

MOBILITÄT

Wirkungskontrolle
Südwestumfahrung Sins

11. Juli 2025

Departement
Bau, Verkehr und Umwelt

Herausgeber

Kanton Aargau
Departement Bau, Verkehr und Umwelt
Abteilung Verkehr
Entfelderstrasse 22
5001 Aarau
www.ag.ch

Redaktion

Simon Schmutz

Inhalt

Lorenz Jordi, Adrian Leuenberger
AKP Verkehrsingenieur AG
Habsburgerstrasse 26
6003 Luzern

Copyright

© 2025 Kanton Aargau

Inhalt

1	Ausgangslage	4
2	Das Projekt Südwestumfahrung Sins	5
3	Überprüfung der Zielerreichung	7
3.1	Übersicht Ziele	7
3.2	Verkehrsentlastung im Dorfzentrum von Sins	8
3.3	Verbesserter Verkehrsfluss von privatem und öffentlichem Verkehr	10
3.4	Die Verkehrssicherheit wird erhöht – Die Unfallgefahr und die Unfallschwere werden verringert	14
4	Gesamtfazit Wirkungskontrolle	16
5	Grundlagen und Abkürzungen	17
5.1	Grundlagendokumente	17
5.2	Abkürzungsverzeichnis	17

1 Ausgangslage

In der Gemeinde Sins kommen die beiden Nord-Süd-Hauptverkehrsachsen des Bünztals und des Reusstals zusammen. Am Kreisel Einhornplatz treffen sich die Achsen von Bremgarten (K260) und von Muri (K124) sowie am Kreisel im Süden die Achsen von Cham (K126) und von Oberrüti (K125).

Die Strecke zwischen den beiden Kreiseln Einhornplatz und Eichfeld ist mit über 18'000 Fahrzeugen pro Tag stark belastet. Ebenfalls stark belastet ist die Strasse in Richtung Muri. In den letzten Jahren ist die Verkehrsbelastung überproportional gestiegen und hat seit der Eröffnung der neuen Reussbrücke um jährlich fünf Prozent zugenommen. Der Anteil des Durchgangsverkehrs liegt bei rund 64 Prozent.

Die Grenzwerte der Lärmschutz-Verordnung werden entlang der Ortsdurchfahrt überschritten. Ebenso liegt die Schadstoffbelastung nahe bei, respektive teilweise über den Immissionsgrenzwerten. Die Südwestumfahrung Sins (neue K124) soll das stark belastete Dorfzentrum und dessen Zufahrtsachsen vom Verkehr entlasten.

Der Grosse Rat hat 1980 die Südwestumfahrung Sins ins Mehrjahresprogramm 1980–1985 für den Ausbau der Kantonsstrassen aufgenommen. In der Folge hat der Grosse Rat die Südwestumfahrung Sins im kantonalen Richtplan 1996 als Zwischenergebnis und 2006 als Festsetzung aufgenommen.

Von Norden nach Süden umfasst das Projekt Südwestumfahrung:

- den schneckenförmigen Kreisel Bachtal mit einem Durchmesser von rund 36 Metern
- die 67 Meter lange Bachtalbrücke
- den 912 Meter langen Tagbautunnel inklusive Zentrale und Fluchtwege
- das südliche Trasse von 40 Metern Länge
- die Velo- und Fussgängerüberführung Schürmatt von 40 Metern Länge
- den umzubauenden Kreisel Eichfeld mit rund 42 Metern Durchmesser, ellipsenförmig.

Bestandteil des Projekts Südwestumfahrung Sins ist auch die Anpassung und Aufwertung der Aarauerstrasse (K124), die aus dem Kantonsstrassennetz entlassen und in einem instand gestellten Zustand an die Gemeinde Sins übergeben werden soll. Über die Notwendigkeit und Ausgestaltung weiterer Massnahmen an der Luzernerstrasse (K125) wird erst nach Vorliegen der Resultate aus dem Verkehrsmonitoring entschieden.

Das Vorher-Monitoring fand vom 3. bis 16. November 2018 statt (ergänzende Erhebungen vom 1.–14. November 2019).

Die Eröffnung der Südwestumfahrung Sins erfolgte am 13. September 2021.

Das Nachher-Monitoring wurde im Zeitraum vom 1. bis 14. Mai 2023 durchgeführt.

2 Das Projekt Südwestumfahrung Sins

Die nachstehende Abbildung zeigt die Südwestumfahrung Sins, welche die Gemeinde Sins südwestlich umfährt.

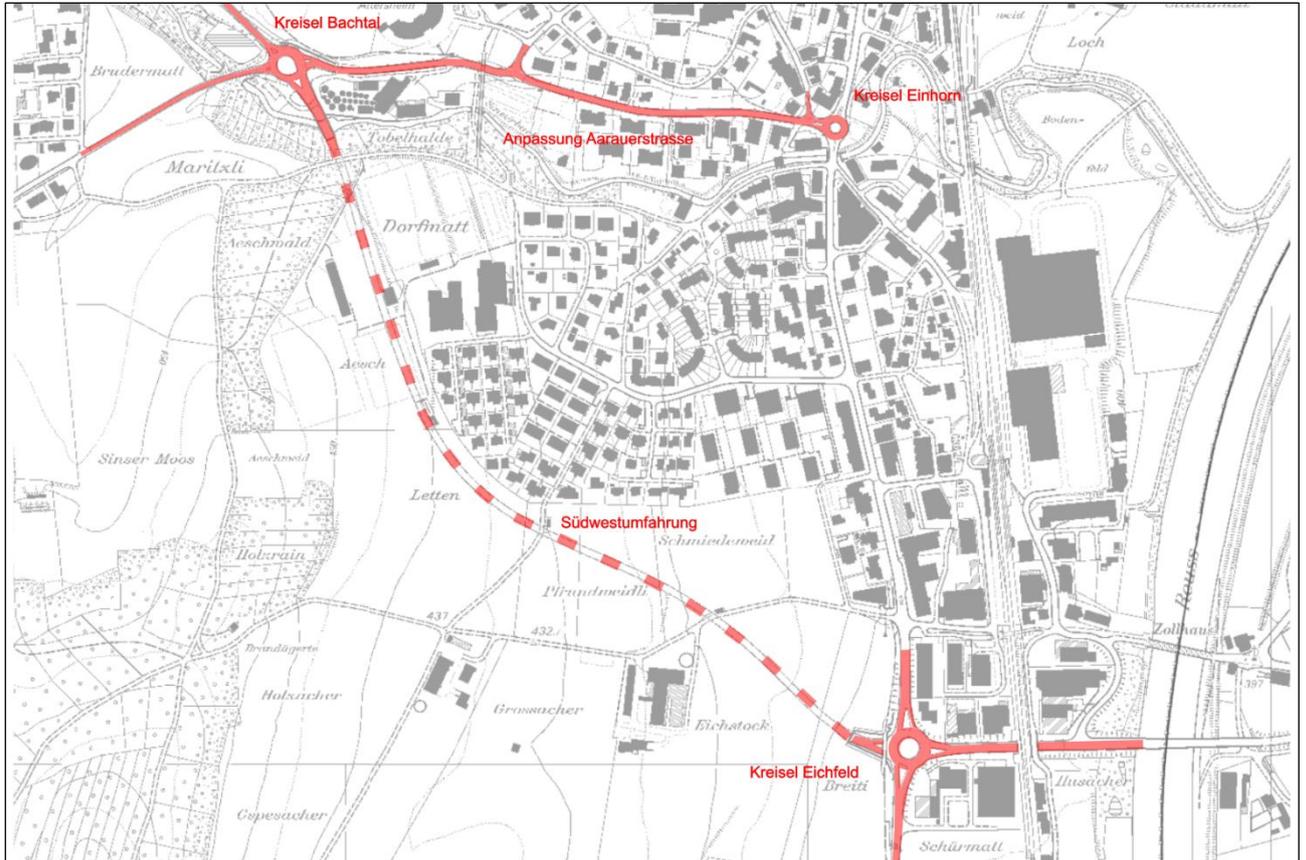


Abbildung 1: Übersichtsplan Projekt

Kreisel Bachtal

- Am Kreisel Bachtal treffen die Aarauerstrasse aus Richtung Muri (K124), die Aettenschwilerstrasse (K346), die Aarauerstrasse aus Richtung Sins sowie die Südwestumfahrung zusammen.
- Der vierarmige Kreisel ist teilweise einstreifig, weist jedoch von der Umfahrung Richtung Norden eine leistungsfähige zweistreifige Zufahrt auf; auch die Kreisfahrbahn ist in diesem Sektor zweistreifig.



Abbildung 2: Kreisel Bachtal

Kreisel Eichfeld

- Im Süden schliesst die Südwestumfahrung am Kreisel Eichfeld an das bestehende Strassen-netz an.
- Hier kann via Luzernerstrasse (K125) nach Sins, über die Sinslerstrasse (K126) zum Auto-bahnanschluss Cham und via Luzernerstrasse (K125) nach Oberrüti gefahren werden.
- Der Kreisel weist auf der Nord-Süd-Achse in beide Richtungen eine leistungsfähige, zwei-spurige Fahrbahn auf.



Abbildung 3: Kreisel Eichfeld

Umgestaltung Aarauerstrasse

- Vor der Eröffnung der Südwestumfahrung hatte die Aarauerstrasse einen verkehrsorientierten Charakter.
- Die Fahrbahn wies eine Breite von 7,5 Metern auf, das einseitige Trottoir eine Breite von 2 Metern.

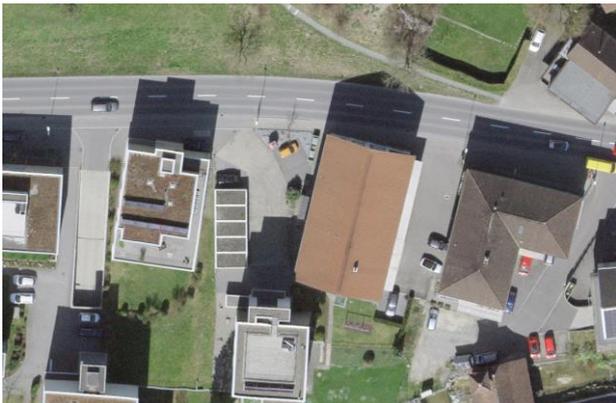


Abbildung 4: Aarauerstrasse vor Eröffnung Südwestumfahrung

- Nach der Eröffnung der Umfahrungsstrasse wurden auf der Aarauerstrasse flankierende Massnahmen umgesetzt.
- Die Fahrbahn wurde zugunsten eines breiteren Trottoirs auf sechs Meter verschmälert.
- Dorfauswärts wurde ein Radstreifen markiert.



Abbildung 5: Aarauerstrasse nach Eröffnung Südwestumfahrung

3 Überprüfung der Zielerreichung

3.1 Übersicht Ziele

Die Zielsetzungen stammen aus der Botschaft 12.278 [3] und sind nachstehend aufgeführt.

Nr.	Ziel	Beurteilung
1	Das Dorfzentrum von Sins wird vom motorisierten Individualverkehr und dessen negativen Auswirkungen (Lärm, Schadstoffe, Energieverbrauch) entlastet.	Kapitel 3.2
2	Der private Verkehr und der öffentliche Verkehr werden verflüssigt.	Kapitel 3.3
3	Die Verkehrssicherheit wird erhöht. Die Unfallgefahr und die Unfallschwere werden verringert	Kapitel 3.4

3.2 Verkehrsentlastung im Dorfzentrum von Sins

Basierend auf Verkehrserhebungen vor und nach Inbetriebnahme der Südwestumfahrung Sins wurden deren verkehrliche Auswirkungen analysiert. Die Zahlen vor der Eröffnung stammen aus dem Bericht des Vorher-Monitorings [1]. Die Messdaten für den Zeitraum nach der Eröffnung der Umfahrungsstrasse stammen aus dem Bericht des Nachher-Monitorings [2]. Die Prognosebelastungen sind im Anhang (Abbildung 12) ersichtlich.

In der nachstehenden Abbildung sind rot die Strassenachsen mit einer massgeblichen Verkehrszunahme und grün diejenigen mit einer Verkehrsabnahme dargestellt. Strassenachsen mit Veränderungen von unter fünf Prozent beim durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) sind schwarz dargestellt.

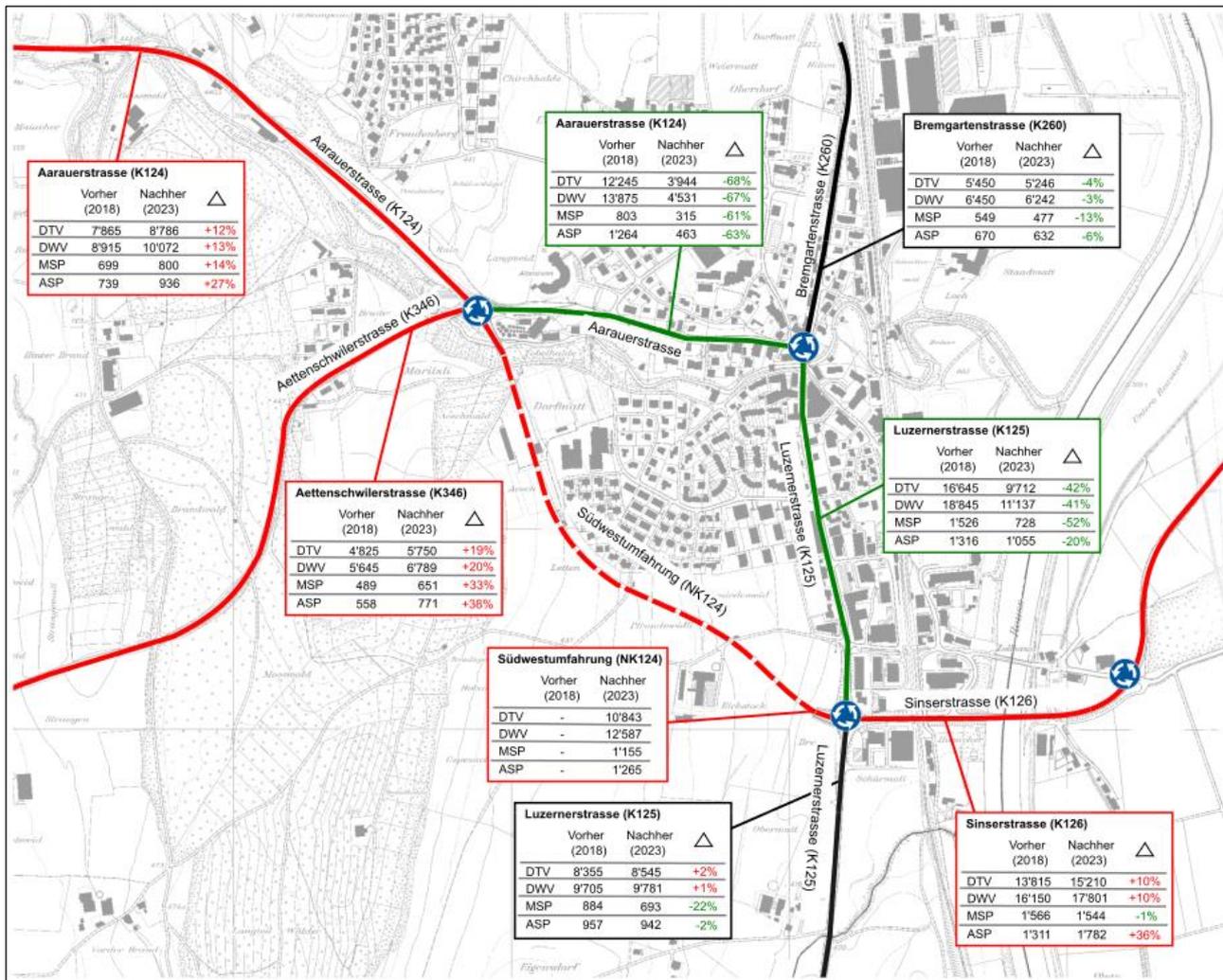


Abbildung 6: Vergleich Verkehrsmengen vor und nach Eröffnung der Südwestumfahrung Sins

Verlagerung auf Südwestumfahrung

- Die Südwestumfahrung Sins (NK124) wies ein Jahr nach Eröffnung eine Verkehrsbelastung von zirka 10'900 Fahrzeugen pro Tag auf.
- Der Prognosewert 2025 von rund 11'600 Fahrzeugen pro Tag ist nahezu erreicht.
- In der Abendspitzenstunde zwischen 17.00 und 18.00 Uhr war das Verkehrsaufkommen mit 1'265 Fahrzeugen pro Stunde leicht höher als in der Morgenspitzenstunde.

Entlastung Dorfzentrum Sins

- Auf der Luzernerstrasse (K125) im Dorfzentrum von Sins, welche früher eine Verkehrsbelastung von rund 16'700 Fahrzeugen pro Tag aufwies, verkehren noch rund 9'700 Fahrzeuge pro Tag, was einer Verkehrsabnahme von 42 Prozent entspricht.
- Auf der Aarauerstrasse sind die Auswirkungen noch grösser. Hier wurden früher zirka 12'200 Fahrzeuge pro Tag gezählt; heute sind es unter 4'000 Fahrzeuge pro Tag (minus 68 Prozent).
- Prognostiziert wurden auf der Aarauerstrasse zirka 3'100 Fahrzeuge pro Tag. Dieses Verkehrsaufkommen wird um 800 Fahrzeuge pro Tag überschritten.
- Die starke Entlastung auf der Achse durch das Zentrum führt zu einer Verringerung der Lärm- und Schadstoffbelastung. Dadurch konnte die Aufenthaltsqualität auf der Luzerner- und der Aarauerstrasse verbessert werden.
- Das Verkehrsaufkommen auf der Bremgartenstrasse aus Richtung Bremgarten und Mühlau (K260) hat leicht abgenommen.

Verkehrsentwicklung Zulaufstrecken

- Auf der östlichen Zufahrt der Sinsenerstrasse aus Richtung Anschluss Cham hat das Verkehrsaufkommen über den ganzen Tag um 10 Prozent und während der Abendspitzenstunde um 36 Prozent zugenommen.
- Auf den westlichen Zulaufstrecken hat der Verkehr ebenfalls zugenommen: Auf der Aarauerstrasse aus Richtung Muri und Auw (K124) um 12 Prozent über den ganzen Tag und um 27 Prozent während der Abendspitzenstunden, auf der Aetenschwilerstrasse aus Richtung Abtwil (K346) um 19 Prozent über den ganzen Tag und um 38 Prozent während der Abendspitzenstunde.
- Die grosse Zunahme in der Abendspitzenstunde deutet darauf hin, dass infolge der Überlastung im Zentrum vorher der Verkehr teilweise auf andere Routen ausgewichen ist, und nun auf die Umfahrungsstrasse zurückverlagert wurde, entsprechend der Funktion von Kantonsstrassen.
- Es ist aber auch möglich, dass die Umfahrung insbesondere während der Abendspitzenstunde Ausweichverkehr von der überlasteten Autobahn anzieht, z. B. zwischen den Räumen Hochdorf und Cham. Diese Effekte werden beobachtet und gegebenenfalls weitere Massnahmen wie Dosierung geprüft.
- Durch die konstanteren Fahrgeschwindigkeiten konnten die Schadstoffbelastung und der Energieverbrauch tendenziell auch gesamthaft reduziert werden. Dieser Effekt wurde jedoch nicht genauer untersucht, wobei langfristig auch allfälliger Mehrverkehr berücksichtigt werden müsste.

Das Ziel einer Entlastung des Zentrums wird als erreicht beurteilt. Auf der Aarauerstrasse nahm der Verkehr um 68 Prozent ab. Auf der Luzernerstrasse beträgt die Abnahme 42 Prozent. Dies führt zu einer Reduktion der Lärm- und Schadstoffbelastung und einer erhöhten Aufenthaltsqualität im Zentrum von Sins.

3.3 Verbesserter Verkehrsfluss von privatem und öffentlichem Verkehr

Die Beurteilung des Verkehrsflusses erfolgt anhand der Zufahrtsbelastungen und der Rückstaulängen zum Kreisel Einhorn und zum Kreisel Eichfeld sowie der Verlustzeiten des Busverkehrs.

Die Verkehrsbelastungen und Rückstaulängen wurden an zwei Wochentagen während der Morgenspitzenstunde (MSP) von 07.00 bis 08.00 Uhr und während der Abendspitzenstunde (ASP) von 17.00 bis 18.00 Uhr erhoben. Die Vorher-Erhebung fand vom Mittwoch, 7. November, bis Donnerstag, 8. November 2018 statt. Die Nachher-Erhebung wurde am Donnerstag, 4. Mai 2023 (MSP und ASP), am Mittwoch, 10. Mai 2023 (MSP), und am Donnerstag, 11. Mai 2023 (ASP), durchgeführt. Für die Analysen wurden die Verkehrsbelastungen der beiden Erhebungen gemittelt.

Da die Beobachtungen nicht alle Knotenzufahrten umfassten, wurden ergänzend Auswertungen der Verkehrssituation von Google-Maps aus dem Jahr 2018 [6] hinzugezogen.

Zur besseren Beurteilung des Verkehrsflusses und der Rückstaus auf der Umfahrung wurde ergänzend 2025 die Verkehrssituation aus GoogleMaps (Verkehr) in den Spitzenstunden vom 15. Januar bis 22. Januar 2025 in 5-Minuten-Intervallen ausgewertet.

3.3.1 Rückstausituation Morgenspitzenstunde

Die folgende Abbildung zeigt die Knotenbelastungen am Kreisel Einhorn und am Kreisel Eichfeld sowie die mittleren und maximalen Rückstaus vor und nach der Realisierung der Südwestumfahrung Sins während der Morgenspitzenstunde.

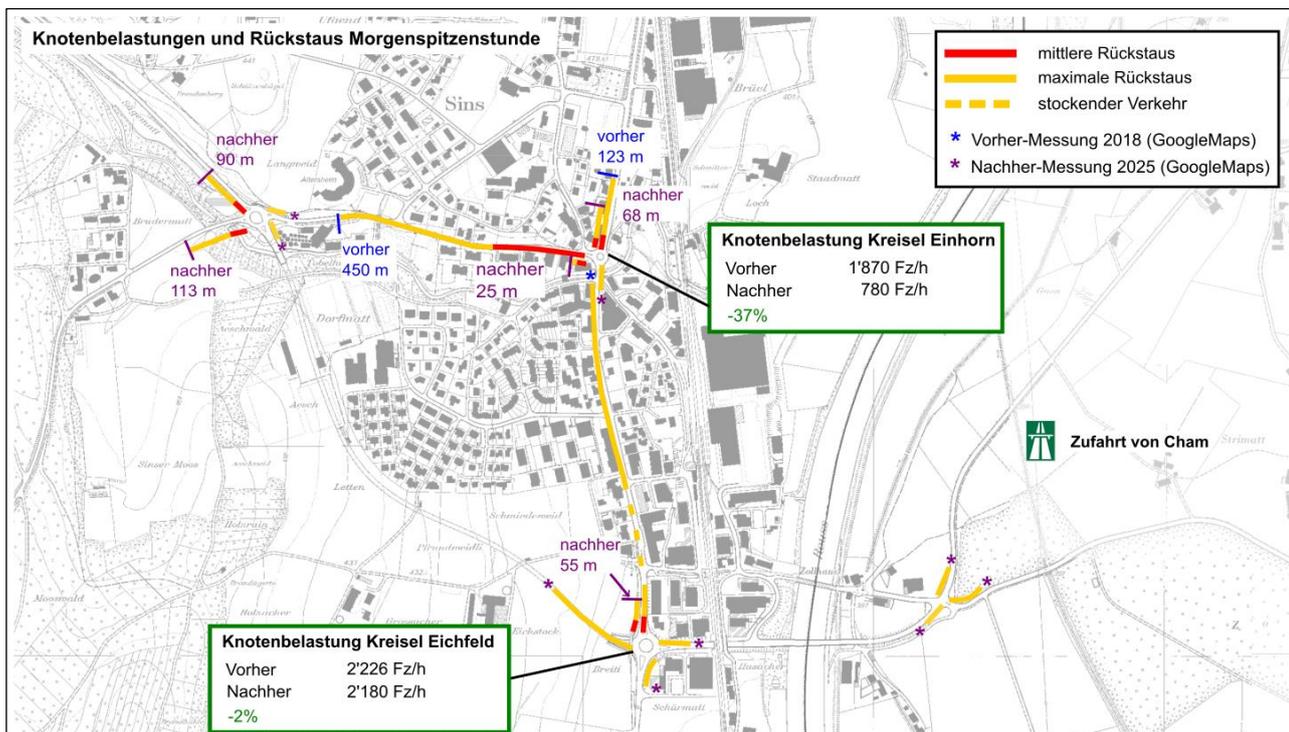


Abbildung 7: Vergleich Rückstaulängen vor- und nach Eröffnung der Südwestumfahrung Sins während der Morgenspitzenstunde

Vorher: Lange Rückstaus auf der Aarauer- und Luzernerstrasse

- An der Zufahrt der Aarauerstrasse zum Kreisel Einhorn bauten sich in der Morgenspitzenstunde lange Rückstaus von 450 Metern Länge auf. Dadurch wurde der Verkehrsfluss stark verlangsamt.
- Auf der Luzernerstrasse floss der Verkehr in südlicher Richtung ab dem Kreisel Einhorn bis zum Kreisel Eichfeld sehr langsam. Die hohe Verkehrsmenge führte immer wieder zu stockendem Verkehr und zu Rückstaus.

Nachher: Verflüssigung Verkehr im Zentrum

- Nach der Realisierung der Südwestumfahrung Sins reduzierten sich die Rückstaus an der Zufahrt der Aarauerstrasse auf 25 Meter. Dadurch können die Fahrzeuge mit vernachlässigbaren Zeitverlusten ins Zentrum von Sins gelangen.
- Auf der Luzernerstrasse in Richtung Kreisel Eichfeld fliesst der Verkehr deutlich besser als früher.
- An den Zufahrten der Umfahrungsstrasse sind die maximalen Rückstaus kurz und das grosse Verkehrsaufkommen kann durch die leistungsfähigen Kreisels bewältigt werden.

3.3.2 Rückstausituation Abendspitzenstunde

Die folgende Abbildung zeigt die Knotenbelastungen am Kreisel Einhorn und am Kreisel Eichfeld sowie die mittleren und maximalen Rückstaus vor und nach der Realisierung der Südwestumfahrung Sins während der Abendspitzenstunde:

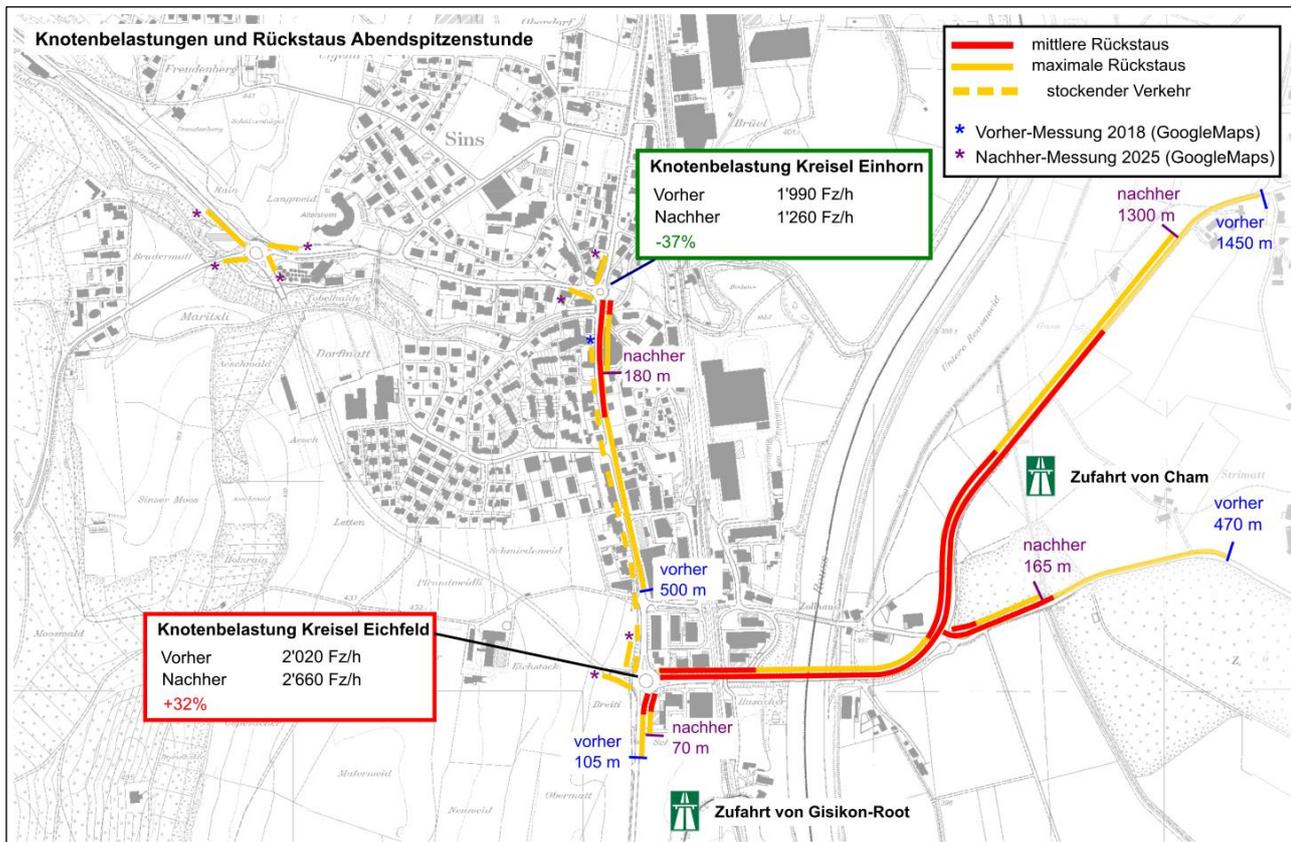


Abbildung 8: Vergleich Rückstaulängen vor- und nach Eröffnung der Südwestumfahrung Sins während der ASP

Vorher: Stauender Verkehr an Zufahrt Cham bis Kreisel Einhorn

- Vor der Umfahrung entstanden an der Zufahrt von Cham zum Kreisel Eichfeld maximale Rückstaus von 1'450 Meter Länge. Auch die mittleren Rückstaus waren über ein Kilometer lang, mit entsprechend hohen Zeitverlusten der Verkehrsteilnehmer.
- An der Zufahrt der Luzernerstrasse zum Kreisel Einhorn bauten sich 500 Meter lange Rückstaus auf. Der Verkehrsfluss war entsprechend stark verlangsamt.
- Auch in der Gegenrichtung war der Verkehrsfluss infolge stockenden Verkehrs teilweise stark verlangsamt.

Nachher: Flüssiger Verkehrsablauf im Zentrum

- Mit der Eröffnung der Südwestumfahrung nahm die Knotenbelastung am Kreisel Einhorn

und damit die maximalen Rückstaus stark ab, was den Verkehrsfluss verbesserte.

- Mit dem Ausbau des Kreisels Eichfeld zu einem zweispurigen Turbokreisel konnte dessen Leistungsfähigkeit deutlich gesteigert werden. An der Zufahrt von Cham können pro Stunde zusätzlich 500 Fahrzeuge verarbeitet werden.
- An der Zufahrt von Cham zum Kreisel Eichfeld bauten sich immer noch lange Rückstaus auf; diese konnten jedoch verkürzt werden. Die Zeitverluste an der Zufahrt nahmen dadurch trotz deutlich höherer Zufahrtsbelastung ab.
- An den Zufahrten der Umfahrungsstrasse wurden nur kurze Rückstaus registriert.

Das Ziel der Verflüssigung des privaten Verkehrs konnte mit der Realisierung der Südwestumfahrung erreicht werden, indem die Rückstaulängen sowohl in der Morgen- als auch in der Abendspitzenstunde gesamthaft deutlich abgenommen haben.

3.3.3 Verspätungen Busverkehr

Die folgende Abbildung zeigt die Ankunftsverspätungen der Buslinie 347 (Fenkrieden, Aettenschwil–Sins) vor und nach Realisierung der Südwestumfahrung Sins. Dazu wurden die Fahrplanabweichungen während der Hauptverkehrszeiten morgens und abends vom 1. März bis 31. Mai 2019 (vor Umfahrung) und im gleichen Zeitraum des Jahres 2024 ausgewertet.

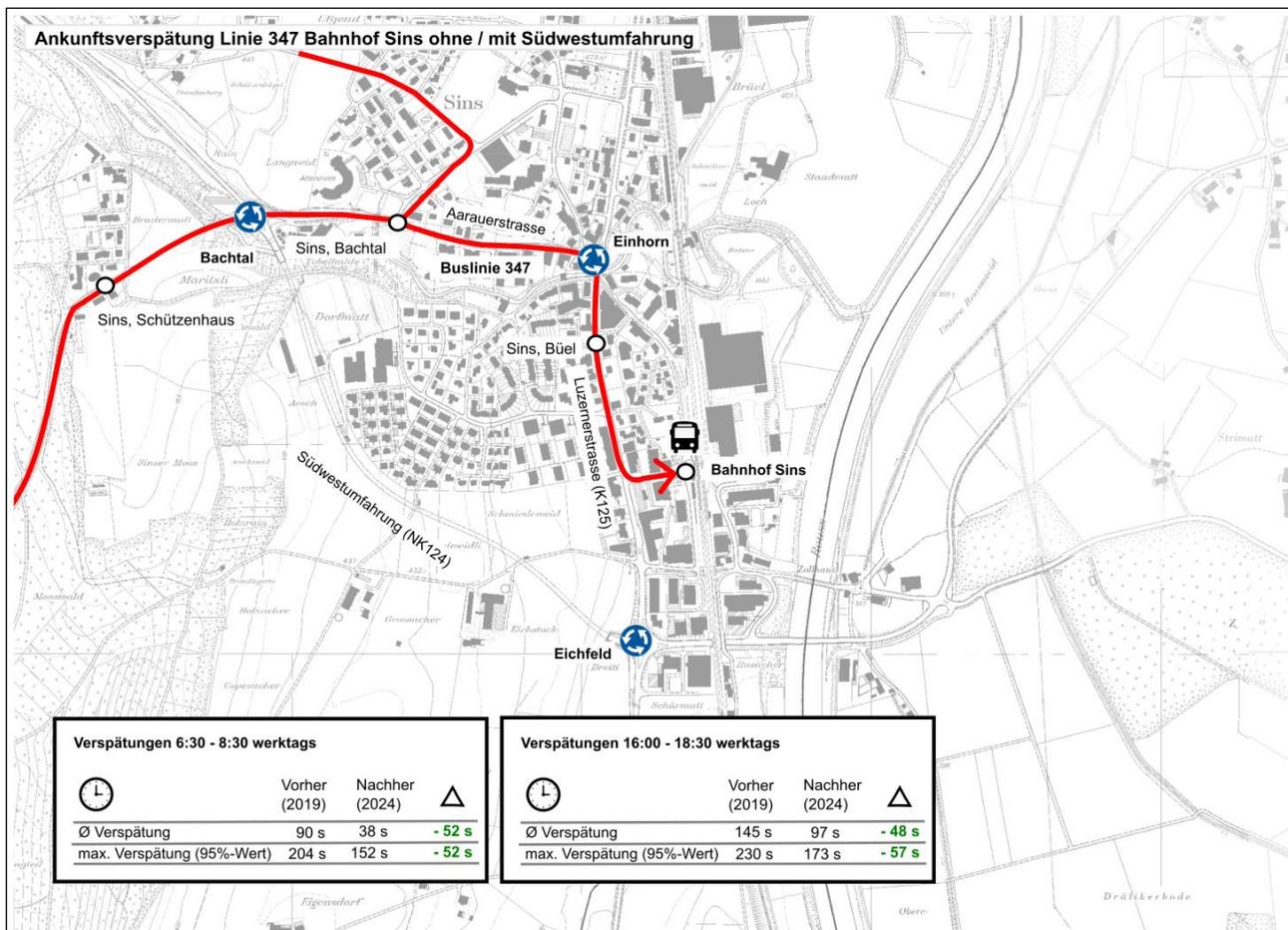


Abbildung 9: Ankunftsverspätung Linie 347 Bahnhof Sins ohne / mit Südwestumfahrung (95 Prozent-Wert: 95 Prozent der Kurse sind höchstens soviel verspätet, 5 Prozent der Kurse sind noch stärker verspätet)

Busse infolge Umfahrung weniger verspätet

- Die Buslinie 347 verkehrt über die Aarau- und die Luzernerstrasse zum Bahnhof Sins. Die Auswertungen zeigen, dass die Busse vor Realisierung der Umfahrung bis zur Haltestelle Büel noch pünktlich unterwegs waren. Ab der Haltestelle Büel sind die Verspätungen dann stark angestiegen.
- Im Durchschnitt waren die Busse vor Realisierung der Umfahrung während der Hauptverkehrszeit morgens bei Ankunft am Bahnhof Sins um 90 Sekunden verspätet. Abends betrug die Verspätung 145 Sekunden.
- Die maximalen Verspätungen betragen 204 Sekunden (zirka 3,5 Minuten) morgens und 230 Sekunden (zirka 4 Minuten) abends. Die minimale Umsteigezeit auf die S-Bahn

betrug drei Minuten, so dass Anschlüsse teilweise nicht gewährleistet waren.

- Nach Eröffnung der Umfahrung wurden die durchschnittlichen Verspätungen morgens wie abends um zirka 50 Sekunden reduziert.
- Die maximalen Verspätungen betragen noch 152 Sekunden (zirka 2,5 Minuten) morgens und 173 Sekunden (zirka 3 Minuten) abends.
- Die minimalen Umsteigezeiten auf die S-Bahn betragen heute vier Minuten. Durch die geringeren Verspätungen und die längeren Umsteigezeiten konnte die Anschlusssicherheit somit verbessert werden.

Das Ziel der verbesserten Zuverlässigkeit des Busverkehrs konnte mit der Realisierung der Südwestumfahrung erreicht werden, indem die durchschnittlichen Verspätungen um rund eine Minute reduziert wurden.

3.4 Die Verkehrssicherheit wird erhöht – Die Unfallgefahr und die Unfallschwere werden verringert

Die Beurteilung der Verkehrssicherheit erfolgt anhand der Analyse der Unfalldaten vor- und nach der Realisierung der Südwestumfahrung Sins gemäss VUGIS-Auswertungen [4][5].

Unfälle vor dem Bau der Südwestumfahrung (1. Januar 2016 bis 31. Dezember 2020, 5 Jahre)



Abbildung 10: Unfälle vor dem Bau der Südwestumfahrung (2016–2020)

Unfälle nach dem Bau der Südwestumfahrung (1. Januar 2022 bis 31. Dezember 2023, 2 Jahre)



Abbildung 11: Unfälle nach dem Bau der Südwestumfahrung (2022–2023)

Abnahme der Unfallzahl im Gesamtperimeter

- Die Unfälle vor der Realisierung der Umfahrung wurden für die Jahre 2016 bis 2020 ausgewertet (28 Unfälle). Für die Unfälle nach dem Umbau liegt eine VUGIS-Auswertung von 2022 bis 2023 vor (7 Unfälle). Die beiden dargestellten Plots sind aufgrund der kurzen Dauer der Nachher-Betrachtung nicht vergleichbar.
- Als Indikator zum Vergleich der Verkehrssicherheit wurden die Unfälle pro Jahr vor und nach der Realisierung der Südwestumfahrung verglichen. Vorher ereigneten sich auf den Kantonsstrassen im Perimeter durchschnittlich zwischen fünf und sechs Unfälle pro Jahr. Nach der Fertigstellung der Südwestumfahrung konnte die Unfallzahl auf drei bis vier Unfälle pro Jahr reduziert werden.
- Aufgrund des kurzen Betrachtungszeitraums nach der Eröffnung der Südwestumfahrung können jedoch noch keine signifikanten Angaben zu Veränderungen in den Unfallzahlen gemacht werden.

Unfallschwere

- Als Indikator zur Beurteilung der Unfallschwere wurde weiter die Schwere der Verletzungen betrachtet. Im betrachteten Zeitraum vor Eröffnung der Südwestumfahrung (6 Jahre) ereigneten sich 11 Unfälle mit Sachschaden, 14 Unfälle mit Leichtverletzten und 3 Unfälle mit Schwerverletzten.

- Nach der Realisierung der Südwestumfahrung gab es im Zeitraum von zwei Jahren zwei Unfälle mit Sachschaden, drei Unfälle mit Leichtverletzten und keine Unfälle mit Schwerverletzten.

Weniger Unfälle auf der Ortsdurchfahrt

- Auf der Aarauerstrasse ereigneten sich vorher zahlreiche Unfälle, darunter viele Schleuder- und Selbstunfälle. Seit der Entlastung und Umgestaltung der Aarauerstrasse wurden dort keine Unfälle mehr registriert, was auf den schmaleren Strassenquerschnitt, die tendenziell tieferen Geschwindigkeiten und die reduzierte Verkehrsbelastung zurückgeführt werden kann.
- Auf der Luzernerstrasse ereigneten sich vor Eröffnung der Umfahrung ebenfalls zahlreiche, teils schwere Unfälle. Im betrachteten Zeitraum nach der Eröffnung der Umfahrung haben sich noch zwei leichte Unfälle ereignet.

Das Ziel einer verbesserten Verkehrssicherheit konnte basierend auf den bisher vorliegenden Unfallzahlen gesamthaft, aber insbesondere auf der Ortsdurchfahrt, erreicht werden. In den ersten zwei Jahren nach Inbetriebnahme konnten sowohl die jährliche Anzahl der Unfälle als auch die Unfallschwere gegenüber den Vorjahren reduziert werden.

4 Gesamtfazit Wirkungskontrolle

Mit dem Projekt Südwestumfahrung Sins konnte die Aufenthaltsqualität im und die Erreichbarkeit des Zentrums erhöht werden, indem der Verkehr auf der Ortsdurchfahrt reduziert und verstetigt wurde.

Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Umfahrungsstrasse hat der Verkehr auf der Luzernerstrasse (minus 42 Prozent) und der Aarauerstrasse (minus 68 Prozent) im Dorfzentrum von Sins deutlich abgenommen. Dagegen hat der Verkehr auf den Zufahrten aus Richtung Auw, Abtwil oder Cham ausserhalb des Zentrums vor allem in der Abendspitzenstunde zugenommen, was auf eine Rückverlagerung von Ausweichverkehr hindeutet.

Als Folge der Verkehrsentlastung ergibt sich im Zentrum Sins eine reduzierte Lärm- und

Schadstoffbelastung, was zu einer höheren Aufenthaltsqualität und einer gesteigerten Attraktivität der Gemeinde als Wohn- und Arbeitsplatzstandort beiträgt.

Die Verkehrsabnahme führt zu geringeren Rückstaus und einem besseren Verkehrsfluss entlang der Ortsdurchfahrt Sins.

Vom verbesserten Verkehrsablauf im Zentrum profitiert auch der Busverkehr, welcher von geringeren Zeitverlusten betroffen ist, pünktlicher am Bahnhof Sins eintrifft und deshalb die Anschlüsse an die Bahn besser gewährleisten kann.

Durch die Verkehrsreduktion im Zentrum verbessert sich die Sicherheit generell, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr.

5 Grundlagen und Abkürzungen

5.1 Grundlagendokumente

- [1] Departement Bau, Verkehr und Umwelt. Abteilung Verkehr. Südwestumfahrung Sins. Vorher-Monitoring 2018. Datensammlung Verkehrserhebungen 2018. Ballmer + Partner AG. 17. März 2021.
- [2] Departement Bau, Verkehr und Umwelt. Abteilung Verkehr. Südwestumfahrung Sins. Nachher-Erhebung 2023. Datensammlung Verkehrserhebungen Mai 2023. Ballmer + Partner AG. 19. April 2024.
- [3] Botschaft 12.278 des Regierungsrates des Kantons Aargau an den Grossen Rat vom 31. Oktober 2012
- [4] VUGIS-Daten 2016–2020
- [5] VUGIS-Daten 2022–2023
- [6] Stauauswertungen GoogleMaps 2018
- [7] Auswertungen Verkehrssituation aus GoogleMaps in 5-Minuten-Intervallen, 15.–21. Januar 2025
- [8] Zugerland Verkehrsbetriebe AG. Fahrplanabweichungen Hauptverkehrszeiten Morgen und Abend. 01. März–31. Mai 2019
- [9] Zugerland Verkehrsbetriebe AG. Fahrplanabweichungen Hauptverkehrszeiten Morgen und Abend. 01. März–31. Mai 2024

5.2 Abkürzungsverzeichnis

DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (Montag–Sonntag)
DWV	Durchschnittlicher Werktagerverkehr (Montag–Freitag)
ASP	Werktägliche Abendspitzenstunde (17.00–18.00 Uhr)
MSP	Werktägliche Morgenspitzenstunde (07.00–08.00 Uhr)
MIV	motorisierter Individualverkehr

Anhang: Vergleich prognostizierte mit effektiven Verkehrsbelastungen

Die Prognosebelastungen 2025 (DTV) stammen aus der Botschaft 12.278 [3].

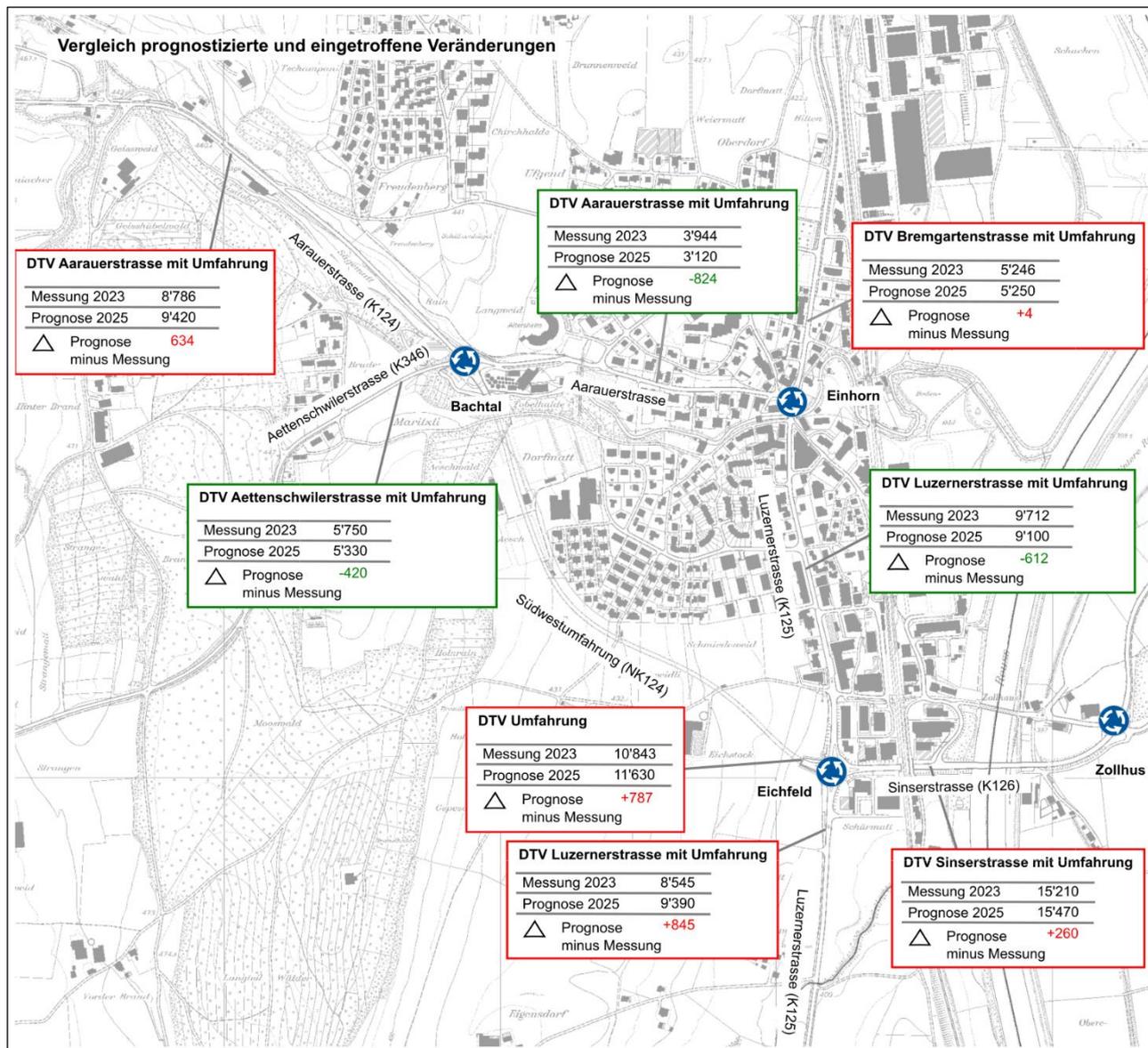


Abbildung 12: Gegenüberstellung Prognosebelastungen und effektive Belastungen

