

# Gemeinde Stein – Machbarkeit Tempo 30 Rütistrasse

Bericht

Gemeinde Stein

13. Oktober 2025

---



## Bearbeitung

Simon Vogt

dipl. Ing. ETH/SVI

Sven Baumeler

BSc FHO in Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung

Manuel Rissi

BSc FHO in Raumplanung

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

## Auftraggeber

Gemeinde Stein

André Müller

Leiter Stv. Bau und Planung

Abteilungsleiter Tiefbau

## Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Fragestellungen	3
2	Analyse Rütistrasse	3
2.1	Übersicht und Charakterisierung	3
2.2	Verkehrserhebung	4
3	Tempo-30- und Begegnungszonen	5
3.1	Verkehrsregime	5
3.2	Parkierung	5
3.3	Wirkungen auf die Verkehrssicherheit	5
3.4	Fahrzeiten MIV und ÖV	5
3.5	Wirkungen auf die Lärm- und Luftbelastung	6
4	Varianten Temporeduktion	7
5	Umsetzung und Massnahmen	10
5.1	Einführung von Tempo 30	10
5.2	Zusätzliche Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit	11
6	Fazit	12
	Anhang	13
	Anhang 1: Faktenblatt Verkehrserhebung Rütistrasse	13

# 1 Ausgangslage und Fragestellungen

Der Gemeinderat Stein wurde durch die Gemeindeversammlung im Dezember 2024 beauftragt, die Einführung von Tempo 30 auf der Rütistrasse und auf der Münchwilerstrasse zu prüfen. Zu klären sind die folgenden Fragestellungen:

- Zweckmässigkeit und Perimeter von Tempo 30, Auswirkungen auf Fahrzeiten für MIV
- Aktuelle Verkehrsmengen und gefahrene Geschwindigkeiten
- Netzhierarchie: Notwendigkeit Anpassungen Klassifizierung und/oder Betriebsregimes sowie Vortrittsregelungen auf den betrachteten Sammelstrassen und dem angrenzenden Netz (Tempo, Führung von Velo und Fussverkehr)
- Gestaltungsmaßnahmen: Notwendigkeit, Zielsetzungen, Art/Umsetzung
- Grobkosten für die Umsetzung, Finanzierung

## 2 Analyse Rütistrasse

### 2.1 Übersicht und Charakterisierung

Die Rütistrasse ist gemäss Strassenrichtplan vom 7. Mai 2018 als Sammelstrasse klassiert.

Die einzelnen Abschnitte gemäss nachstehender Darstellung werden wie folgt charakterisiert:

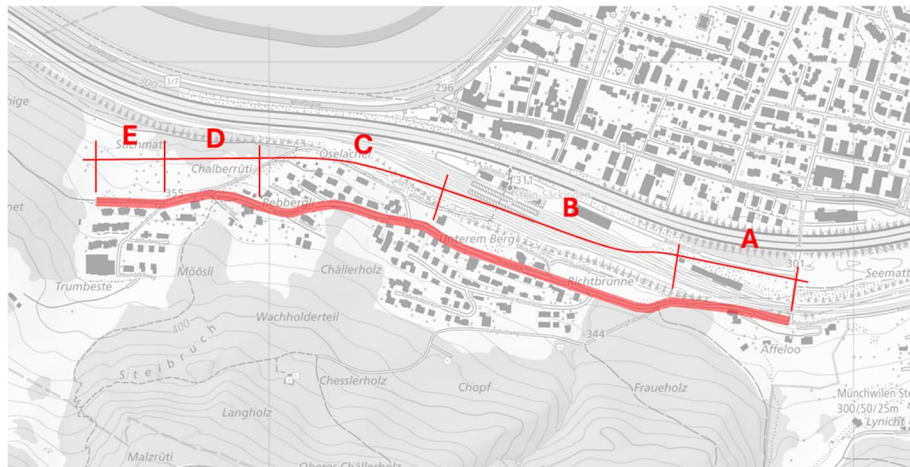


Abbildung 1: Perimeter und Abschnittseinteilung Rütistrasse

<b>Abschnitt</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>E</b>
<b>Länge</b>	200m	450m	290m	180m	110m
<b>Querschnitt, Linienführung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Kernfahrbahn</li> <li>– südseitig Trottoir</li> <li>– Steigung</li> <li>– Beidseitig markierter Velostreifen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Kernfahrbahn</li> <li>– südseitig Trottoir</li> <li>– im Osten unübersichtliche Linkskurve in Kuppe</li> <li>– mehrheitlich flach</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Kernfahrbahn</li> <li>– südseitig Trottoir</li> <li>– im Westen unübersichtliche Linkskurve in Kuppe</li> <li>– Steigung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Kernfahrbahn</li> <li>– südseitig Trottoir</li> <li>– Steigung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Fahrbahn ohne Markierung</li> <li>– südseitig Trottoir</li> <li>– flach</li> </ul>
<b>Verkehrsregime</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 50km/h</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 50km/h</li> <li>– Einmündung Obere Rütistrasse «kein Vortritt»</li> <li>– Einmündung Richtbrunnweg Rechtsvortritt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 50km/h</li> <li>– Einmündungen Rechtsvortritt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 50km/h</li> <li>– Einmündungen Rechtsvortritt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 50km/h</li> </ul>
<b>Verkehrsaufkommen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– gering</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Messung:</li> <li>– DWV: 490</li> <li>– MSP: 30</li> <li>– ASP: 40</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– gering</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– gering</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– gering</li> </ul>
<b>Geschwindigkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Schätzung: ca. 50 km/h</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Messung:</li> <li>– <math>v_{85}</math>: 48-50 km/h</li> <li>– <math>v_m</math>: 42 km/h</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Schätzung: ca. 50 km/h</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Schätzung: ca. 50 km/h</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Schätzung: &lt;50 km/h (enger Querschnitt)</li> </ul>
<b>Verkehrszusammensetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– kaum Schwerverkehr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Messung:</li> <li>– 1% Schwerverkehr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– kaum Schwerverkehr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– kaum Schwerverkehr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– kaum Schwerverkehr</li> </ul>
<b>Verkehrszwecke</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Pendler- und Freizeitverkehr (Wohngebiete)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Pendler- und Freizeitverkehr (Wohngebiete)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Pendler- und Freizeitverkehr (Wohngebiete)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Pendler- und Freizeitverkehr (Wohngebiete)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Pendler- und Freizeitverkehr (Wohngebiete)</li> </ul>
<b>Nutzungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– kaum Nutzen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wohnen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wohnen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wohnen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wohnen</li> </ul>

## 2.2 Verkehrserhebung

Im Rahmen dieses Gutachtens wurde auf der Rütistrasse anfangs Mai während einer Woche eine Verkehrserhebung durchgeführt. Die Messung im Abschnitt B der Rütistrasse ergab ein durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen (DTV) von rund 470 und an Werktagen (DWV) von 490 Fahrzeugen. Das Verkehrsaufkommen sowie der Schwerverkehrsanteil mit 1% sind sehr gering.

Zusätzlich wurden die gefahrenen Geschwindigkeiten gemessen. Die  $v_{85}$  liegt auf dem geradlinigen Strassenabschnitt B bei ca. 48-50 km/h und somit im höheren erlaubten Bereich.

Ein ausführliches Faktenblatt zur Verkehrserhebung ist diesem Bericht im Anhang angefügt.

## 3 Tempo-30- und Begegnungszonen

### 3.1 Verkehrsregime

Die Einführung von Tempo 30 bringt folgende Anpassungen am Verkehrsregime mit sich:

- Bei Einmündungen von Erschliessungsstrassen gilt grundsätzlich Rechtsvortritt<sup>1</sup>.
- Es werden grundsätzlich keine Fussgängerstreifen markiert. Ausnahmen sind möglich in Bereichen mit erhöhtem Schutzbedarf von Querungsstellen. Dies trifft zum Beispiel im direkten Umfeld von Schulen oder Heimen zu<sup>2</sup>.

Die Strassenklassierung (Sammelstrasse) muss nicht angepasst werden. Die Netzhierarchie bleibt bestehen. Voraussetzung ist, dass auch die untergeordneten Strassen in Tempo-30-Zonen oder in Begegnungszonen integriert werden.

### 3.2 Parkierung

In einer Tempo-30-Zone ist das Parkieren im Strassenraum grundsätzlich zulässig. Sind Parkfelder markiert, so dürfen Fahrzeuge nur innerhalb dieser Parkfelder abgestellt werden<sup>3</sup>.

In einer Begegnungszone ist das Parkieren nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen zulässig<sup>4</sup>.

### 3.3 Wirkungen auf die Verkehrssicherheit

Mit der Geschwindigkeitsreduktion wird die Verkehrssicherheit massgeblich verbessert. Einerseits wird die Anhaltestrecke deutlich reduziert, was sich auf die Unfallhäufigkeit wie auch auf die Unfallschwere auswirkt. Andererseits haben Autolenkende mehr Zeit, andere Verkehrsteilnehmende wahrzunehmen und die Situation einzuschätzen, um adäquat zu reagieren. Damit wird der Verkehr auf tiefem Geschwindigkeitsniveau sicherer.

Die erforderlichen Sichtweiten bei Querungen, Einmündungen und Ausfahrten werden geringer, sodass weniger Anpassungen am Strassenraum und an angrenzenden Nutzungen nötig sind (z.B. Zurücksetzen von Hecken etc.).

### 3.4 Fahrzeiten MIV und ÖV

Die Durchfahrtszeit durch eine Tempo-30-Zone erhöht sich in Abhängigkeit der vor Einführung der Temporeduktion gefahrenen Geschwindigkeit. Lag die effektive Geschwindigkeit vor der Einführung bei 50 km/h, so verlängert sich die Fahrzeit theoretisch um maximal 4.8 Sekunden pro 100m.

Effektiv sind die Fahrzeitverlängerungen deutlich geringer. Zahlreiche Einflussfaktoren (Knoten, Fussgängerstreifen, Verkehrsmengen und -zusammensetzung, seitliche Parkierung etc.) beeinflussen die Wirkung, so dass die zu erwartenden Veränderungen ausgehend von den punktuellen Messungen eine relativ grosse Bandbreite aufweisen. Mit deren Berücksichtigung wird sichergestellt, dass die möglichen Auswirkungen

<sup>1</sup> Art. 4 Abs. 1 Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen

<sup>2</sup> Art. 4 Abs. 2 Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen

<sup>3</sup> Art. 79 Abs. 6 Signalisationsverordnung

<sup>4</sup> Art. 22b Abs. 3 Signalisationsverordnung

weder über- noch unterschätzt werden. Die angegebenen Bandbreiten decken die Erkenntnisse aus aktuellen Forschungen<sup>5 6</sup> ab.

Geschw. Gemessen [km/h]	Min. Reduktion [km/h]	Max. Reduktion [km/h]
35	-3	-7
40	-5	-10
45	-7	-13
50	-10	-17

Tabelle 1: Erwartete Reduktion der Geschwindigkeiten infolge Tempo 30

### 3.5 Wirkungen auf die Lärm- und Luftbelastung

Die Geschwindigkeitsreduktion kann je nach Verkehrsmenge und räumlicher Situation eine Verkleinerung der Lärmimmissionen und der Luftschadstoffbelastung zur Folge haben.

Die Lärmimmissionen erreichen gemäss Lärmkataster in keinem Abschnitt der Rütistrasse aufgrund des lokalen Verkehrs die Immissionsgrenzwerte. Allfällige Grenzüberschreitungen ergeben sich aus dem Autobahnverkehr der A3 und der Bahnlinie.

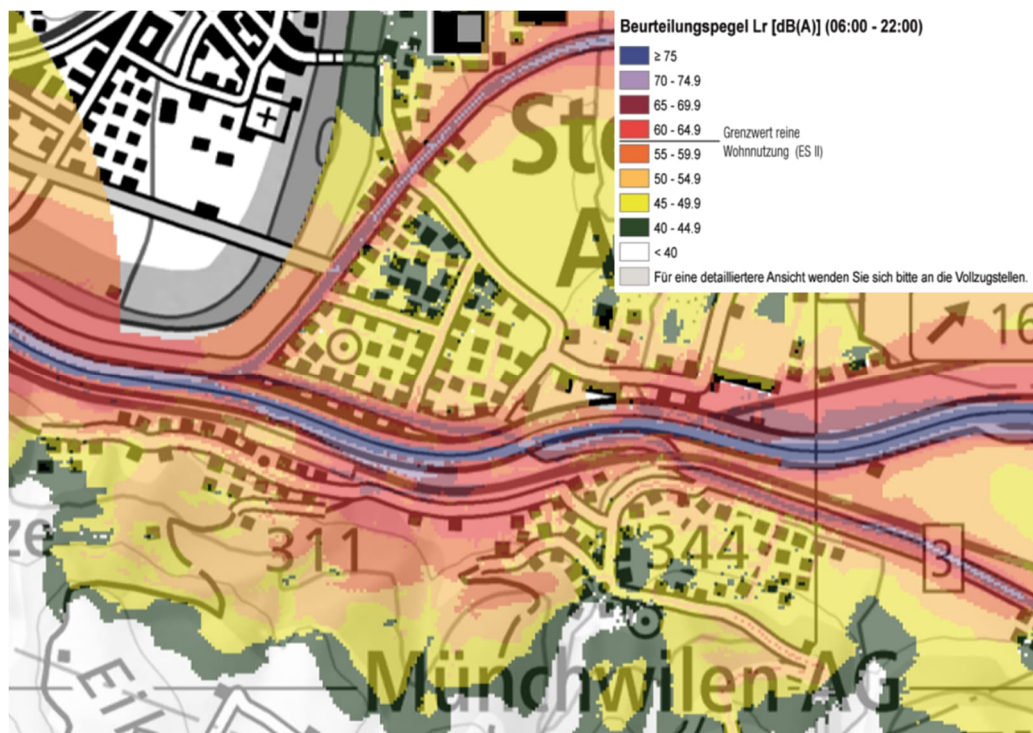


Abbildung 2: Lärmbelastung Tag (Geoportal Kanton Aargau)

<sup>5</sup> Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen – Einsatzgrenzen und Umsetzung, Forschungsprojekt SVI Nr. 2015/004, 2019

<sup>6</sup> Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen – es geht auch einfach, Praxisbeispiele und deren Wirkung aus der Stadt Luzern, Strasse und Verkehr 06/2020, VSS

Die Luftschadstoffbelastung (Leitsubstanz NO<sub>2</sub>) ist nur entlang der Autobahn erhöht, der gesetzliche Grenzwert der Luftreinhalte-Verordnung von 30 µg/m<sup>3</sup> wird im Bereich der Rütistrasse nicht erreicht oder überschritten.

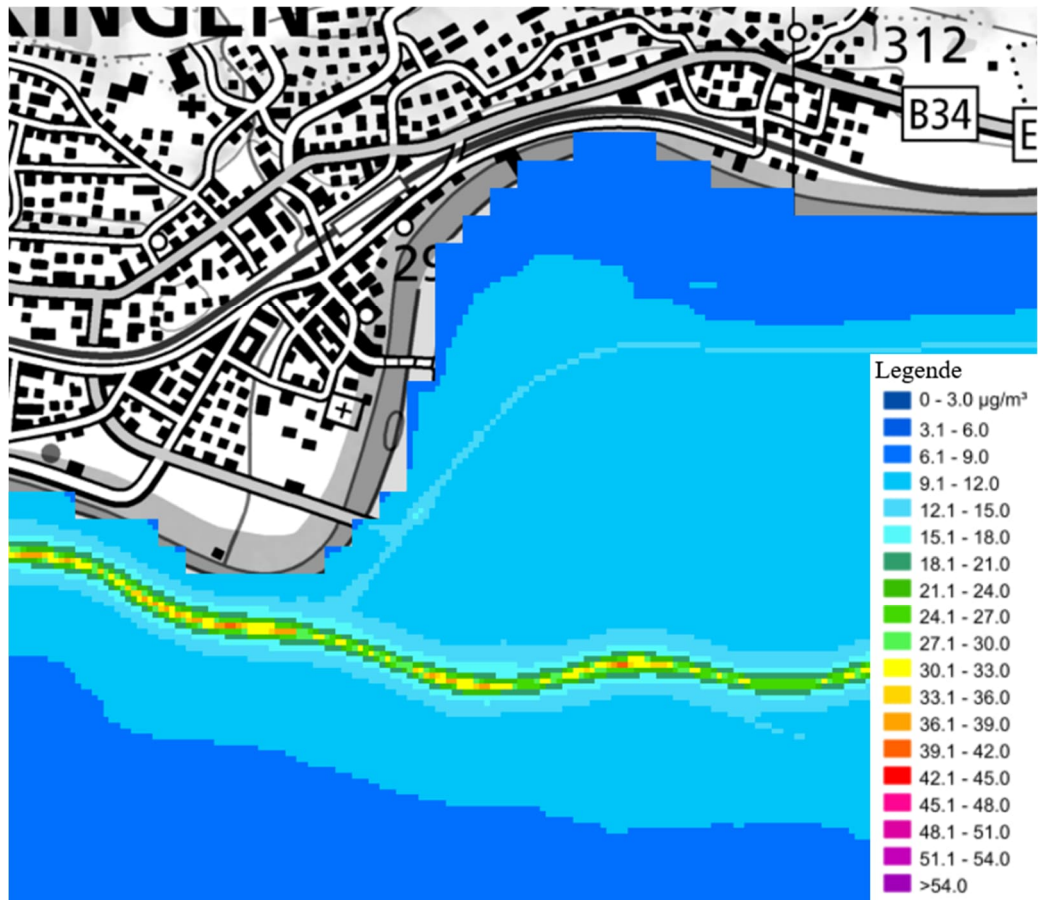


Abbildung 3: Luftschadstoffbelastung (Geoportal Kanton Aargau)

## 4 Varianten Temporeduktion

Die Einführung von Tempo 30 auf der Rütistrasse ist in verschiedenen Abschnitten denkbar. Nachfolgend sind für jeden Abschnitt Erwägungen und eine Empfehlung aufgeführt.

### Abschnitt A

#### Erwägungen

- Im Abschnitt A steigt die Strasse entlang des Bahndamms und durch ein Waldstück an. Auf einer Zwischenebene zwischen Stützmauer und Waldstück befindet sich ein Wohnhaus mit Hof. Ansonsten sind keine Nutzungen vorhanden. Ein Querungsbedarf besteht in diesem Abschnitt nicht.
- Die Rechtskurve im oberen Teil des Abschnitts führt über eine Kuppe und ist unübersichtlich; die Verkehrssicherheit für bergwärts fahrende Velos ist kritisch.

#### Empfehlung

- Eine Temporeduktion ist in diesem Abschnitt nicht notwendig. Es sind keine strassenbezogenen Nutzungen vorhanden und eine Geschwindigkeitsreduktion in diesem peripheren Bereich erscheint nicht verhältnismässig.

- Die Gegebenheiten (Waldstück, Steigung, Kurvenbereich) verlangen eine Anpassung des Fahrverhaltens an die Voraussetzungen und führen somit zu tieferen Geschwindigkeiten.
- Eine Verbreiterung des Velostreifens bergwärts würde die Sicherheit und den Komfort für Velofahrende erhöhen. In die Gegenrichtung (abwärts) ist ein Velostreifen aufgrund der ähnlichen Geschwindigkeiten von Velo und MIV nicht zwingend nötig.
- Bauliche Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für bergwärts fahrende Velos im unübersichtlichen Kurvenbereich im oberen Teil des Abschnitts sind zu evaluieren.

## Abschnitt B

### Erwägungen

- Der Abschnitt B umfasst eine lange gerade Strassenführung von rund 450m.
- Westlich des Waldstücks und der Einmündung Obere Rütistrasse beginnt südseitig eine Einfamilienhausstruktur mit strassenzugewandten Vorplätzen / Zufahrten. Nordseitig befinden sich weitere Einfamilienhäuser, die nicht direkt von der Rütistrasse her erschlossen werden.
- An der Grenze zu Abschnitt C befindet sich ein Fussgängerstreifen, welcher die Treppen verbindet, die einen wichtigen direkten Zugang von der Oberen Rütistrasse zum Bahnhof darstellen. Die Treppen sind für Autofahrende schlecht erkennbar, weshalb der Fussgängerstreifen eine wichtige Sicherheitsfunktion erfüllt.

### Empfehlung

- Angesichts der Hauszufahrten entlang der Rütistrasse und der Charakteristik als Quartiersammelstrasse mit wenig Verkehrsaufkommen ist die Einführung einer Temporeduktion zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Abschnitt B zweckmässig.
- Die Temporeduktion kann als Tempo-30-Zone umgesetzt werden.
- Der Fussgängerstreifen kann in einer Tempo-30-Zone als Element des wichtigen Bahnhofzugangs und zur Verdeutlichung der Querung erhalten werden.
- Aufgrund der Fahrbahnbreite und der guten Übersichtlichkeit sind Massnahmen wie zum Beispiel seitliche Einengungen nötig, damit die signalisierte Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird.
- Gestalterische Massnahmen im Strassenraum können auch unter Beibehaltung von Tempo 50 zur Verbesserung der Verkehrssicherheit eingesetzt werden.

## Abschnitt C

### Erwägungen

- Der kurvige Abschnitt C ist geprägt von einem erneuten Anstieg des Geländes, beidseitigen Hauszufahrten und verschiedenen, teils unübersichtlichen, spitzwinkligen Einmündungen von steilen Quartierstrassen.
- Die Rechtskurve im oberen Teil des Abschnitts (Rebbergli) führt über eine Kuppe und ist unübersichtlich; die Verkehrssicherheit für bergwärts fahrende Velos ist kritisch.

### Empfehlung

- Im Abschnitt C ist die Einführung einer Temporeduktion zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zweckmässig, damit die notwendigen Sichtweiten bei Einmündungen und Grundstückszufahrten eingehalten werden können.
- Die Temporeduktion kann als Tempo-30-Zone umgesetzt werden.

- Eine Verbreiterung des Velostreifens bergwärts würde die Sicherheit und den Komfort für Velofahrende erhöhen. In die Gegenrichtung (abwärts) ist ein Velostreifen aufgrund der ähnlichen Geschwindigkeiten von Velo und MIV nicht zwingend nötig.
- Bauliche Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für bergwärts fahrende Velos in der unübersichtlichen Rechtskurve (Rebbergli) sind zu evaluieren.
- Gestalterische Massnahmen im Strassenraum können auch unter Beibehaltung von Tempo 50 zur Verbesserung der Verkehrssicherheit eingesetzt werden.

#### Abschnitt D

##### Erwägungen

- Der Abschnitt D beinhaltet nach wie vor eine starke Steigung. Neben wenigen Hauszufahrten grenzt die Strasse an ansteigendes bzw. abfallendes unbebautes Gelände.
- Die steil ansteigende Einmündung des Stichmattweges ist spitzwinklig und unübersichtlich.

##### Empfehlung

- Im Abschnitt C ist die Einführung einer Temporeduktion zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Übersichtlichkeit zweckmässig.
- Die Temporeduktion kann als Tempo-30-Zone umgesetzt werden.
- Eine Verbreiterung des Velostreifens bergwärts erhöht die Sicherheit und den Komfort für Velofahrende. In die Gegenrichtung (abwärts) ist ein Velostreifen aufgrund der ähnlichen Geschwindigkeiten nicht zwingend nötig.
- Gestalterische Massnahmen im Strassenraum können – insb. bei der Einmündung des Stichmattweges – auch unter Beibehaltung von Tempo 50 zur Verbesserung der Verkehrssicherheit eingesetzt werden.

#### Abschnitt E

##### Erwägungen

- Das westlichste Teilstück der Rütistrasse im Abschnitt E umfasst einen verschmälerten Strassenraum. Die Strasse dient der Erschliessung einiger Einfamilienhäuser und des Parkplatzes für den Vitaparcours im angrenzenden Wald.
- Ein schmales Trottoir befindet sich zwischen der Fahrbahn und den Vorplätzen.
- Die Sichtbeziehungen der Hauszufahrten sind durch Stützmauern und Bepflanzungen stark eingeschränkt.
- Es ist von reduzierten effektiven Geschwindigkeiten auszugehen, die Verkehrsmengen sind sehr gering.

##### Empfehlung

- Im Abschnitt E ist eine Temporeduktion aufgrund der beengten Verhältnisse und der fehlenden Sichtbeziehungen möglich.
- Die Temporeduktion kann als Weiterführung einer Tempo-30-Zone oder als Begegnungszone (Tempo 20; analog Neuhofstrasse) umgesetzt werden.

## 5 Umsetzung und Massnahmen

### 5.1 Einführung von Tempo 30

#### Abgrenzung der Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen

Die Zonen werden definiert und unter Einbezug der angrenzenden Quartierstrassen abgegrenzt. Die Einführung von Tempo 30 auf den Sammelstrassen bedingt, dass auf dem untergeordneten Netz ebenfalls Tempo 30 gilt.

Eine Begegnungszone kann innerhalb einer Tempo-30-Zone oder im Bereich von Tempo «Generell 50» errichtet werden.

#### Signalisation und Markierung

An den Zoneneingängen der Tempo-30-Zonen werden die Signale «Tempo-30-Zone» (Signal Nr. 2.59.1 gem. SSV) errichtet sowie die Markierung «Zone 30» gem. Norm 640 851 angebracht. Zur Verbesserung der Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit und Verdeutlichung der Grösse der Zone kann die Markierung «30» insb. bei Knoten wiederholt werden.



Abbildung 4: Signalisation Tempo-30-Zone (SSV)

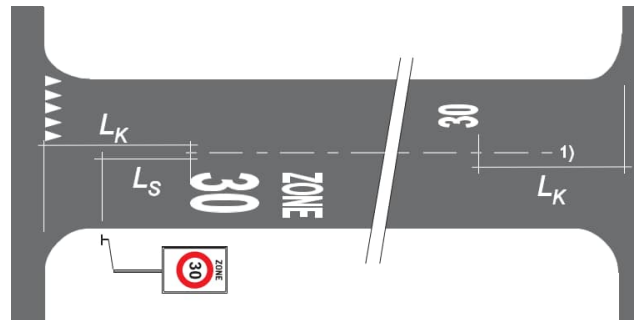


Abbildung 5: Markierungen in Tempo-30-Zonen (Norm 640 851)

An den Zoneneingängen der Begegnungszone werden die Signale «Begegnungszone» (Signal Nr. 2.59.5 gem. SSV) errichtet. Es werden keine Bodenmarkierungen angebracht.



Abbildung 6: Signalisation Begegnungszone (SSV)

Fussgängerstreifen sind innerhalb der Tempo-30-Zone nicht zulässig, ausser im Bereich von sensiblen Nutzungen wie Schulen oder Heimen. Im Perimeter Rütistrasse sind solche Nutzungen nicht vorhanden und dementsprechend ist keine Markierung von Fussgängerstreifen nötig. Eine Ausnahme könnte allenfalls eine wichtige Querung zum Bahnhofzugang darstellen, wo ein erhöhter Sicherheitsbedarf besteht. Diese Situation

bei den Treppenverbindungen zum Fischingerweg im Abschnitt B müsste in einer konkreteren Planung der Tempo-30-Zone vertieft geprüft und die Notwendigkeit eines Fussgängerstreifens beurteilt werden.

#### Verkehrsführung Velo

Der Veloverkehr wird in der Rütistrasse in den Abschnitten A bis D aktuell auf schmalen beidseitigen Velostreifen geführt. Besonders in Kurvenbereichen gibt es bergwärts diverse Konfliktpunkte und unübersichtliche Stellen.

In Tempo-30-Zonen werden grundsätzlich keine Velostreifen markiert. Im vorliegenden Fall ist (unabhängig vom Geschwindigkeitsregime) eine Verbreiterung des bergwärts führenden Velostreifens empfehlenswert (erhöhter Platzbedarf bergwärts fahrender Velos). Im Gegenzug soll der Velostreifen in Gegenrichtung aufgehoben werden, da die Geschwindigkeitsunterschiede zum MIV insb. bei Tempo 30 gering sind.

In den beiden ansteigenden und über eine Kuppe führenden Rechtskurven in den Abschnitten A und C sind zusätzlich bauliche Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für bergwärts fahrende Velos zu prüfen.

#### Bauliche und gestalterische Massnahmen

Zur Erreichung der Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit (Tempo 30) oder zur generellen Verkehrsberuhigung und Verbesserung der Verkehrssicherheit (bei Tempo 50) können bauliche Anpassungen des Charakters des Strassenraumes sinnvoll resp. erforderlich sein. Breite, übersichtliche und geradlinige Fahrbahnen wie im Abschnitt B laden zum Fahren mit erhöhten Geschwindigkeiten ein. Mit optischen und gestalterischen/baulichen Einengungen des Fahrbahnquerschnitts wie auch des gesamten Strassenraumes kann eine verlangsamende Wirkung erzielt werden. Der Einsatz solcher Elemente auf der Rütistrasse ist zweckmässig und es bieten sich folgende Möglichkeiten an:

- Seitliche Einengungen der Fahrbahn an geeigneten Orten (insb. Querungen)
- Anpassung von Einmündungen von Erschliessungsstrassen sowie evtl. bei Hauszufahrten für die Verbesserung der Übersichtlichkeit und der Einmündungssituation
- Strassenparkierung (ggf. versetzt)
- Verzahnung mit den Seitenbereichen, insb. bei Vorzonen von Gebäuden/Nutzungen (Wohngebäude)

#### 5.2 Zusätzliche Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

Folgende Massnahmen für die Verbesserung der Verkehrssicherheit sind zu empfehlen. Diese Massnahmen sind nicht zwingend abhängig von der Einführung von Tempo 30 und auch bei Tempo 50 zweckmässig.

- Zwei Rechtskurven über Kuppen: bauliche Schutzmassnahmen für Velo
- Velostreifen nur bergwärts, dafür breiter

## 6 Fazit

Das Gutachten zeigt, dass die Einführung von Tempo-30 in verschiedenen der untersuchten Abschnitte zweckmässig ist. In den Abschnitten mit Wohnnutzungen befinden sich diverse Konfliktstellen mit Einmündungen von Erschliessungsstrassen und Hauszufahrten oder weiteren unübersichtlichen Stellen. Die Einführung von Tempo 30 wird auf den Abschnitten B, C, D und E empfohlen.

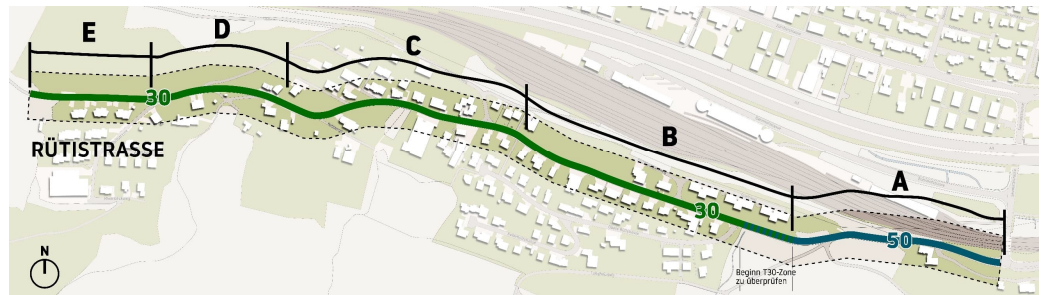


Abbildung 7: Übersicht Tempo 30-Empfehlung auf der Rütistrasse

Die Umsetzung konkreter Massnahmen zur Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten bewirken unabhängig von der Geschwindigkeitslimite eine Verkehrsberuhigung und tragen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. So kann ein grosser Teil der Ziele gegebenenfalls auch unter Beibehaltung von Tempo 50 erreicht werden.

Besonders für den Veloverkehr besteht grosses Potential zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die Einführung von Tempo-30 verringert die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Verkehrsträgern. Mit kostengünstigen Massnahmen wie der Anpassung der Velostreifen, kann eine zusätzliche Verbesserung der Sicherheit erreicht werden.

# Anhang

Anhang 1: Faktenblatt Verkehrserhebung Rütistrasse

**Verkehrsmessung**

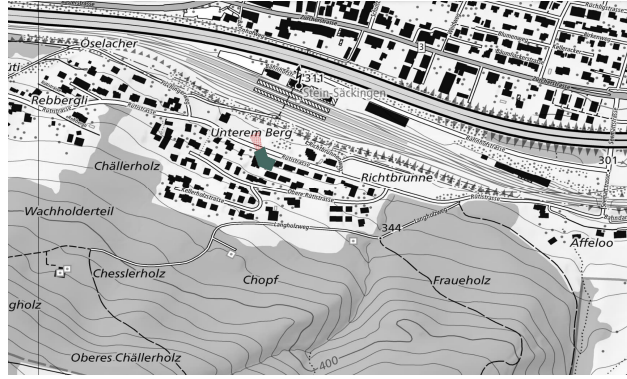
**Rütistrasse 19 (Gerät Metron 6)**

Kanton Aargau  
 Gemeinde Stein  
 Zeitraum 05. Mai bis 11. Mai 2025  
 Messart Seitenrad mit akustischer Zusatzerkennung  
 Strassenabschnitt Rütistrasse 19  
 signal. Höchstgeschwindigkeit 50 km/h

Richtung 1 nach Osten  
 Koordinaten (CH1903+LV95) 2'638'341.57, 1'265'675.11



Richtung 2 nach Westen  
 Koordinaten (CH1903+LV95) 2'638'341.57, 1'265'675.11



**Bemerkungen (Wetter, Unvorhergesehenes, etc.)**

Die Fahrzeugmengen beziehen sich auf den motorisierten Verkehr. Velos sind im DTV, DWV und den Gesamtsummen nicht enthalten.  
 Die Geschwindigkeitswerte beziehen sich ebenfalls auf den motorisierten Verkehr.

**Zusammenfassung der Kennwerte**

Wenn nicht anders angeführt, handelt es sich um Querschnittswerte.

**Verkehrsbelastung und Zusammensetzung**

		DTV	DWV
PW/Lieferwagen	[Fz/Tag]	457 97%	478 98%
Schwererkehr	[Fz/Tag]	3 1%	5 1%
Motorräder	[Fz/Tag]	11 2%	7 2%
Velos	[Fz/Tag]	20	20
<b>Total</b>	<b>[Fz/Tag]</b>	<b>471 100%</b>	<b>490 100%</b>
MSP (07-08)	[Fz/h]	25	31
ASP (17-18)	[Fz/h]	34	38

**Lärmintensive Fahrzeuge**

	DTV	DWV
Gesamt (24 h) [Fz/Tag]	14	12
Tag (16 h) [Fz/Tag]	13	12
Nacht (8 h) [Fz/Tag]	1	0

**Geschwindigkeiten [km/h]**

	Richtung 1			Richtung 2		
	V <sub>85</sub>	V <sub>50</sub>	V <sub>10</sub>	V <sub>85</sub>	V <sub>50</sub>	V <sub>10</sub>
Gesamt (24h)	50	43	42	48	43	42
Tag (06-22h)	50	43	42	48	43	42
Nacht (22-06h)	50	44	43	49	42	41

Die lärmintensiven Fahrzeuge setzen sich aus den Fahrzeugklassen Schwerkraft und Motorrad zusammen.

**Detaillierte Gesamtergebnisse**

Stunde	DTV					DWV					DTV Querschnitt					DWV Querschnitt					
	Pw/Lw	SV	Motorrad	Velo	Gesamt	Pw/Lw	SV	Motorrad	Velo	Gesamt	Pw/Lw	SV	Motorrad	Velo	Gesamt	Pw/Lw	SV	Motorrad	Velo	Gesamt	
00-01	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1
01-02	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1
02-03	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03-04	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1
04-05	2	0	0	0	2	1	0	0	0	1	3	0	0	0	3	3	0	0	0	3	3
05-06	8	0	0	0	8	2	0	0	0	2	10	0	0	10	2	9	0	0	10	12	12
06-07	8	0	1	0	9	2	0	0	0	2	12	0	1	13	2	11	0	1	12	14	14
07-08	18	0	0	1	18	7	0	0	1	7	22	0	0	22	9	25	0	0	25	31	31
08-09	17	0	0	0	18	10	0	0	1	10	18	0	0	19	11	28	1	0	1	28	29
09-10	14	0	0	1	14	13	0	0	1	14	13	0	0	13	13	28	0	0	2	28	26
10-11	19	0	0	1	19	14	0	1	1	14	18	0	0	1	13	33	0	1	1	34	31
11-12	15	0	0	1	15	17	0	1	2	18	15	0	0	1	15	32	0	1	3	33	32
12-13	12	0	1	1	13	17	0	0	1	18	11	0	0	1	11	29	0	1	3	31	29
13-14	18	0	1	2	19	17	0	0	1	18	19	0	0	1	20	35	1	1	3	37	37
14-15	16	0	0	1	16	12	0	0	1	13	15	0	0	1	15	28	0	1	2	29	27
15-16	17	0	0	2	17	17	0	1	1	18	17	0	0	1	18	34	0	1	3	35	36
16-17	13	0	0	1	13	22	0	0	2	22	13	0	0	2	23	35	0	0	3	35	36
17-18	16	0	0	1	16	18	0	0	1	18	18	0	0	1	18	33	0	0	2	34	38
18-19	14	0	0	0	14	19	0	0	2	19	16	0	0	1	16	33	0	1	2	34	38
19-20	9	0	1	0	9	11	0	0	1	11	10	0	0	1	10	20	0	1	1	21	22
20-21	5	0	0	0	5	9	0	0	0	9	5	0	0	0	5	15	0	0	0	15	14
21-22	5	0	0	0	5	9	0	0	0	9	4	0	0	0	4	14	0	0	0	14	14
22-23	2	0	0	0	2	6	0	0	1	6	2	0	0	0	2	8	0	0	1	8	7
23-24	1	0	0	0	1	3	0	0	0	3	1	0	0	0	1	4	0	0	0	4	4
<b>Gesamt (24h)</b>	<b>228</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>14</b>	<b>237</b>	<b>228</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>15</b>	<b>234</b>	<b>239</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>246</b>	<b>238</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>11</b>	<b>244</b>	<b>478</b>
<b>Tag (06-22h)</b>	<b>215</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>14</b>	<b>223</b>	<b>215</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>14</b>	<b>220</b>	<b>224</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>231</b>	<b>226</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>232</b>	<b>430</b>
<b>Nacht (22-06h)</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>14</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>12</b>	<b>27</b>
<b>MSP (07-08h)</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>22</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>22</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>25</b>
<b>ASP (17-18h)</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>20</b>	<b>33</b>
Anteil LW (24h)		1%				1%					1%					1%					1%
Anteil LW Tag (06-22h)		1%				1%					1%					1%					1%
Anteil LW Nacht (22-06h)		0%				0%					0%					0%					0%

**Lärmintensive Fahrzeuge (Lastwagen und Motorräder)**

Gesamt (24h)	2	6	8	1	4	6	3	4	6	2	4	6	3	11	14	5	7	12
Tag (06-22h)	2	6	8	1	4	6	3	4	6	2	3	5	3	10	13	5	7	12
Nacht (22-06h)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0

**Tages- und Nachtverkehr**

durchschnittliche stündliche Verkehrsmenge im Querschnitt während der Tag- resp. Nachtstunden

N1 [Fz/h]

28

Nn1 [Fz/h]

3

durchschnittlicher Anteil lärmintensiver Fahrzeuge im Querschnitt während der Tag- resp. Nachtstunden

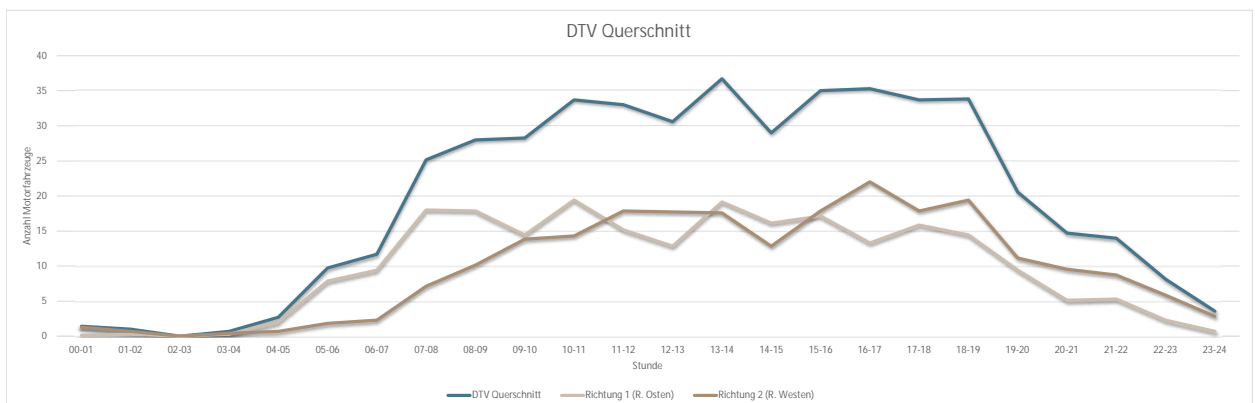
N2 [%]

3%

Nn2 [%]

3%

**Tagesganglinien**



metron

Stahlrain 2  
Postfach

5201 Brugg  
Schweiz

[info@metron.ch](mailto:info@metron.ch)  
+41 56 460 91 11