersten Zählung (MSP +11%, ASP +6%). Die Anteile der Verkehre sind bei beiden Zählungen sehr ähnlich.

3.3.2 Routen des Durchgangsverkehrs

Das bestehende Verkehrsregime im Untersuchungsgebiet sowie die Anpassungen im östlichen Teil der Hauptstrasse (Regime „TEMPO“) haben zum Ziel, dass der Durchgangsverkehr die Route via Achse Bahnhofstrasse/Güterstrasse statt via Achse Hauptstrasse wählt. Auf der Achse Hauptstrasse wurde folgender **Durchgangsverkehr** gezählt:

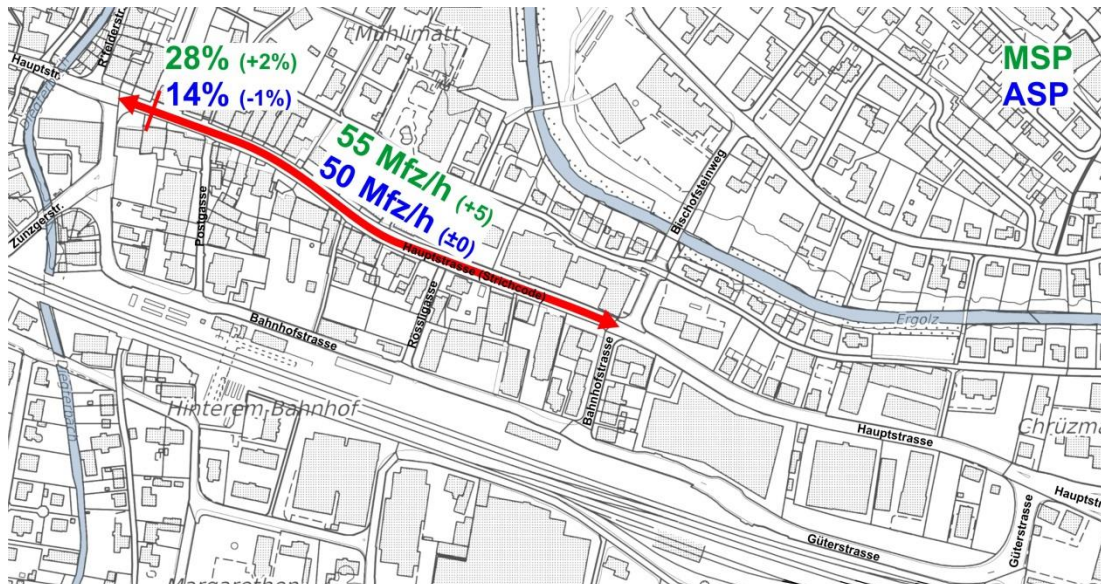


Abbildung 8 Durchgangsverkehr Strichcode (in Klammern = Veränderung gegenüber Zählung I)

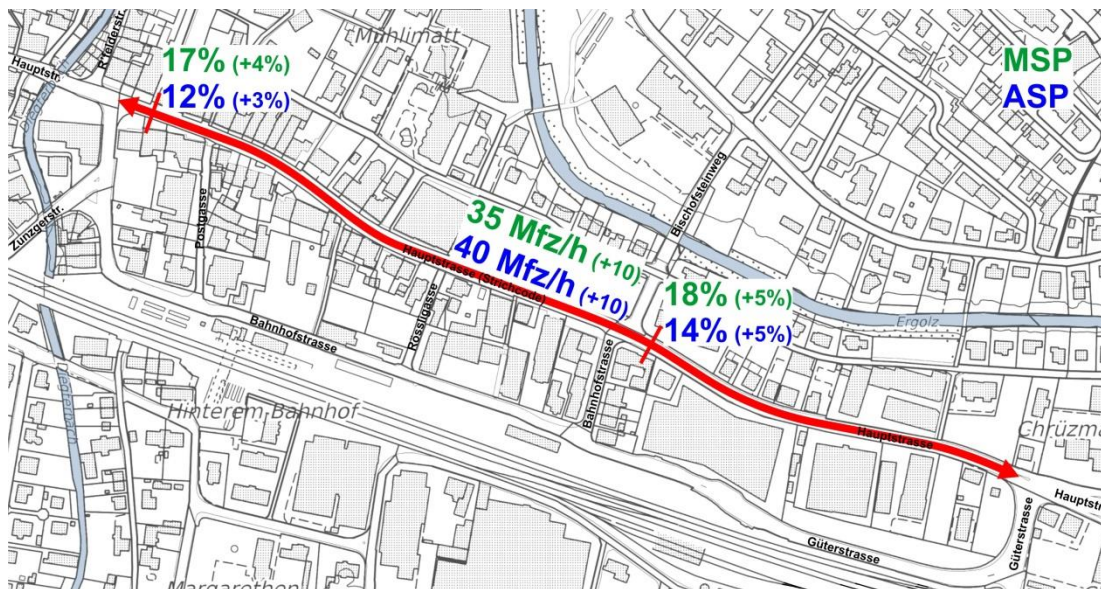


Abbildung 9 Durchgangsverkehr Hauptstrasse (in Klammern = Veränderung gegenüber Zählung I)

Der Durchgangsverkehr durch den **Strichcode** hat sich gegenüber Zahlung I nicht wesentlich verändert und beträgt weiterhin rund 50 Mfz/h, was einem Anteil von 28% (MSP) bzw. 14% (ASP) des gesamten Verkehrs im Strichcode entspricht.

Der Durchgangsverkehr durch die **gesamte Hauptstrasse** liegt zwischen 35 Mfz/h (MSP) und 40 Mfz/h (ASP). Die geringfügige Zunahme von rund 10 Mfz/h gegenüber Zählung I liegt im Bereich der Tagesschwankungen.

Der **Durchgangsverkehr auf der Ost-West-Beziehung** (und umgekehrt) wählt verschiedene Routen:

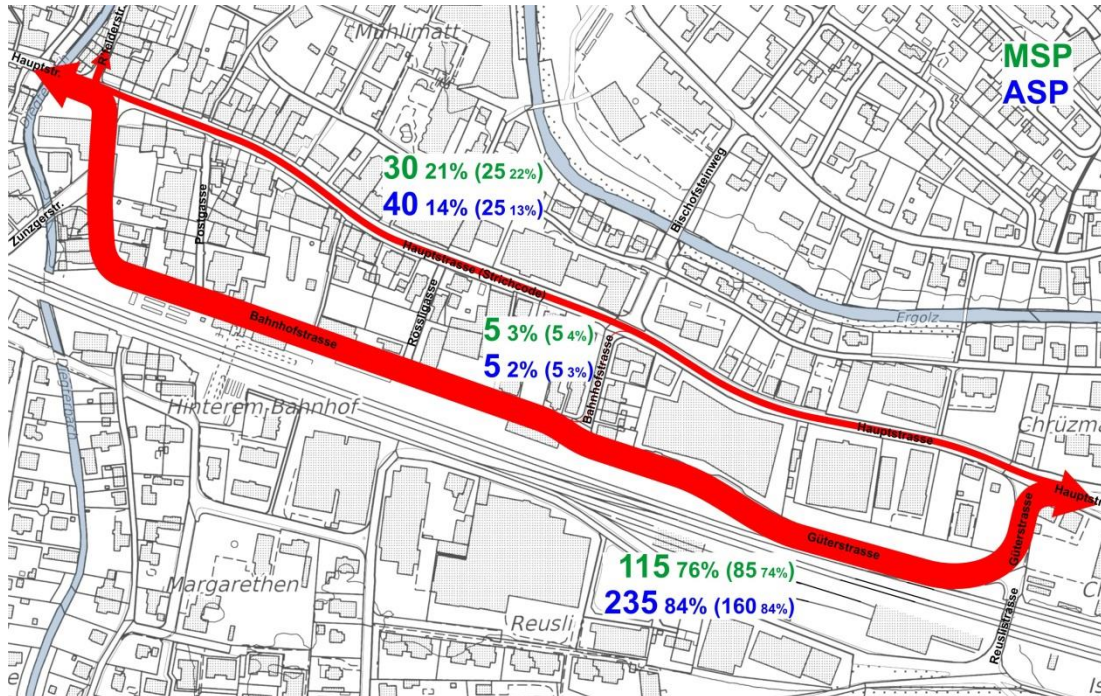


Abbildung 10 Routenwahl Ost-West [Mfz/h, Anteil der Route] (in Klammern = Werte Zählung I)

Der überwiegende Teil der Fahrten (76% bzw. 84%) fährt via Achse Bahnhofstrasse/Güterstrasse. Lediglich ca. 30–40 Mfz/h wählen die Route via Achse Hauptstrasse, wobei die Differenz zur ersten Zählung im Bereich der täglichen Schwankungen liegt. Rund 5 Mfz/h wechseln erst bei der Querverbindung die Achse. Gegenüber Zählung I sind die Anteile der gefahrenen Routen praktisch unverändert.

Der Verkehr mit Quelle/Ziel in der **Zunzgerstrasse** wählt für die obige Fahrbeziehung praktisch ausschliesslich die Route via Achse Bahnhofstrasse/Güterstrasse.

Bei der Verkehrszählung II wurde keine wesentliche Veränderung des Routenwahlverhaltens gegenüber Verkehrszählung I festgestellt. Der grösste Teil des Durchgangsverkehrs auf der Ost-West-Beziehung fährt weiterhin über die Achse Bahnhofstrasse/Güterstrasse.

3.3.3 Weitere Auswertungen

Bei der Verkehrsbelastung auf dem **Bischofsteinweg** handelt es sich grösstenteils um Durchgangsverkehr durch den Untersuchungsperimeter. Dieser wählt folgende Routen:

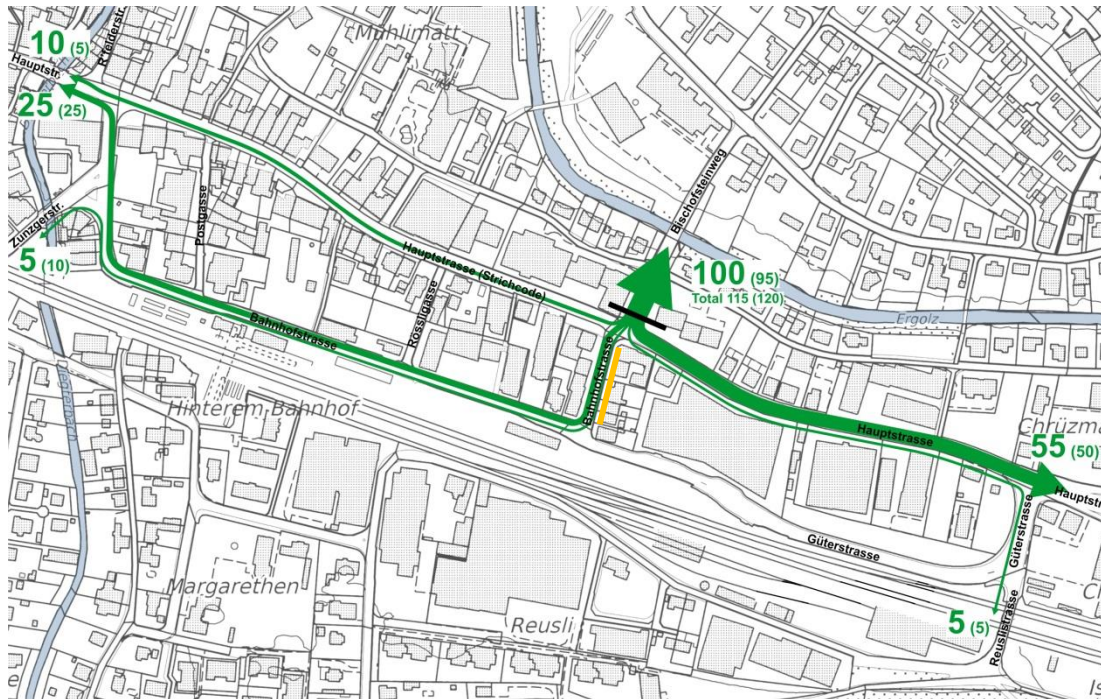


Abbildung 11 DV von/nach Bischofsteinweg, MSP [Mfz/h] (in Klammern = Werte Zählung I)

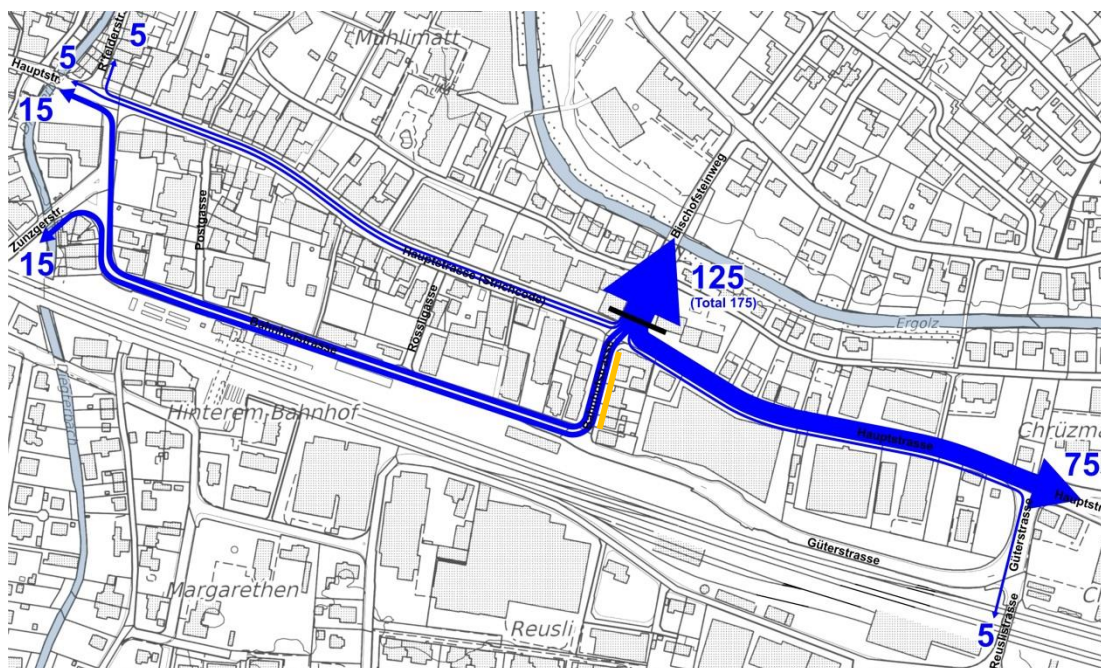


Abbildung 12 DV von/nach Bischofsteinweg, ASP [Mfz/h] (in Klammern = Werte Zählung I)

Gegenüber Zählung I ist keine Veränderung des Routenwahlverhaltens aus dem Bischofsteinweg feststellbar. Der Verkehr von/nach Westen wählt mehrheitlich die Route via Bahnhofstrasse und umfährt somit den Strichcode. Diese Fahrbeziehungen machen die Hauptbelastung auf der Querverbindung Bahnhofstrasse (gelb) aus. Von/nach Osten wird weiterhin die direkte Route durch die Hauptstrasse (neu Tempo 30) gewählt.

Das stärkste **Quell-/Zielaufkommen** wurde für den Westteil (Zonen 4+5+11, siehe Abbildung 7) in der Abendspitze mit rund 960 Mfz/h gezählt. Der Ostteil (Zonen 7+8) weist hingegen ein deutlich geringeres Verkehrspotential mit max. 345 Mfz/h auf. Nicht enthalten sind in dieser Betrachtung die Binnenverkehrsfahrten zwischen den Innenzonen, welche jedoch lediglich eine untergeordnete Rolle spielen.

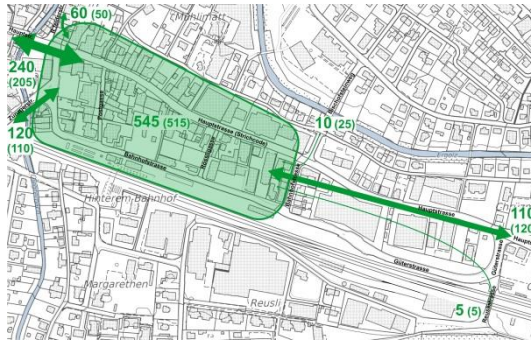


Abbildung 13 Quell-/Zielverkehr MSP
Westteil [Mfz/h]
(in Klammern = Werte Zählung I)

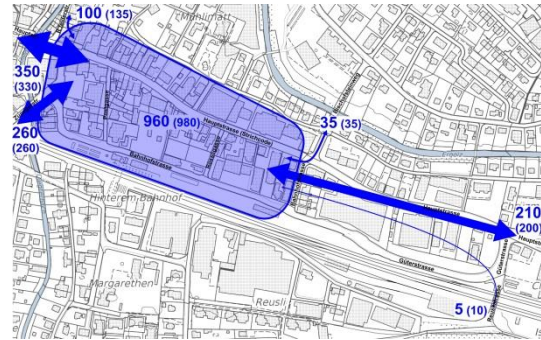


Abbildung 14 Quell-/Zielverkehr ASP
Westteil [Mfz/h]
(in Klammern = Werte Zählung I)

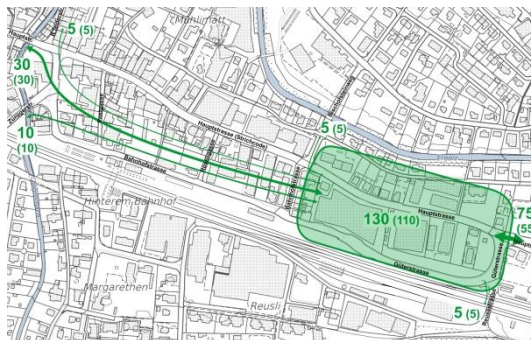


Abbildung 15 Quell-/Zielverkehr MSP
Ostteil [Mfz/h]
(in Klammern = Werte Zählung I)

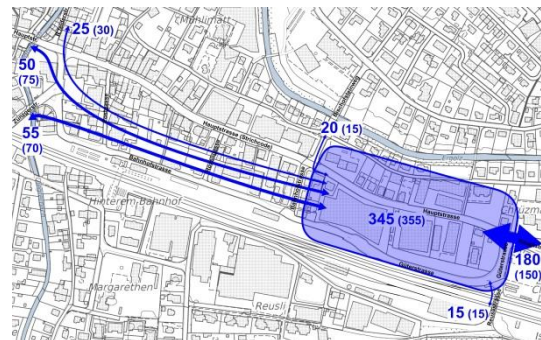


Abbildung 16 Quell-/Zielverkehr ASP
Ostteil [Mfz/h]
(in Klammern = Werte Zählung I)

Im Vergleich mit Verkehrszählung I sind keine wesentlichen Veränderungen bei der Verteilung der Quell-/Zielfahrten der beiden Ortsteile erkennbar. Auch das Verkehrsaufkommen liegt in einem ähnlichen Grössenbereich.

Gegenüber Verkehrszählung I zeigt die Auswertung des Quell-/Zielverkehrs keine wesentlichen Veränderungen. Auch in Bezug auf den Verkehr von/nach dem Bischofsteinweg ist das Routenwahlverhalten weitgehend identisch geblieben.

4 FAZIT

Die Auswertung der Verkehrszählung II zeigt, dass die Einführung des Regimes „TEMPO“ wie erwartet keine wesentliche Veränderung des Routenwahlverhaltens zur Folge hatte. Der grösste Teil des **Durchgangsverkehrs** umfährt den Strichcode wie beabsichtigt über die Achse Bahnhofstrasse/Güterstrasse. Lediglich eine kleine, aber relativ konstante Menge des Durchgangsverkehrs von rund 50 Mfz/h fährt durch den Strichcode, deren Routenwahlverhalten auch mit den zusätzlichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen nicht beeinflusst werden konnte.

Die absolute **Belastung des Strichcodes** ist gegenüber Verkehrszählung I praktisch unverändert geblieben, obwohl über den gesamten Betrachtungsperimeter mehr Fahrten gezählt wurden. Dies zeigt, dass die heutigen Massnahmen den Verkehr auch in den Spitzenstunden wirkungsvoll über die Achse Bahnhofstrasse/Güterstrasse lenken. Über den ganzen Tag betrachtet hat die Belastung der Hauptstrasse (neu Tempo 30) und der Querverbindung Bahnhofstrasse (neu Tempo 20) abgenommen.

Die Einführung des Regimes „TEMPO“ hat wie erwartet keine wesentliche Veränderung des Routenwahlverhaltens bewirkt. Der grösste Teil des Durchgangsverkehrs fährt weiterhin wie beabsichtigt über die Achse Bahnhofstrasse/Güterstrasse. Die Verkehrsbelastung des Strichcodes ist weitgehend unverändert geblieben, trotz einem in den Spitzenstunden insgesamt leicht höheren Belastungsniveau.

5 AUSBLICK

Das **Verkehrsregime „TEMPO“** hat wie erwartet nicht zu einer weiteren, wesentlichen Entlastung des Strichcodes geführt. Gleichzeitig haben die Verkehrsmengen in der Begegnungszone aber trotz insgesamt höherem Belastungsniveau in den Spitzenstunden auch nicht zugenommen.

Für eine Senkung der Verkehrsbelastung müsste primär der Quell-/Zielverkehr des Strichcodes mit weiteren Massnahmen wie z.B. einer Parkplatzreduktion verringert werden.

Die Einführung eines **Einbahnregimes** im Strichcode hätte zur Folge, dass der Durchgangsverkehr in eine Fahrtrichtung vollständig unterbunden wird, was einer Reduktion von max. ca. 25 Mfz/h entspricht. Gleichzeitig müsste der Quell-/Zielverkehr Umwegfahrten in Kauf nehmen, was voraussichtlich die Entlastung durch den wegfallenden Durchgangsverkehr wieder weitgehend aufheben würde. Durch die Umwegfahrten würden andere Strassenabschnitte im Zentrum sowie der Knoten westlich des Strichcodes (mehr einmündende Fahrzeuge) stärker belastet.

Mit den heutigen Massnahmen wird der Verkehr bereits wirkungsvoll über die Achse Bahnhofstrasse/Güterstrasse gelenkt. Ob die Einführung eines Einbahnregimes im Strichcode eine weitere Entlastungswirkung bringen würde, ist fraglich. Erfahrungsgemäss entstehen dadurch mehr Umwegfahrten, welche die Entlastungswirkung weitgehend kompensieren.

Rudolf Keller & Partner
Verkehrsingenieure AG

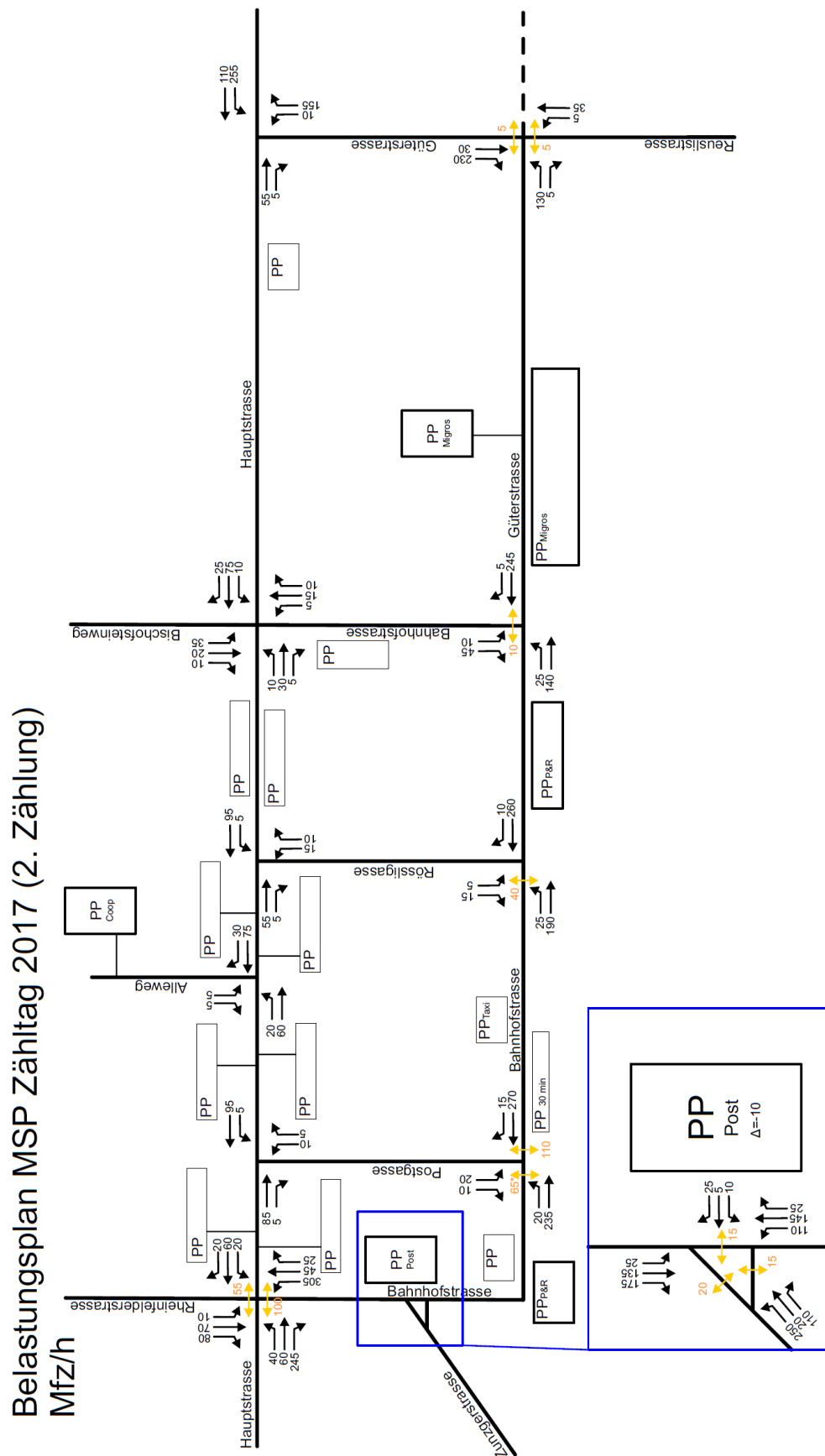
Muttenz, den 23. Januar 2018

H. Liesch

T. Hohl

ANHANG

ANHANG 1 Detaillierte Belastungspläne

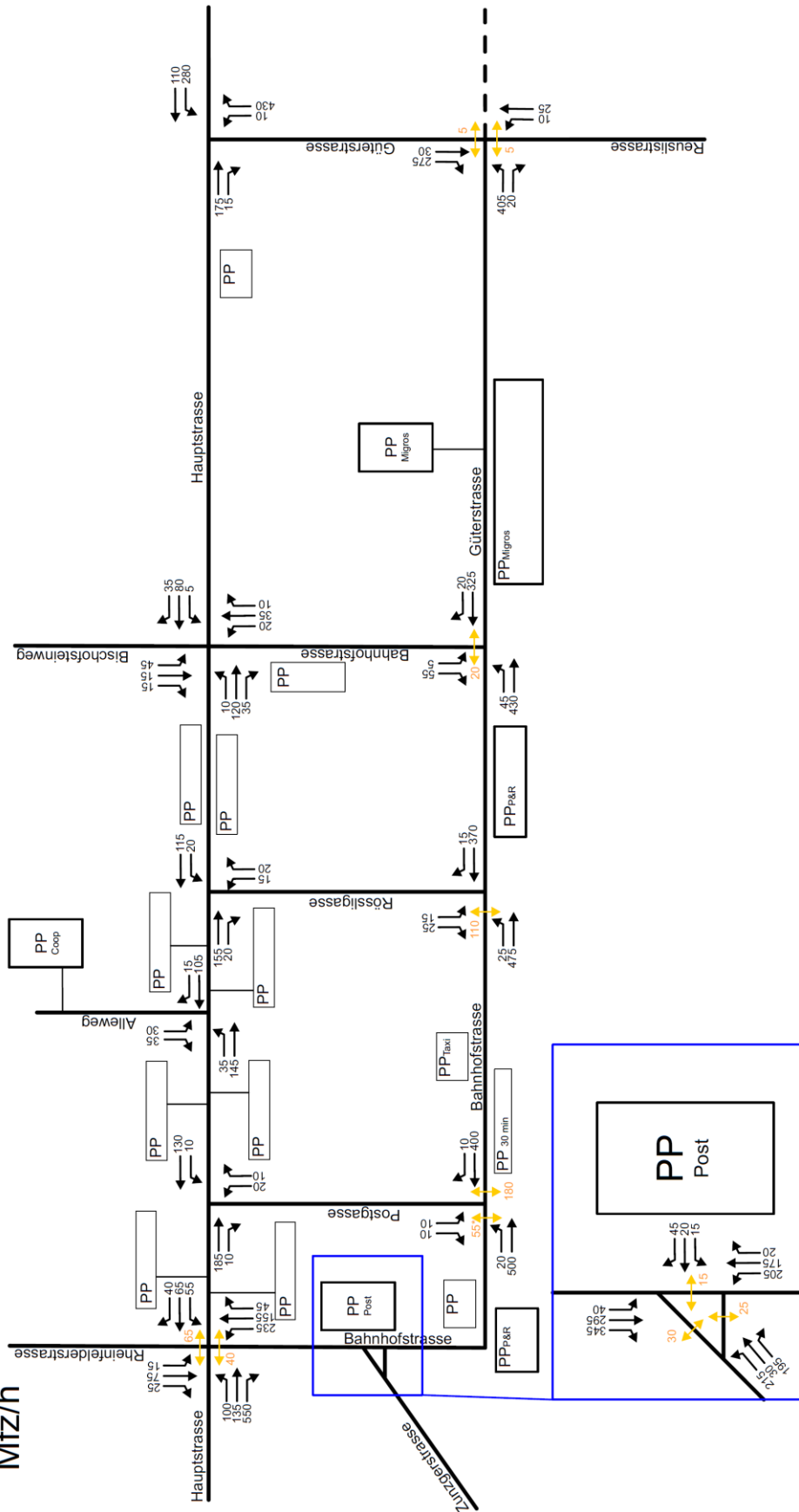


Durchschnittlicher Lastwagen-Anteil = 2%
 * kein Fußgänger-Streifen vorhanden
 Fußgänger laufen an dieser Stelle über die Strasse

Zähltag: Dienstag, 31.10.2017, 7:00-8:00 Uhr

Belastungsplan ASP Zähltag 2017 (2. Zählung)

Mfz/h



Durchschnittlicher Lastwagen-Anteil = 1%
 * kein Fußgänger-Streifen vorhanden
 Fußgänger laufen an dieser Stelle über die Strasse

Zähltag: Dienstag, 31.10.2017, 17:00-18:00 Uhr

ANHANG 2 Fahrtenmatrizen

von/nach	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	Summe
1	0	79	27	5	17	2	0	2	6	2	21	161
2	36	0	108	56	27	14	8	6	42	3	46	346
3	28	180	0	16	35	3	4	0	63	2	53	384
4	5	28	9	0	0	0	11	0	2	0	1	56
5	6	12	8	0	0	2	9	10	13	1	12	73
6	2	18	4	4	4	0	1	0	30	3	0	66
7	0	16	2	7	5	2	0	0	7	2	0	41
8	0	1	5	0	16	0	0	0	17	3	17	59
9	25	78	70	10	51	26	16	37	0	23	30	366
10	1	2	3	0	2	1	1	2	27	0	0	39
11	6	70	47	16	24	0	0	5	4	0	0	172
Summe	109	484	283	114	181	50	50	62	211	39	180	1763

Tabelle 3 Quell-/Zielmatrize Morgenspitze [Mfz/h, ungerundet]

von/nach	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	Summe
1	0	29	28	16	11	0	0	5	19	0	8	116
2	103	0	213	102	52	17	5	32	176	3	84	787
3	66	106	0	25	37	9	0	20	122	3	54	442
4	26	44	38	0	0	2	27	0	14	0	28	179
5	22	23	55	0	0	12	9	22	103	3	36	285
6	0	9	7	6	15	0	1	3	31	1	2	75
7	0	2	3	25	6	6	0	0	33	4	0	79
8	20	13	30	0	36	9	0	0	77	8	21	214
9	38	51	101	8	63	25	21	50	0	26	6	389
10	1	3	1	1	1	1	1	3	24	0	0	36
11	17	43	93	26	30	0	0	26	8	0	0	243
Summe	293	323	569	209	251	81	64	161	607	48	239	2845

Tabelle 4 Quell-/Zielmatrize Abendspitze [Mfz/h, ungerundet]