

Gemeinde Dägerlen

Verkehrsstudie / Verkehrskonzept

BERICHT

18. September 2025, rev. 17.9.2026

Z37 / tb

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG	1
1.1	Auftrag und Vorgehen	1
1.2	Gesetzliche Grundlagen für Tempo-30	2
1.3	Definition verkehrsorientierte Strassen	3
1.4	Bfu-Modell 30/50	5
2	ALLGEMEINDE ANALYSEN	6
2.1	Signalisierte Geschwindigkeit	6
2.2	Verkehrserhebungen	6
2.2.1	Geschwindigkeitsmessungen	7
2.2.2	Verkehrsbelastungen	7
2.3	Unfallauswertungen	8
3	ORTSSPEZIFISCHE ANALYSEN	10
3.1	Ortsteil Bänk	10
3.2	Ortsteil Berg	12
3.3	Ortsteil Oberwil	15
3.4	Ortsteil Dägerlen	18
3.5	Ortsteil Rutschwil	20
4	MACHBARKEIT TEMPO-30	23
4.1	Ortsteil Bänk	23
4.2	Ortsteil Berg	25
4.3	Ortsteil Oberwil	27
4.4	Ortsteil Dägerlen	29
4.5	Ortsteil Rutschwil	31
5	MASSNAHMEN, ALLGEMEINDE GRUNDSÄTZE	33
6	MÖGLICHE MASSNAHMEN INNERHALB SIEDLUNGSGEBIET	34
6.1	Ortsteil Bänk	34
6.2	Ortsteil Berg	36
6.3	Ortsteil Oberwil	38
6.4	Ortsteil Dägerlen	40
6.5	Ortsteil Rutschwil	42
7	FAZIT / EMPFEHLUNG	44

Anhang A: Messorte

1 EINLEITUNG

1.1 AUFTRAG UND VORGEHEN

Die Gemeinde Dägerlen hat unser Büro beauftragt, die heutige Verkehrssituation innerhalb des Siedlungsgebietes zu untersuchen, die vorhandenen Verkehrsprobleme aufzuzeigen sowie die Machbarkeit von Tempo-30 auf dem Gemeindegebiet und andere Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf einzelnen Strassenabschnitten (inkl. Kantonsstrassen) zu prüfen.

Es wurde folgende Arbeitsschritte vereinbart:

- Grundlagen beschaffen, aufbereiten und analysieren (Plangrundlagen, Statistik der polizeilich registrierten Unfälle, vorhandene Geschwindigkeitsmessungen, bestehende Bauvorhaben und Planungen usw.)
- Begehungen und Situationsaufnahmen vor Ort (Schulen und Kindergärten, Fusswege, Gefahrenstellen, Ausbaustandard der Strassen, Signalisationen und Markierungen usw.)
- Absprachen mit der Kantonspolizei betreffend Vorgehen für die Kantonsstrassen und Anfrage betreffend der Einschätzung bezüglich der Verkehrsorientiertheit
- Festlegung von Messstellen für die Verkehrszählungen und Geschwindigkeitsmessungen zusammen mit dem Auftraggeber. Durchführung (während jeweils 7 Tagen) und Auswertung der Geschwindigkeitsmessungen und Verkehrszählungen
- Überprüfung der Machbarkeit aufgrund einer Beurteilung der Voraussetzungen für die Signalisation abweichender Höchstgeschwindigkeiten (gestützt auf die gesetzlichen Vorgaben) und der übrigen Voraussetzungen für die Einführung von Tempo-30-Zonen
- Überprüfung der Zweckmässigkeit der potentiellen Tempo-30-Zonen und Abgrenzungen
- Hinweise zu allfälligen notwendigen zusätzlichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen
- Begründung, warum allenfalls gewisse Gebiete für Tempo-30 nicht geeignet sind
- Kurzbeurteilung von Sicherheitsdefiziten auf ausgewählten Streckenabschnitten (Kantonsstrassen in Oberwil, Dägerlen und Rutschwil sowie Gemeindestrassen in Berg und Bänk) und erste Empfehlungen bezüglich Massnahmen resp. weiteren Handlungsschritten
- Zusammenstellung der Ergebnisse und der Empfehlungen in einem Kurzbericht
- Besprechung mit dem Auftraggeber, Bereinigung des Kurzberichtes

1.2 GESETZLICHE GRUNDLAGEN FÜR TEMPO-30

Der Bundesrat beschränkt gemäss dem Strassenverkehrsgesetz (SVG) die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen. Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften wurde vom Bundesrat auf 50 km/h in der Verkehrsregelnverordnung (VRV) festgelegt. Die zuständigen Behörden können die festgesetzten Höchstgeschwindigkeiten für bestimmte Strassenstrecken herab- oder heraufsetzen (SVG).

Seit dem 01. Januar 2023 wird unterschieden zwischen verkehrsorientierten Strassen und nicht verkehrsorientierten Strassen.

Verkehrsorientierte Strassen

Bei den verkehrsorientierten Strassen können die zuständigen Behörden die festgesetzten Höchstgeschwindigkeiten für bestimmte Strassenstrecken wie früher aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufsetzen.

Die Gründe, die eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit erforderlich machen können, werden in Art. 108 Abs. 2 SSV abschliessend aufgezählt:

- a) Eine Gefahr ist nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben;
- b) Bestimmte Strassenbenützer bedürfen eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes;
- c) Es kann auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden;
- d) Es kann eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.

Einer dieser Gründe reicht aus, um eine Temporeduktion zu prüfen. Gemäss Art. 108 Abs. 4 SSV gilt: "Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch ein Gutachten (SVG) abgeklärt, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann."

Auf verkehrsorientierten Strassen wird es sich bei Tempo-30 eher um eine Streckensignalisation, die bei jeder Einmündung wiederholt werden muss, handeln. Diese kann dann signaltechnisch in eine angrenzende Tempo-30-Zone einbezogen werden.

Bei Streckensignalisationen "Tempo-30" hat die Verordnung des UVEK¹ über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen keine Geltung, was z.B. die Beibehaltung von Fussgängerstreifen ermöglicht. Zudem entfällt die Pflicht auf Einführung von Rechtsvortritten.

Nicht verkehrsorientierte Strassen

Bei nicht verkehrsorientierten Strassen kann nun eine Tempo-30-Zone seit dem 01. Januar 2023 gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG eingeführt werden, wenn dies aus beliebigen, in den örtlichen Verhältnissen liegenden Gründen erforderlich ist, sei es z.B. zum Schutz der Bewohner vor Lärm und Luftverschmutzung oder zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Gemäss Bundesrat können Tempo-30-Zonen neu auch zur Erhöhung der

¹ UVEK: Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

Lebensqualität eingeführt werden. Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit kann auf nicht verkehrsorientierten auch ohne Verkehrsgutachten reduziert werden.

Bei der Umsetzung der Tempo-30-Zone sind dann die in der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen definierten Anforderungen zu beachten, wie z.B.:

- Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig²
- Eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung durch Signale ist nur in Ausnahmefällen zulässig
- 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.
- Zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit sind nötigenfalls weitere Massnahmen zu ergreifen, wie das Anbringen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselementen.

Die für die Bewilligung der Signalisationen zuständige Kantonspolizei schreibt diesbezüglich vor, ab welchem heutigem Geschwindigkeitsniveau (V_{85} ³ über 40 km/h) flankierende bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung zwingend umgesetzt werden müssen.

1.3 DEFINITION VERKEHRSORIENTIERTE STRASSEN

Gemäss Bundesrat handelt es sich bei verkehrsorientierten Strassen um Strassen, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für eine effiziente Verkehrsabwicklung bestimmt sind, indem sie sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte ermöglichen. Sie bilden das übergeordnete Netz.

Im Kanton Zürich befindet die Kantonspolizei darüber, welche Strassen als verkehrsorientiert zu betrachten sind.

In der folgenden Abbildung sind die übergeordneten Strassen auf dem Gemeindegebiet, unterteilt nach Eigentümer (Kanton oder Gemeinde) dargestellt.

² Ausnahmen sind möglich, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen

³ V_{85} : 85% der gemessenen Geschwindigkeiten liegen bei oder unter diesem Wert, 15% darüber.

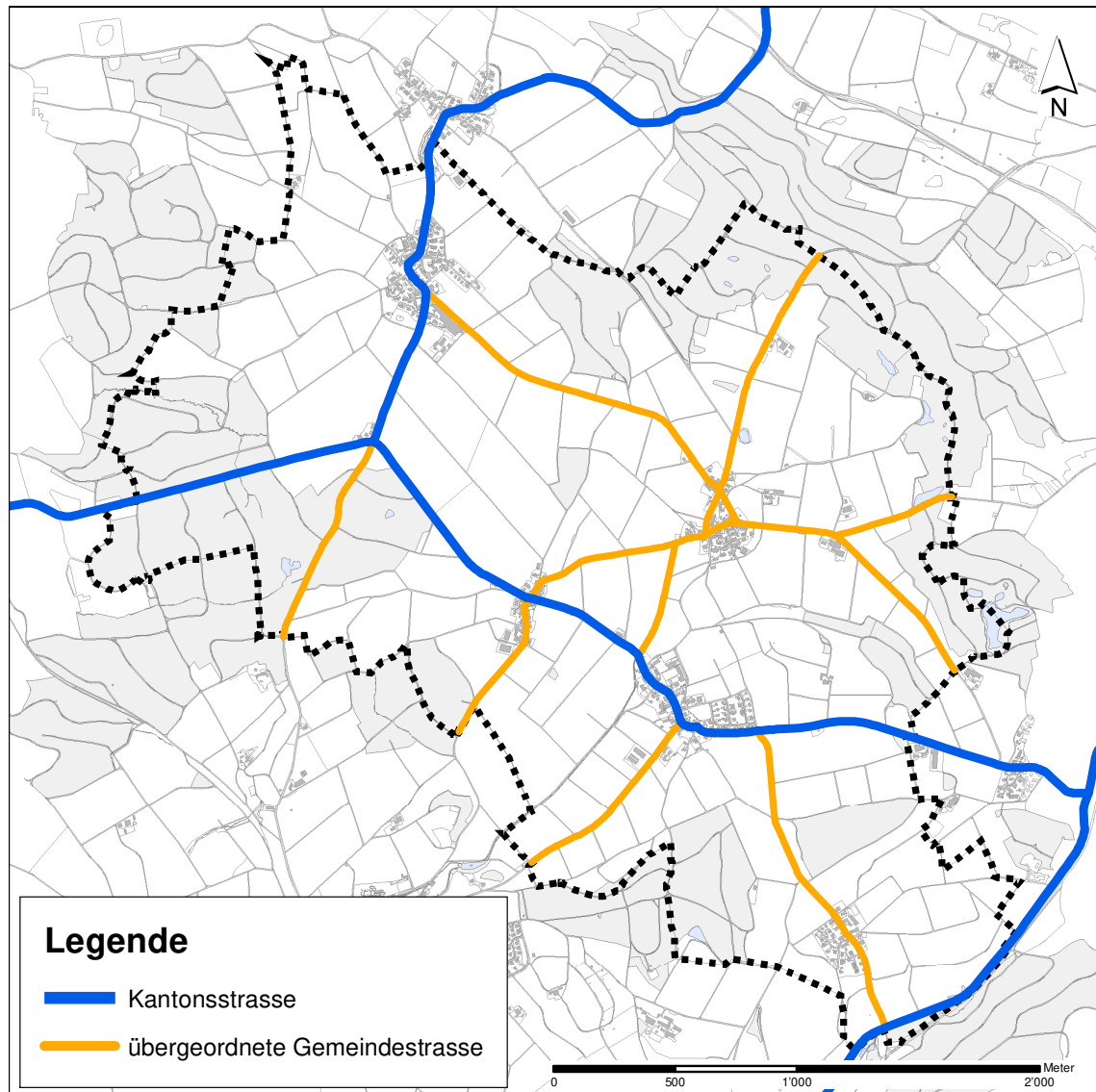


Abbildung 1. Übergeordnete Strassen in Dägerlen

Bei einer ersten Einschätzung hat die Kantonspolizei Zürich alle oben dargestellten übergeordneten Strassen, welche eine gewisse Verbindungsfunktion mit einem gewissen Anteil an Durchgangsverkehr aufweisen, als verkehrsorientierte Strassen definiert. Einzig die Brunnenwiesstrasse in Berg könnte auf einem kurzen Abschnitt als nicht verkehrsorientiert eingestuft werden.

U.E. entspricht diese Einteilung der Gemeindestrassen insbesondere innerorts nicht der Definition des Bundesrates. Demnach gehören die Gemeindestrassen durch Berg, Bänk und Dägerlen aufgrund ihrer siedlungsorientierten Ausgestaltung (z.B. zu geringe Fahrbahnbreite für Begegnungsfälle LW / LW resp. PW / LW nur bei sehr tiefen Geschwindigkeiten, kein Trottoir vorhanden) und der geringen Verkehrsbelastung trotz einer gewissen Verbindungsfunktion nicht zum übergeordneten Strassennetz.

Dementsprechend schlagen wir vor, diese Strassenabschnitte bei unseren weiteren Beurteilungen betreffend Tempo-30 als **nicht** verkehrsorientiert zu betrachten, so dass hier Tempo-30-Zonen nach Art. 3 Abs. 4 SVG möglich wären. Dadurch müssten die Anforderungen der Verordnung für Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen, wie z.B. Rechtsvortritt und Aufhebung Fussgängerstreifen, erfüllt werden; was im Ist-Zustand häufig auch schon gegeben ist.

Dies entspräche auch der Antwort des Zürcher Regierungsrates auf eine Anfrage von Kantonsräten⁴: *"Gestützt auf die Signalisationsverordnung können demnach HLS und HVS im Kanton Zürich als innerörtlich verkehrsorientierte Strassen und VS als nicht verkehrsorientierte bzw. Siedlungsstrassen eingeordnet werden. Sollten durch die Umsetzung der Motion Schilliger neue bundesrechtliche Strassenkategorien eingeführt werden, wird der Kanton die erforderlichen Anpassungen zum gegebenen Zeitpunkt prüfen bzw. vornehmen"*.

Eine Nachfrage bei der Kantonspolizei wurde am 7. August 25 teilweise beantwortet. Im Weiteren kann vorerst davon ausgegangen werden, dass die Gemeindestrassen innerorts, welche auch eine gewisse Verbindungsfunktion aufweisen, als **nicht** verkehrsorientiert eingestuft werden können. Dies gilt für folgende Strassen:

- Eichmühlestrasse in Dägerlen
- Weierstrasse, Brunnenwiesstrasse und Ausserdorfstrasse in Berg
- Hauptstrasse durch Bänk

Noch nicht abschliessend geklärt ist die Einstufung der Bergemerstrasse in Oberwil, der Hettlingerstrasse in Rutschwil und der Haldenackerstrasse in Dägerlen.

1.4 BFU-MODELL 30/50

Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) empfiehlt das Modell 30/50, welches die ideale Regelung der Geschwindigkeiten innerorts aus der Sicht der Unfallverhütung beschreibt⁵. Es unterscheidet zwischen einem übergeordneten Netz (verkehrsorientierte Strassen mit Durchgangsverkehr) und einem untergeordneten Netz aus nicht verkehrsorientierten Strassen. Auf dem übergeordneten Netz soll in der Regel "50 generell" signalisiert sein. Dicht besiedelte Abschnitte im übergeordneten Netz mit besonderen örtlichen Gegebenheiten können unter gewissen Umständen in eine Tempo-30-Zone mitbezogen werden (z.B. Ortszentren mit vielen Querungen).

Nicht verkehrsorientierte Strassen dienen neben der Erschliessung der Siedlungsgebiete auch dem Aufenthalt. Wenn die Voraussetzungen gemäss Kapitel 1.2 erfüllt sind, sollen sie möglichst flächendeckend in Tempo-30-Zonen einbezogen sein. Je umfassender abseits der verkehrsorientierten Strassen Tempo-30 gilt, umso mehr wird diese Höchstgeschwindigkeit eingehalten, auch wenn nur wenige flankierende bauliche Massnahmen bestehen.

⁴ gemäss Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich KR-Nr. 6/2025

⁵ Fachdokumentation "Tempo-30-Zonen", bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung, 2022

2 ALLGEMEINE ANALYSEN

2.1 SIGNALISIERTE GESCHWINDIGKEIT

Auf dem Gemeindegebiet von Dägerlen entspricht die signalisierte Höchstgeschwindigkeit grösstenteils der vom Bundesrat festgelegten allmeinen Höchstgeschwindigkeit (ausserorts "80 km/h" und innerorts "50 km/h generell"). Ausnahme bildet u.E. die Bergemerstrasse in Oberwil, wo sich das Signal "Beginn/Ende 50 km/h generell" (inkl. der Ortstafel) erst kurz vor der Einmündung in die Kantonsstrasse befindet. Im Bereich des Industriebetriebes, welcher sich auf der Südseite der Strasse befindet und auch via Bergemerstrasse erschlossen ist (diverse Parkfelder), gilt demnach Tempo-80 auf einem rund 170 m langen Strassenabschnitt innerhalb des Siedlungsgebietes.

Weiter bemerkenswert ist die Tatsache, dass das Signal "50 generell" beim Ortseingang in Rutschwil auf der Welsikerstrasse leicht westlich des Knotens steht, so dass die seitlichen Einmündungen noch in den Ausserortsbereich fallen. Entsprechend hoch dürfte hier das Geschwindigkeitsniveau sein. Somit fehlt auch ein Signal Tempo-50 beim untergeordneten Ortseingang am Baumgartenweg. Aufgrund der Tatsache, dass der westlich davon gelegene Abschnitt der Welsikerstrasse nur einseitig überbaut ist und diese Liegenschaften nicht zur Kantonsstrasse hin erschlossen sind, könnte der Innerortsbereich aber sogar noch weiter nach Westen (bis auf Höhe Haus Nr. 10) verlegt resp. verkleinert werden.

2.2 VERKEHRSERHEBUNGEN

Im Rahmen dieser Studie wurden von der büro widmer ag an 6 Querschnitten Verkehrszählungen und Geschwindigkeitsmessungen mit einem automatischen Radargerät, welches unauffällig am Strassenrand montiert wurde und die Geschwindigkeit jedes durchfahrenden Fahrzeuges registriert, durchgeführt.

Im Weiteren gab es in den letzten Jahren an ausgewählten Querschnitten auf Kantonsstrassen vom Kanton beauftragte Messungen (Messorte 7 und 8 in Oberwil) durch die Firma Innolutions AG, welche auch zur Analyse dienten und nicht zu polizeilichen Kontrollzwecken. Letztere Geschwindigkeitskontrollen der Kantonspolizei wurden ebenfalls immer wieder durchgeführt, sind aber häufig durch vorherige Kenntnis der Kontrolle beeinflusst und deshalb zu Analysezwecken wenig geeignet.

Zudem gibt es diverse Geschwindigkeitsmessungen der Gemeinde mit einem sogenannten "Speedy" während den letzten Jahre, welche aber in den konkreten Beurteilungen nicht berücksichtigt wurden. Häufig wurde diese auch bei den Ein-/Ausfahrten auf übergeordneten Strassen zur Information der Bevölkerung eingesetzt.

2.2.1 Geschwindigkeitsmessungen

Die Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt (die genaue Lage der einzelnen Messquerschnitte sind im Anhang und in den Abbildungen 3 bis 6 zu finden):

Tabelle 1: Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen

Nr.	Messort	Messperiode	Richtung	Anzahl Fz	V ₅₀ [km/h]	V ₈₅ [km/h]	V _{max} [km/h]
1	Bänk, Hauptstrasse 8	14. - 26.3.25	Süden	4650	39	45	64
			Norden	4510	41	47	68
2	Berg, Brunnenwiesstr. 2	14. - 26.3.25	Süden	3170	41	48	86
			Norden	2950	40	47	73
3	Berg, Weierstrasse 7	14. - 26.3.25	Westen	1500	28	35	54
			Osten	1750	28	35	53
4	Oberwil, Landstrasse 15	26.3. - 4.4.25	Süden	6430	36	41	57
			Norden	7170	35	39	61
5	Rutschwil, Dorfstrasse 5	26.3. - 4.4.25	Süden	6830	36	42	61
			Norden	5480	35	42	65
6	Dägerlen, Dorfstrasse (Höhe Resiweg 1)	26.3. - 4.4.25	Westen	3520	26	34	63
			Osten	3680	36	42	66
7	Oberwil, Landstrasse (Höhe Im Obstgarten 2)	15. - 21.7.2020	Süden	5000	37	43	59
			Norden	7000	41	46	64
8	Oberwil, Landstrasse 18	15. - 21.7.2020	Süden	5200	37	43	62
			Norden	7200	39	44	59

V₅₀: 50% der gemessenen Geschwindigkeiten liegen bei oder unter diesem Wert, 50% darüber.

V₈₅: 85% der gemessenen Geschwindigkeiten liegen bei oder unter diesem Wert, 15% darüber.

V_{max}: Maximale Geschwindigkeit während der Erhebungsperiode

Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit betrug bei allen Messstellen 50 km/h. Das für die Beurteilung massgebliche Geschwindigkeitsniveau V₈₅ liegt zwar bei allen Messstellen unter der signalisierten Höchstgeschwindigkeit, ist aber u.E. insbesondere an der Hauptstrasse in Bänk und der Brunnenwiesstrasse in Berg für die örtlichen Verhältnisse (kein Trottoir, unübersichtliche Liegenschaftsausfahrten etc.) deutlich zu hoch. D.h. dass die grosse Mehrheit der Fahrzeuglenkenden zwar die signalisierte Höchstgeschwindigkeit einhält, aber die gefahrene Geschwindigkeit häufig nicht ausreichend den dortigen Gegebenheiten anpasst. Auch bei den Messstellen an den Kantonsstrassen in Oberwil und Dägerlen wird die signalisierte Höchstgeschwindigkeit zwar selten überschritten, aber viele Fahrzeuglenkende fahren mit Geschwindigkeiten, welche für die örtlichen Verhältnisse, u.a. wegen den nah am Strassenrand stehenden Häusern, zu hoch sind.

2.2.2 Verkehrsbelastungen

Es liegen diverse Quellen zur Verkehrsbelastung vor:

- Strassenlärm-Emissionen (Geoportal Kanton Zürich)
- Gesamtverkehrsmodell (GVM) Kanton Zürich (Geoportal Kanton Zürich)⁶
- Verkehrszählungen durch büro widmer und Innolutions

⁶ Während der Bearbeitung des Auftrags wurden neue Berechnungen der Verkehrsbelastungen veröffentlicht

Auf den Kantonsstrassen liegen die durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastungen (DTV) im Querschnitt, also in beiden Richtungen zusammen, bei:

- Oberwil: 1'200 – 1'500 Fz / Tag
- Dägerlen: 1'100 – 1'400 Fz / Tag
- Rutschwil: 1'100 – 1'400 Fz / Tag

Die Verkehrsbelastungen sind demnach verhältnismässig tief für Kantonsstrassen und liegen eher im Bereich von Sammelstrassen als von Verbindungsstrassen.

Die durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastungen auf den Gemeindestrassen betrugen während der Erhebungsperiode:

- Bänk: ca. 750 Fz / Tag
- Berg, Brunnenwiesstrasse: ca. 500 Fz / Tag
- Berg, Weierstrasse: ca. 300 Fz / Tag

Die Belastung auf den gemeindeeigenen Ortsdurchfahrten liegen bei weniger als 1'000 Fz / Tag oder sogar weit darunter. Sie liegen somit auch unter der gemäss VSS-Norm für Erschliessungsstrassen angegebenen Grenze der Belastbarkeit von 150 Fahrzeugen pro Stunde, was einem DTV von 1'500 Fahrzeugen pro Tag entsprechen würde.

2.3 UNFALLAUSWERTUNGEN

Hier wurden die polizeilich registrierten Unfälle vom 1.5.2015 bis 30.4.2025 betrachtet. Insgesamt wurden auf dem Gemeindegebiet 69 Unfälle polizeilich registriert, wobei es eine hohe Dunkelziffer gibt.

Die meisten Unfälle ereignen sich in der Regel dort, wo die höchsten Verkehrsbelastungen vorhanden sind, nämlich entlang der Kantonsstrassen, häufig auch ausserorts.

Die Auswertungen zeigen, dass es ausser beim Knoten in Lindenhof, welcher nun saniert wurde, keine Unfallschwerpunkte und auch keine übermässigen Häufungen an einzelnen Stellen gibt, denen eine besondere Beachtung geschenkt werden müsste.

Fast die Hälfte der Unfälle waren Schleuder- oder Selbstunfälle. Erfreulich ist, dass es nur einen Fussgängerunfall und keinen Kinderunfall gab. Dagegen gab es 15 Seniorenunfälle und es wurden 13 Unfälle mit Beteiligung von Velos oder E-Bikes registriert.

Die Unfallauswertungen lassen keinen Schluss zu auf besonders gefährliche Stellen. Umgekehrt ist die Folgerung, dass es dort, wo sich bisher keine Unfälle ereignet haben, auch keine Gefahren resp. Sicherheitsdefizite vorhanden sind, ebenso nicht zulässig. Dies gilt insbesondere auf den Strassen mit geringer Verkehrsbelastung, da ein Unfallereignis glücklicherweise als ein statistisch "seltenes" Ereignis betrachtet werden kann.

Die Unfälle innerhalb der einzelnen Ortsteile werden in den folgenden Abbildungen dargestellt.

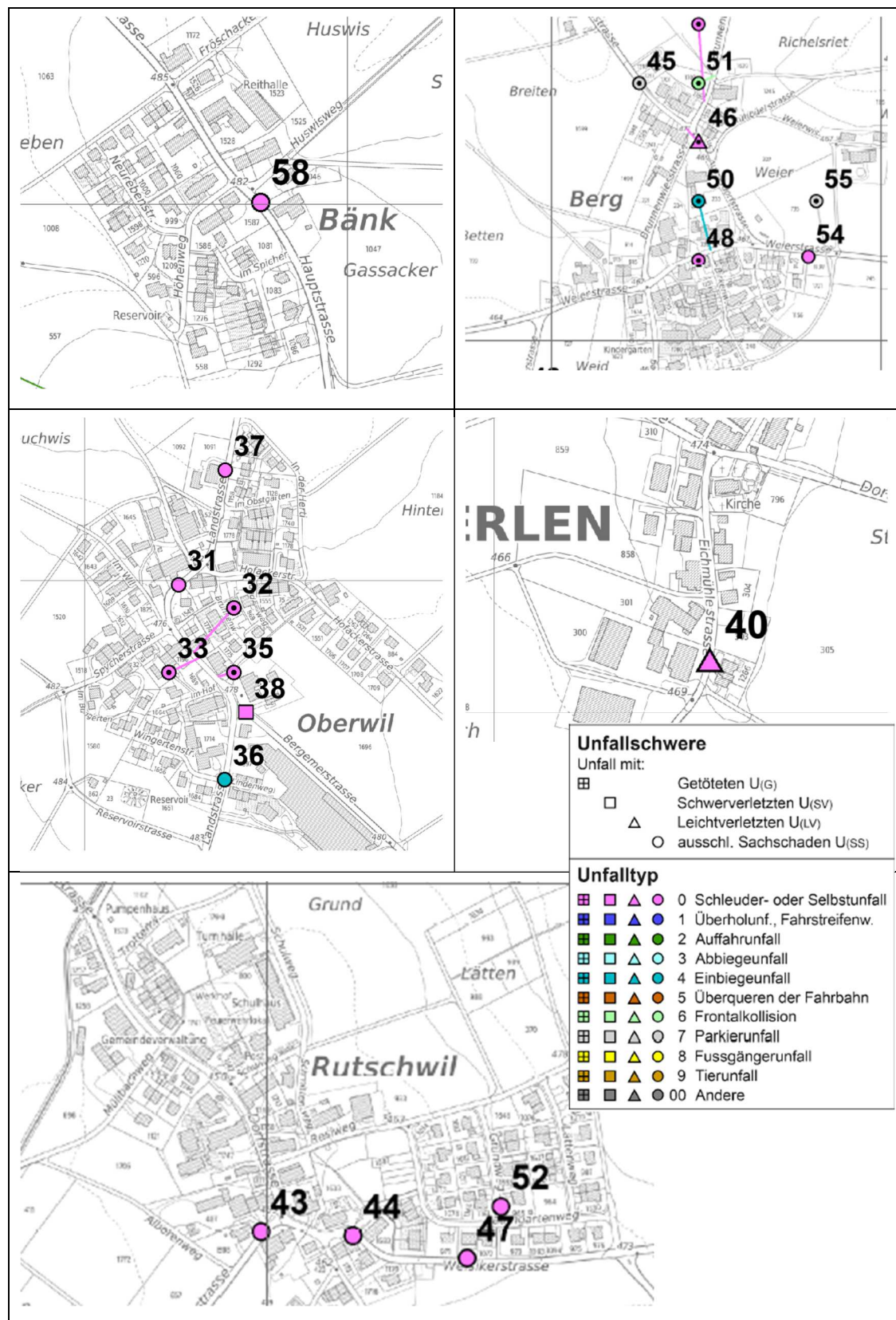


Abbildung 2: Polizeilich registrierte (1.5.15 – 30.04.25) im Untersuchungsgebiet (Quelle: KAPO ZH)

3 ORTSSPEZIFISCHE ANALYSEN

3.1 ORTSTEIL BÄNK

In der folgenden Abbildung sind die wichtigsten Erkenntnisse bezüglich der Verkehrssicherheit dargestellt.

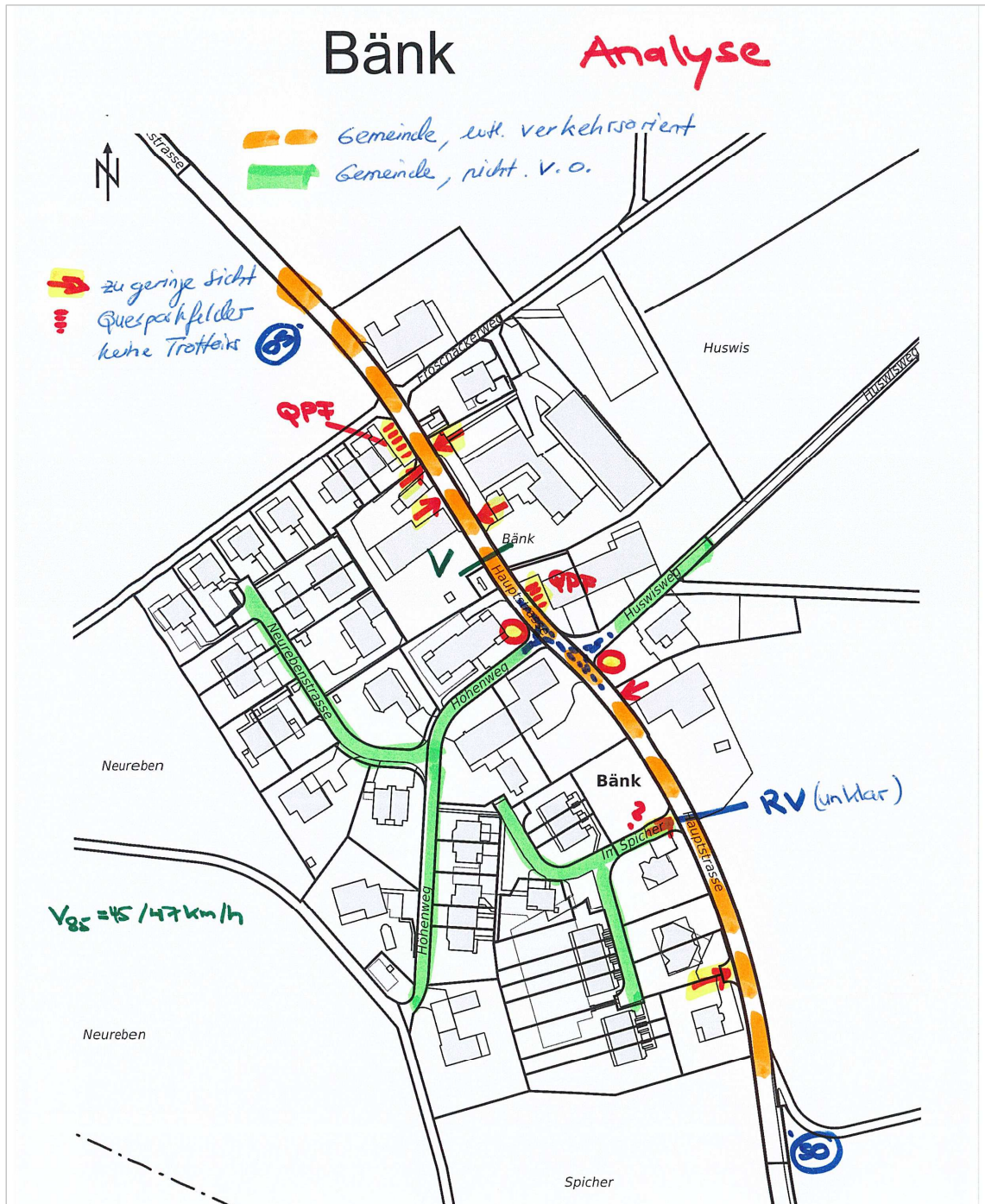


Abbildung 3: Analyseplan Bänk

In dieser Abbildung wird die Hauptstrasse als möglicherweise verkehrsorientiert dargestellt. Gemäss Einschätzung der KAPO im August 25 kann diese als nicht verkehrsorientiert eingestuft werden. Das zur Folge, dass eine Tempo-30-Zonensignalisation möglich ist. Damit müssen aber auch die Anforderungen der Verordnung über die Tempo-

30-Zonen und die Begegnungszonen (vgl. Kap. 1.2), u.a. auch die Notwendigkeit von Eingangstoren und verkehrsberuhigenden Massnahmen, eingehalten werden.

Die Analyse der heutigen Situation ergibt Folgendes:

- Strassenbreite 6.0 m ist ausreichend
- Keine Mittellinie markiert
- Einzelne Knoten mit Rechtsvortritt-Markierung, aber nicht alle
- Keine Trottoirs
- Es gibt keine Infrastrukturangebote für Velofahrende
- 1 Unfall (Selbstunfall), welcher für die weiteren Analysen nicht relevant ist
- $V_{85} = 45 / 47$ km/h beim Messquerschnitt ist für die Verhältnisse deutlich zu hoch. Auf den anderen Strassen dürften die Geschwindigkeiten tief sein.
- Hauptstrasse ist nicht verkehrsorientiert
- Geringe Verkehrsbelastung: DTV = ca. 750 Fahrzeuge pro Tag

Folgende Verkehrssicherheitsdefizite wurden festgestellt:

- Fehlendes Trottoir führt dazu, dass Fussgänger auch die Fahrbahn benutzen müssen. Somit gibt es auch viele ungeschützte (häufig verdeckte) Liegenschaftsausgänge
- Die Sichtweiten bei mehreren Knoten (Strassenverzweigungen) entsprechen nicht den gemäss VSS-Norm erforderlichen Knotensichtweiten. Sichteinschränkungen gibt es insbesondere durch zu hohe ($h > 0.8$ m) Zäune und Bepflanzungen
- Liegenschaftsausfahrten mit zu geringen Sichtweiten infolge zu hoher Bepflanzungen und undurchsichtiger Zäune, aber auch infolge zu nah am Strassenrand stehender Häuser
- Querparkfelder direkt neben der Fahrbahn, bei denen die Gefahr rückwärts ausparkender Autos besteht, welche eine ungenügende Sicht auf die Fahrbahn haben
- Unklare Vortrittsregelung bei der Einmündung der Strasse im Spycher in die Hauptstrasse

Ein Teil der oben genannten Sicherheitsdefizite stellt insbesondere bei zu hohen gefahrenen Geschwindigkeiten eine Gefahr dar, welche teilweise schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar ist.

3.2 ORTSTEIL BERG

In der folgenden Abbildung sind die wichtigsten Erkenntnisse bezüglich der Verkehrssicherheit dargestellt.



Abbildung 4: Analyseplan Berg

In dieser Abbildung werden diverse Gemeindestrassen als möglicherweise verkehrsorientiert dargestellt. Gemäss Einschätzung der KAPO im August 25 können diese als nicht verkehrsorientiert eingestuft werden. Damit müssen aber auch die Anforderungen der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (vgl. Kap. 1.2), u.a. auch die Notwendigkeit von Eingangstoren und verkehrsberuhigenden Massnahmen, eingehalten werden.

Die Analyse der heutigen Situation ergibt Folgendes:

- Unterschiedliche Strassenbreiten
 - Weierstrasse: 4.5 m
 - Brunnenwiesstrasse: 4.5 – 5.7 m
 - Eichenweg: 5.5 m
 - Birkenweg: 4.0 m
 - Ausserdorfstrasse: 6.0 m im nördlichen Abschnitt, bei den Bushaltestellen im südlichen Abschnitt nur einspurig.
- 5.5 m reicht kaum aus für den seltenen Begegnungsfall LW / LW. Beim Begegnungsfall PW / LW muss die Geschwindigkeit auf 40 km/h reduziert werden. Bei 4.5 m Fahrbahnbreite ist der Begegnungsfall PW / LW nicht mehr möglich, der Begegnungsfall PW / PW bei auf 30 km/h reduzierter Geschwindigkeit
- Keine Mittellinien markiert
- Einzelne Knoten mit Rechtsvortritt-Markierung, aber nicht alle
- keine Trottoirs; im südlichen Abschnitt der Brunnenwiesstrasse ist auf der Ostseite eine Randlinie markiert, so dass für zu Fuss Gehende ein schmaler und ungesicherter Fahrbahnbereich zur Verfügung steht.
- Es gibt keine Infrastrukturangebote für Velofahrende
- 8 Unfälle im Siedlungsgebiet:
 - 3 Selbstunfälle
 - **2 Unfälle wegen Vortrittsmissachtung**
 - 1 Unfall wegen Gegenverkehr und parkiertem Auto auf schmaler Strasse
 - 1 Parkierunfall
 - 1 Velounfall mit Verletzung
- Geschwindigkeitsniveau
 - Weierstrasse: $V_{85} = 35 \text{ km/h}$ ($V_{\max} = 54 \text{ km/h}$)
 - Brunnenwiesstrasse: $V_{85} = 47 / 48 \text{ km/h}$ ($V_{\max} = 86 \text{ km/h}$)
- Geschwindigkeitsniveau beim Messquerschnitt Brunnenwiesstrasse ist für die Verhältnisse deutlich zu hoch; beim Querschnitt an der Weierstrasse ist es angepasst; allerdings zeigen die Maximalwerte auch dort, dass einzelne Verkehrsteilnehmer deutlich zu schnell fahren
- Geringe Verkehrsbelastung; DTV in Erhebungsperiode:
 - Weierstrasse: ca. 300 Fz / Tag
 - Brunnenwiesstrasse: ca. 500 Fz / Tag
- Strassen innerorts sind nicht verkehrsorientiert
- Kindergarten am Eichenweg
- Wichtiger Schulweg (mit Velo) von/nach Rutschwil führt über Ausserdorfstrasse, Brunnenwiesstrasse und Eichenweg
- Buslinie führt über Ausserdorfstrasse und schmale Weierstrasse. Die neue Anordnung der Haltestelle an der Ausserdorfstrasse ist verkehrsberuhigend

Folgende Verkehrssicherheitsdefizite wurden festgestellt:

- Fehlendes Trottoir führt dazu, dass Fussgänger auch die Fahrbahn benutzen müssen. Somit gibt es auch viele ungeschützte (häufig verdeckte) Liegenschaftsausgänge
- Die Sichtweiten bei mehreren Knoten (Strassenverzweigungen) entsprechen nicht den gemäss VSS-Norm erforderlichen Knotensichtweiten. An folgenden Knoten wurden folgende Sichteinschränkungen festgestellt :
 - Ausserdorf- / Brunnenwiesstrasse: zu hohe Stützmauer und Bepflanzungen
 - Weierstrasse / Eichenweg: zu hoher, schlecht durchsichtiger Zaun, diverse Gegenstände, Beleuchtungsmasten, parkierte Autos
 - Weierstrasse / Birkenweg: Zaun, Haus
 - Weier- / Ausserdorfstrasse: Bäume, zu hohe Bepflanzungen
- Beim Knoten Weier- / Brunnenwiesstrasse / Eichenweg sind einzelne Abbiegeradien zu gross oder zu klein. Die Verkehrsfläche ist deshalb verhältnismässig gross, was zu eher hohen Geschwindigkeiten führt. Für Fussgänger fehlen geeignete (geschützte) Wartebereiche mit ausreichend Sicht. Dementsprechend ist die Querung insbesondere für junge Schulkinder erschwert.
- Liegenschaftsausfahrten mit zu geringen Sichtweiten infolge zu hoher Bepflanzungen und undurchsichtiger Zäune, aber auch durch zu nah am Strassenrand stehende Häuser
- Anhaltesichtweite bei Weierstrasse ist wegen eines Hauses und der Kurve eingeschränkt, was wegen der geringen Strassenbreite zu kritischen Situationen führen kann, wenn die Fahrzeuglenkende die Geschwindigkeit nicht ausreichend reduzieren.
- Querparkfelder direkt neben der Fahrbahn (z.B. Weierstr. 9), bei denen die Gefahr rückwärts ausparkierender Autos besteht, welche eine ungenügende Sicht auf die Fahrbahn haben
- Unklare Vortrittsregelung bei der Einmündung des Birkenwegs in die Weierstrasse. Aufgrund der Wassersteine und der eher untergeordneten Funktion des Birkenwegs wird von Verkehrsteilnehmenden teilweise fälschlicherweise angenommen, dass die Weierstrasse vortrittsberechtigt ist.
- Beim Knoten Ausserdorfstrasse / Weierstrasse fehlt im nördlichen Teil die Rechtsvortrittsmarkierung

3.3 ORTSTEIL OBERWIL

In der folgenden Abbildung sind die wichtigsten Erkenntnisse bezüglich der Verkehrssicherheit dargestellt.

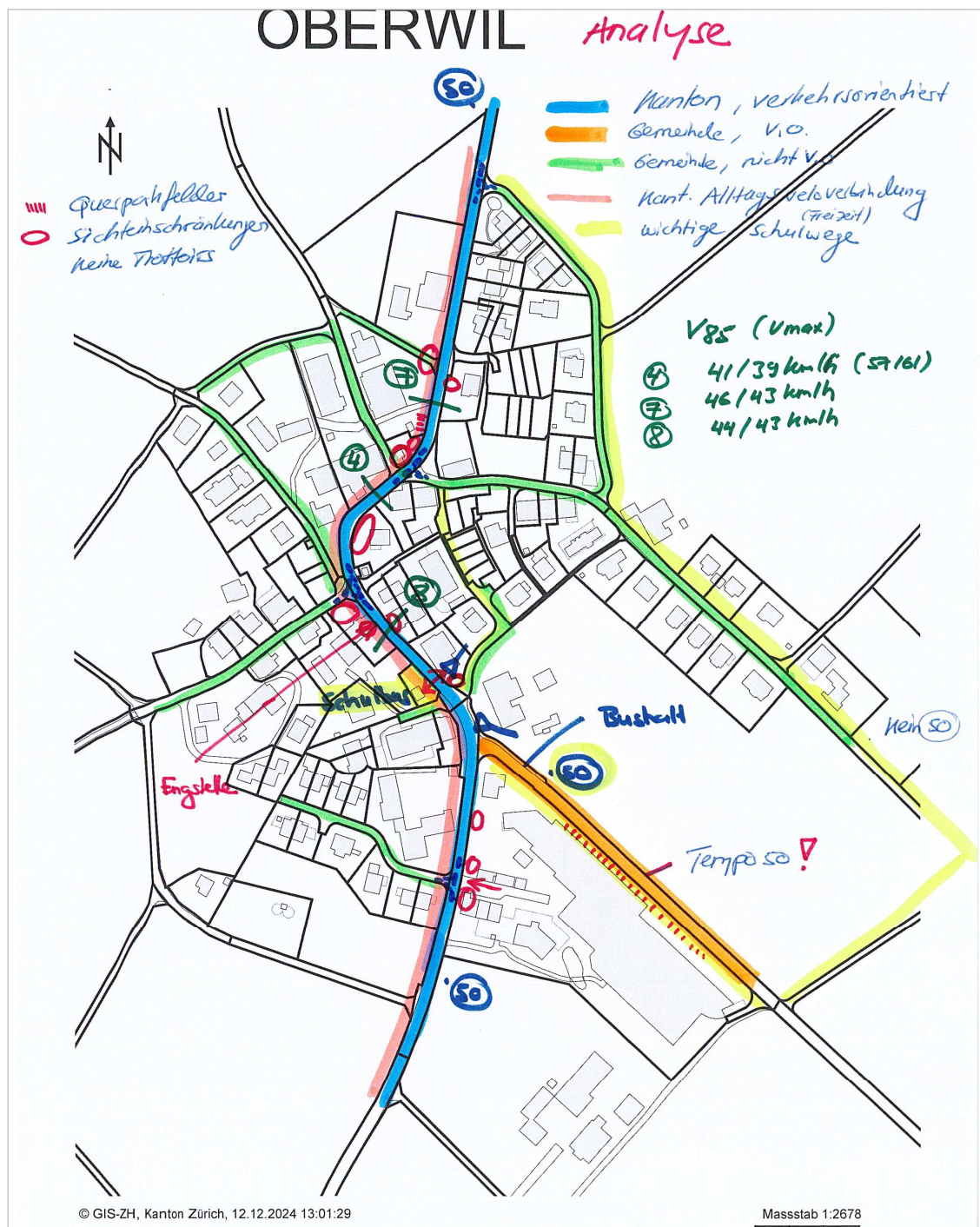


Abbildung 5: Analyseplan Oberwil

Die Analyse der heutigen Situation ergibt Folgendes:

- Die Landstrasse (Kantonsstrasse) weist unterschiedliche Strassenbreiten auf mit einer Engstelle (Lichte Breite = ca. 5.0 m) im Zentrum (Landstrasse Nr. 14). Für den sehr seltenen Begegnungsfall LW / LW reicht diese Breite nicht aus. Auch für den Begegnungsfall PW / LW wäre eine Lichte Breite von 5.3 m (bei auf 20 km/h reduzierter Geschwindigkeit) nötig. Die restlichen Strassen (Gemeindestrassen) sind entsprechend ihrer Erschliessungsfunktion schmal.
- Keine Mittellinie markiert
- Bei einzelnen Knoten entlang der Kantonsstrasse gilt Rechtsvortritt (mit Rechtsvortritt-Markierung). Bei 2 Einmündungen (Bergemerstrasse und Brunnenweg) ist die übergeordnete Landstrasse vortrittsberechtigt.
- Keine Trottoirs, ausser in einem sehr kurzen Abschnitt im Bereich der Einmündungen der Bergemerstrasse und des Brunnenwegs
- Schulbushalt auf Parzelle 1690 im zentralen Abschnitt der Landstrasse; die am besten geeignete Querungsstelle ist für Schulkinder mit gelben BFU-Füsschen markiert
- Kantonale Alltagsveloverbindung (Freizeit) entlang der Landstrasse; es gibt aber keine Infrastrukturangebote für Velofahrende
- 7 registrierte Unfälle im Siedlungsgebiet, alle entlang der Kantonsstrasse:
 - 5 Selbstunfälle
 - 1 Einbiegeunfall
 - 1 Abbiegeunfall mit einem Schwerverletzten
- Geschwindigkeitsniveau an der Landstrasse
 - QS 4: $V_{85} = 41 / 39 \text{ km/h}$ ($V_{\max} = 57 / 61 \text{ km/h}$)
 - QS 7: $V_{85} = 46 / 43 \text{ km/h}$
 - QS 8: $V_{85} = 44 / 43 \text{ km/h}$

Das Geschwindigkeitsniveau bei den 3 Querschnitten der Landstrasse im kurvigen und teilweise unübersichtlichen und engen Abschnitt der Kantonsstrasse ist für die Verhältnisse deutlich zu hoch. Auf einzelnen Gemeindestrassen-Abschnitten (z.B. Bergemerstrasse, Hofackerstrasse, Spycherstrasse) dürften die gefahrenen Geschwindigkeiten nicht von allen Fahrzeuglenkenden entsprechend den örtlichen Verhältnissen (kein Trottoir, unübersichtliche Kurven und Knoten, etc.) ausreichend angepasst werden.

- Verkehrsbelastung Landstrasse: DTV = ca. 1'500 Fahrzeuge pro Tag
- Kantonsstrasse wird von der KAPO als verkehrsorientiert eingestuft; die Bergemerstrasse (Gemeindestrasse) ist ebenfalls als verkehrsorientiert zu betrachten. Die restlichen Gemeindestrasse sind nicht verkehrsorientiert.
- Auf einem langen Abschnitt der Bergemerstrasse gilt trotz vorhandener einseitiger dichter Bebauung die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h (für ausserorts). Beim Ortseingang an der Hofackerstrasse fehlt das Signal "Tempo-50 generell".
- 2 Buslinien führen über die Landstrasse und die Bergemerstrasse

Folgende Verkehrssicherheitsdefizite wurden festgestellt:

- Fehlendes Trottoir führt dazu, dass Fussgänger auch die Fahrbahn benutzen müssen. Im zentralen Abschnitt der Landstrasse mit der Einengung und den teilweise unübersichtlichen Kurven ist dies kritisch. Ohne Trottoir gibt es auch viele ungeschützte (häufig verdeckte) Liegenschaftsausgänge. Dies gilt sowohl für die Kantonsstrasse als auch für die Gemeindestrassen.
- Die Sichtweiten bei mehreren Knoten (Strassenverzweigungen) entsprechen nicht den gemäss VSS-Norm erforderlichen Knotensichtweiten. An folgenden Knoten gibt es folgende Sichteinschränkungen:
 - In der Herti / Landstrasse: zu hohe Hecke
 - Parzelle Nr. 51 / Landstrasse: zu hohe Zäune und Bepflanzungen, Bäume
 - Im Obstgarten / Landstrasse: zu hohe Zäune und Bepflanzungen, Masten
 - Ruchwisstrasse / Landstrasse: Haus
 - Spycherstrasse / Landstrasse: Böschung und zu hohe Bepflanzungen
 - Brunnenweg / Landstrasse: Haus
 - Weier- / Ausserdorfstrasse: Bäume, zu hohe BepflanzungenDies gilt auch bei diversen Strassenverzweigungen auf dem Gemeindestrassennetz
- Bei südlichen Ende des Trottoirs südlich der Einmündung der Strasse im Obstgarten in die Landstrasse ist die Sicht auf die Fussgänger durch zu hohe Bepflanzungen sehr stark eingeschränkt. Beim Übergang vom Brunnenweg in die Landstrasse ist die Sicht auf Fussgänger (u.a. Schulkinder in der Nähe des Schulbushalts) wegen einer sehr hohen Ecke auf der Kurveninnenseite stark eingeschränkt.
- Liegenschaftsausfahrten mit zu geringen Sichtweiten, infolge zu hoher Bepflanzungen und undurchsichtiger Zäune, aber auch durch nah am Strassenrand stehende Häuser.
- Anhaltesichtweite in den kurvigen Abschnitten der Landstrasse ist wegen zu hohen Bepflanzungen und Zäunen sowie eines Hauses auf der Innenseite der Kurve eingeschränkt, was für die auf der Fahrbahn laufenden Personen kritisch sein kann, wenn die gefahrenen Geschwindigkeiten nicht ausreichend angepasst werden.
- Zu geringe lichte Breite auf der Landstrasse auf Höhe Haus Nr. 14
- Wechselnde Vortrittsregelung entlang der Landstrasse
- Querparkfelder direkt neben der Fahrbahn (z.B. Landstrasse 5 und entlang Bergemerstrasse), bei denen die Gefahr rückwärts ausparkierender Autos besteht, welche eine ungenügende Sicht auf die Fahrbahn haben
- Kein ausreichendes Infrastrukturangebot für Velofahrende entlang der Landstrasse (Kantonale Alltagsveloverbindung)

Ein Teil der oben genannten Sicherheitsdefizite stellt insbesondere bei zu hohen gefahrenen Geschwindigkeiten eine Gefahr dar, welche teilweise schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar ist. Dies gilt sowohl für die Kantonsstrasse als auch für die Gemeindestrassen.

3.4 ORTSTEIL DÄGERLEN

In der folgenden Abbildung sind die wichtigsten Erkenntnisse bezüglich der Verkehrssicherheit dargestellt.

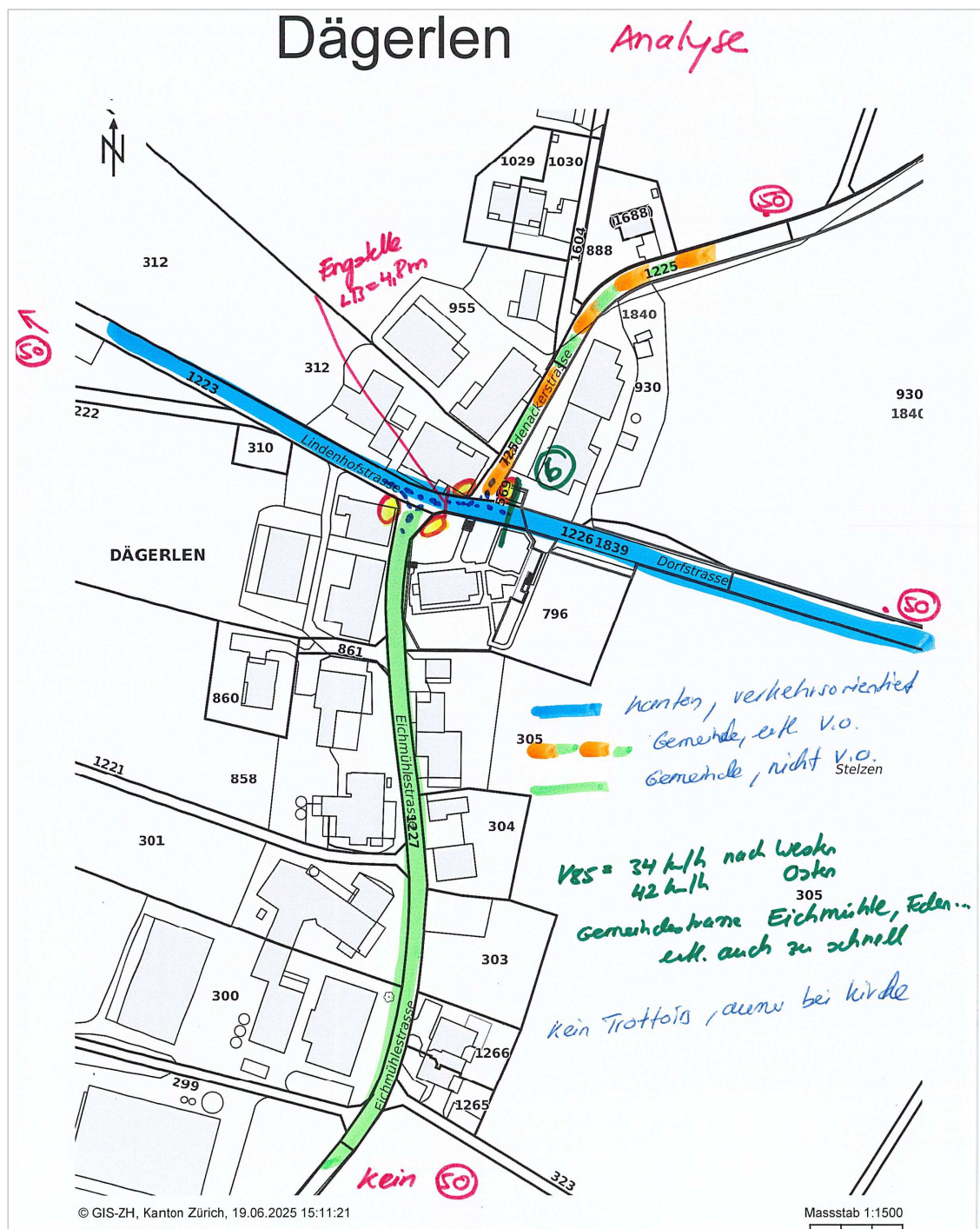


Abbildung 6: Analyseplan Dägerlen

Die Analyse der heutigen Situation ergibt Folgendes:

- Die Lindenhof- und die Dorfstrasse (Kantonsstrassen) weisen unterschiedliche Strassenbreiten auf mit einer Engstelle mit Fahrbahnbreite von ca. 4.8 m im Zentrum. Für den seltenen Begegnungsfall LW / LW reicht diese Breite nicht aus. Für den massgebenden Begegnungsfall PW / LW ist sie bei auf 20 km/h reduzierter Geschwindigkeit knapp ausreichend.
- Auch für den Begegnungsfall PW / LW wäre eine Lichte Breite von 5.3 m (bei auf 20 km/h reduzierter Geschwindigkeit) nötig. Die restlichen Strassen (Gemeindestrassen) sind entsprechend ihrer Erschliessungsfunktion schmal.
- Bei den beiden Knoten entlang der Kantonsstrasse gilt Rechtsvortritt (mit Rechtsvortritt-Markierung).
- keine Trottoirs
- Keine Velorouten; es gibt keine Infrastrukturangebote für Velofahrende
- 1 registrierter Unfall (Selbstunfall auf Eichmühlestrasse) mit einem Leichtverletzten:
- Geschwindigkeitsniveau an der Kantonsstrasse:
 - $V_{85} = 34$ km/h nach Westen und 42 km/h nach Osten ($V_{\max} = 66$ km/h)Das Geschwindigkeitsniveau V_{85} ist insbesondere in Fahrtrichtung Westen infolge des Rechtsvortritts deutlich unter der signalisierten Höchstgeschwindigkeit. Trotz der ungenügenden Sichtweiten und des geltenden Rechtsvortritts gibt es aber auch deutlich höhere gefahrene Geschwindigkeiten. Auf den beiden Gemeindestrassen, insbesondere auf der Haldenackerstrasse, dürften die gefahrenen Geschwindigkeiten ebenfalls zu hoch sein für die örtlichen Verhältnisse.
- Verkehrsbelastung Kantonsstrasse: DTV = ca. 1'250 Fahrzeuge pro Tag
- Kantonsstrasse wird von der KAPO als verkehrsorientiert eingestuft; die Haldenackerstrasse (Gemeindestrasse) könnte ebenfalls als verkehrsorientiert zu betrachten sein. Die Eichmühlestrasse ist nicht verkehrsorientiert.
- Es gibt im Ortsgebiet von Dägerlen keine Linien des ÖV

Folgende Verkehrssicherheitsdefizite wurden festgestellt:

- Fehlende Trottoirs auf allen Strassen führen dazu, dass Fussgänger auch die Fahrbahn benutzen müssen. Im zentralen Abschnitt der Kantonsstrasse mit der Einengung und der etwas unübersichtlichen Kuppe ist dies kritisch. Ohne Trottoir gibt es auch viele ungeschützte (häufig verdeckte) Liegenschaftsausgänge
- Die Sichtweiten bei den beiden wesentlichen Knoten (Strassenverzweigungen) entsprechen nicht den gemäss VSS-Norm erforderlichen Knotensichtweiten bei Rechtsvortritt. Sichteinschränkungen gibt es insbesondere durch die Kirchenmauer, Häuserecken und Bepflanzungen.
- Die Sicht auf den entgegenkommenden Verkehr entspricht wegen der Kuppe nicht ganz der Anhaltesichtweite bei $V = 50$ km/h. Sollten die Verkehrsteilnehmenden die Geschwindigkeiten nicht ausreichend anpassen, kann es bei der Einengung im Begegnungsfall zu einer Gefahrensituation kommen.
- Liegenschaftsausfahrten mit zu geringen Sichtweiten infolge zu hoher Bepflanzungen und undurchsichtiger Zäune, aber auch durch zu nah am Strassenrand stehende Häuser
- Querparkfelder direkt neben der Fahrbahn (z.B. Eichmühlestrasse 3), bei denen die Gefahr rückwärts ausparkierender Autos besteht, welche eine ungenügende Sicht auf die Fahrbahn haben
- Kein ausreichendes Infrastrukturangebot für Velofahrende entlang der Kantonsstrasse

Ein Teil der oben genannten Sicherheitsdefizite stellt insbesondere bei zu hohen gefahrenen Geschwindigkeiten eine Gefahr dar, welche teilweise schwer oder nicht rechtzeitig

erkennbar ist. Dies gilt sowohl für die Kantonsstrasse als auch für diverse Gemeindestrassen.

3.5 ORTSTEIL RUTSCHWIL

In der folgenden Abbildung sind die wichtigsten Erkenntnisse bezüglich der Verkehrssicherheit dargestellt.

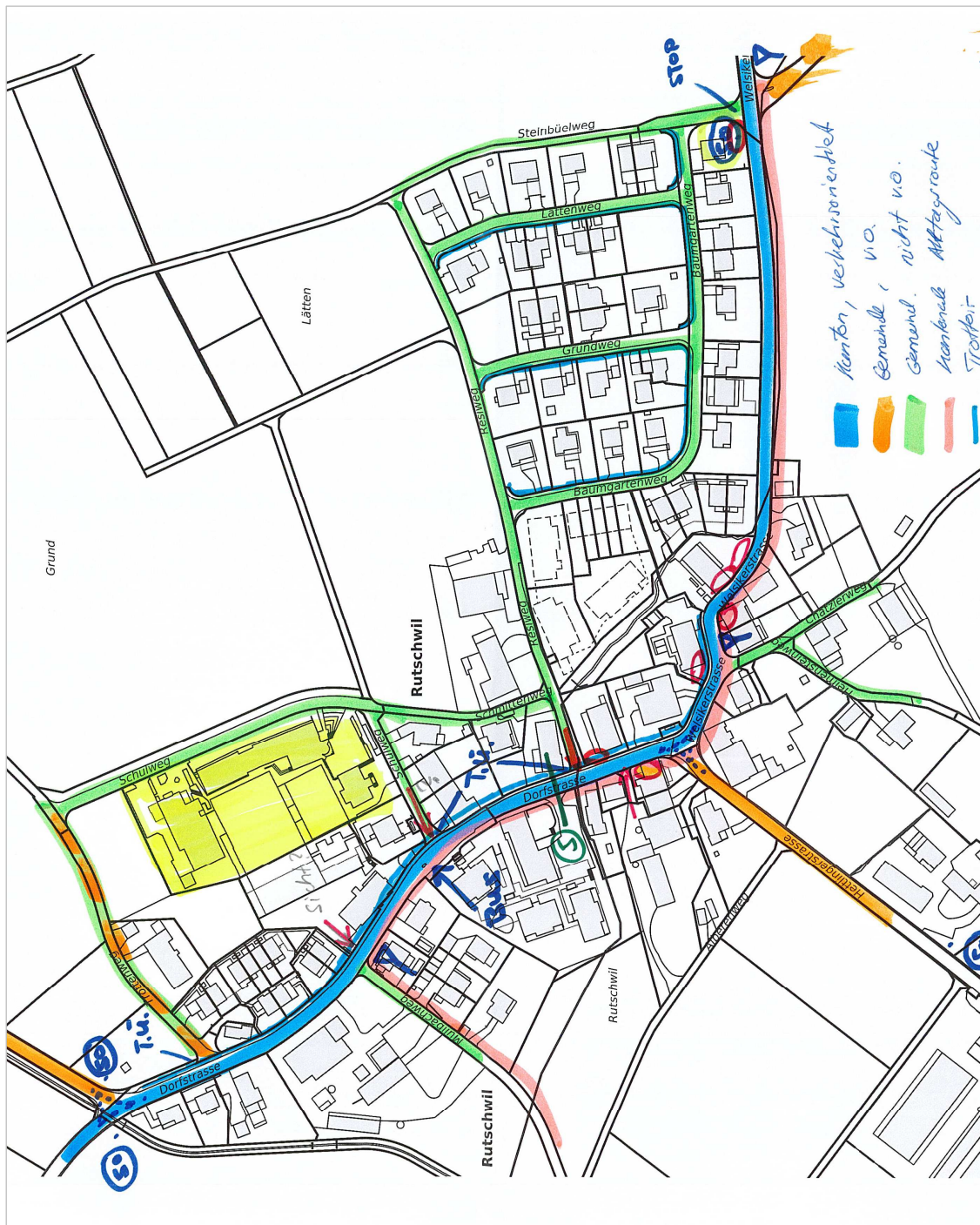


Abbildung 7: Analyseplan Rutschwil

Die Analyse der heutigen Situation ergibt Folgendes:

- Die Dorfstrasse (Kantonsstrasse) weist unterschiedliche Strassenbreiten auf, zwischen 5.75 m und 6.5 m. In geraden Abschnitten reichen diese Breiten aus für den seltenen Begegnungsfall LW / LW bei reduzierten Geschwindigkeiten. In den kurvigen Abschnitten ist dieser Begegnungsfall nicht möglich. Selbst der Begegnungsfall PW / LW ist in den engen Kurven der Welsikerstrasse (Kantonsstrasse) nur mit reduzierter Geschwindigkeit möglich.
- Entlang der Dorfstrasse und einem kurzen Abschnitt der Welsikerstrasse gibt es auf der Nordseite ein Trottoir. Dies ist auch bei den Quartierstrassen Baumgartenweg, Grundweg, Lattenweg und dem westlichen Abschnitt des Resiwegs der Fall. Ansonsten gibt es keine Trottoirs.
- Bei den Knoten Dorf- / Welsiker- / Hettlingerstrasse und dem Knoten Dorf- / Rutschwilerstrasse (an der Grenze des Siedlungsgebietes) gilt Rechtsvortritt, was mit einer entsprechenden Bodenmarkierung angezeigt wird. Ansonsten ist die Kantonsstrasse durch Rutschwil vortrittsberechtigt, teilweise mit Trottoirüberfahrten, teilweise mit Signalen und Bodenmarkierungen, wie z.B. beim Knoten Welsiker- / Hauptstrasse, wo die untergeordnete Gemeindestrasse vortrittsbelastet ist. Zwischen den Gemeindestrassen gilt überall Rechtsvortritt (ohne Bodenmarkierung), der aber teilweise zu wenig wahrgenommen resp. respektiert wird.
- Zwischen der Dorfstrasse und dem Schulweg befindet sich eine grosse Schulanlage. Die angrenzenden Strassen werden demnach häufig von Schulkindern genutzt (zu Fuss oder mit dem Velo). Eine wichtige Veloverbindung führt über den wenig befahrenen Eichenweg von/nach Berg. Schülerinnen und Schüler der Oberstufe wählen den Schulweg mit dem Velo von/nach Seuzach über den Mülibachweg (siedlungsorientiert mit wenig Verkehr) oder die übergeordnete Hettlingerstrasse.
- Kantonale Alltagsveloverbindung (Nebenverbindung) führt entlang der Dorf- und der Welsikerstrasse (Kantonsstrasse) und über den untergeordneten Mülibachweg; es gibt aber keine Infrastrukturangebote für Velofahrende.
- 4 registrierte Unfälle im Siedlungsgebiet, alles Selbstunfälle; 2 davon entlang der Kantonsstrasse.
- Geschwindigkeitsniveau an der Dorfstrasse Nr. 5a betrug $V_{85} = 42$ km/h. Die maximale Geschwindigkeit während der Erhebungsperiode betrug 65 km/h. Je nach Sichtverhältnissen bei Liegenschaftsausgängen und -ausfahrten auf der Strassen- seite ohne Trottoir, sind die gefahrenen Geschwindigkeiten etwas zu hoch. Im kurvigen Abschnitt der Kantonsstrasse konnten keine Messungen vorgenommen werden. Bei der Ein-/ Ausfahrt von/nach Welsikon (insbesondere auch im Bereich der Einmündung der Hauptstrasse) dürften die gefahrenen Geschwindigkeiten häufig über der signalisierten Geschwindigkeit von 50 km/h liegen.
Auf der Hettlingerstrasse (verkehrsorientierte Gemeindestrasse, welche beidseits nur wenig bebaut ist) dürfte das Geschwindigkeitsniveau aufgrund des Erscheinungsbildes recht hoch sein und die signalisierte Höchstgeschwindigkeit häufig überschritten werden. Auf den restlichen Gemeindestrassen-Abschnitten (z.B. Schulweg und Resiweg) dürfte das Geschwindigkeitsniveau eher tief sein. Es ist aber davon auszugehen, dass dort, wo es die Situation zulässt, die gefahrenen Geschwindigkeiten nicht von allen Fahrzeuglenkenden entsprechend den örtlichen Verhältnissen (einseitig kein Trottoir, unübersichtliche Kurven und Knoten, etc.) ausreichend angepasst werden.
- Verkehrsbelastung Dorfstrasse: DTV = ca. 1'500 Fahrzeuge pro Tag
- Kantonsstrasse wird von der KAPO als verkehrsorientiert eingestuft; die Hettlingerstrasse (Gemeindestrasse) ist ebenfalls als verkehrsorientiert zu betrachten. Die restlichen Gemeindestrassen sind nicht verkehrsorientiert.
- 1 Buslinie führt über die Dorfstrasse und die Hettlingerstrasse mit Bushaltestelle im zentralen Abschnitt der Dorfstrasse

Folgende Verkehrssicherheitsdefizite wurden festgestellt:

- Fehlendes Trottoir führt dazu, dass Fussgänger auch die Fahrbahn benutzen müssen. Im zentralen Abschnitt der Welsikerstrasse mit den teilweise unübersichtlichen Kurven ist dies kritisch. Ohne Trottoir gibt es auch viele ungeschützte (häufig verdeckte) Liegenschaftsausgänge. Dies gilt sowohl für die Kantonsstrasse als auch für die Gemeindestrassen.
- Die Sichtweiten bei folgenden Knoten (Strassenverzweigungen) entsprechen nicht den gemäss VSS-Norm erforderlichen Knotensichtweiten. Sichteinschränkungen gibt es insbesondere durch:
 - Resiweg / Dorfstrasse: Parkierte Autos und Velos, Werbemasten (Volg)
 - Mühlibachweg / Dorfstrasse: zu hohe Bepflanzungen und Zäune
 - Trottenweg / Dorfstrasse: auf Vorplatz abgestellte Maschinen und Fahrzeuge
 - Chätzlerweg / Welsikerstrasse: parkierte Autos und zu hohe Bepflanzungen
 - Hauptstrasse / Welsikerstrasse: landwirtschaftliche Bepflanzungen
 - Baumgartenweg / Welsikerstrasse: zu hohe Hecke
 - Schmittenweg / Resiweg: zu hohe Bepflanzungen und Zäune

Dies gilt auch bei weiteren Strassenverzweigungen auf dem Gemeindestrassennetz, häufig infolge von zu hohen Hecken.
- Liegenschaftsausfahrten mit zu geringen Sichtweiten infolge zu hoher Bepflanzungen und undurchsichtiger Zäune, aber auch durch zu nah am Strassenrand stehende Häuser (z.B. Dorfstrasse 1 und 7, Welsikerstrasse 8)
- Anhaltesichtweite in den kurvigen Abschnitten der Dorfstrasse ist wegen zu hohen Bepflanzungen und eines Hauses auf der Innenseite der Kurve eingeschränkt, was insbesondere für die auf der Fahrbahn laufenden Personen kritisch sein kann, wenn die gefahrenen Geschwindigkeiten nicht ausreichend angepasst werden. Dies gilt auch bei Gegenverkehr von breiten Fahrzeugen (Lastwagen, Busse, Landwirtschaftliche Fahrzeuge)
- Wechselnde Vortrittsregelung entlang der Dorfstrasse
- Fussgängerquerungen bei Bushaltestelle ohne Schutzinsel in der Mitte
- Querparkfelder direkt neben der Fahrbahn (z.B. Dorfstrasse 5 und 9, Resiweg 2), bei denen die Gefahr rückwärts ausparkierender Autos besteht, welche eine ungenügende Sicht auf die Fahrbahn haben.
- Kein ausreichendes Infrastrukturangebot entlang der Dorf- und der Welsikerstrasse (Kantonale Alltagsveloverbindung); Abschnittsweise für Velos sehr ungünstige Strasse zwischen 6.0 m und 7.0 m, was zu Überholmanövern mit zu geringen seitlichen Abständen führen kann.

Ein Teil der oben genannten Sicherheitsdefizite stellt insbesondere bei zu hohen gefahrenen Geschwindigkeiten eine Gefahr dar, welche teilweise schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar ist. Dies gilt sowohl für die Kantonsstrasse als auch für die Gemeindestrassen.

4 MACHBARKEIT TEMPO-30

Die Machbarkeit von Tempo-30 hängt davon ab, ob es sich um eine verkehrsorientierte (Tempo-30-Strecke) oder nicht verkehrsorientierte Strasse (Tempo-30-Zone) handelt. Die gesetzlichen Voraussetzungen sind in Kap. 1.2 detailliert beschrieben. Die Einteilung in verkehrsorientiert und nicht verkehrsorientiert ist im Kanton Zürich momentan umstritten (vgl. auch Kap. 1.3). Die Konsequenzen unterschiedlicher Definitionen auf die Machbarkeit werden in den einzelnen Kapiteln zu den Ortsteilen aufgezeigt.

4.1 ORTSTEIL BÄNK

In der folgenden Abbildung ist die Machbarkeit von Tempo-30 in Bänk dargestellt:



Abbildung 8: Machbarkeit Tempo-30 in Bänk

Aufgrund der Neueinschätzung der KAPO, dass die Hauptstrasse durch Bänk eine nicht verkehrsorientierte Strasse ist, muss die Machbarkeit von Tempo-30 (als Zone) gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG beurteilt werden. Somit kann eine Tempo-30-Zone eingeführt werden, wenn dies aus beliebigen, in den örtlichen Verhältnissen liegenden Gründen erforderlich ist, sei es z.B. zum Schutz der Bewohner vor Lärm und Luftverschmutzung, zur Erhöhung der Lebensqualität oder zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Auf der gesamten Länge bestehen Gefahren, die eine Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit auf 30 km/h rechtfertigen würden⁷. Da die gefahrenen Geschwindigkeiten in einem Bereich liegen, der für die örtlichen Verhältnisse eindeutig zu hoch ist, wäre die Einführung von Tempo-30 auf der Hauptstrasse auch zweckmässig. Dementsprechend ist die Einführung der Tempo-30-Zone auf diesem Strassenabschnitt u.E. machbar.

Die anderen Strassen innerhalb des Ortsteils Bänk sind in jedem Fall auch nicht verkehrsorientiert. Bei der Neurebenstrasse und beim Höhenweg wäre die Einführung der Tempo-30-Zone auch zweckmässig. Die Strasse Im Spicher und der Huswisweg sind dagegen so kurz, dass kaum Geschwindigkeiten über 30 km/h gefahren werden können, so dass eine Signalisation von Tempo-30 auf diesen Strassenabschnitten eine sehr geringe Wirkung erzielen würde und nur in Zusammenhang mit der Einführung von Tempo-30 auf den anderen angrenzenden Strassenabschnitten zweckmässig wäre.

Die Einführung von Tempo-30 im gesamten Ortsteil würde dem von der bfu empfohlenen Modell 30/50 (vgl. Kap. 1.4) entsprechen, welches auf untergeordneten nicht verkehrsorientierten Strassen möglichst flächendeckend Tempo-30-Zonen vorsieht und dicht besiedelte Abschnitte von übergeordneten verkehrsorientierten Strassen mit besonderen örtlichen Gegebenheiten ebenfalls in die Tempo-30-Zone miteinbezieht.

⁷ Auch wenn dieser Strassenabschnitt von der KAPO als verkehrsorientiert eingestuft worden wäre, sind u.E. die Gründe für die Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit gemäss Art. 108 SSV gegeben. Hierfür gibt es ausreichend Gefahren, die nicht rechtzeitig erkennbar und nicht anders behebbar sind, wie z.B. Liegenschaftsausfahrten mit zu geringen Sichtweiten infolge eines Hauses.

4.2 ORTSTEIL BERG

In der folgenden Abbildung ist die Machbarkeit von Tempo-30 im Ortsteil Berg dargestellt:

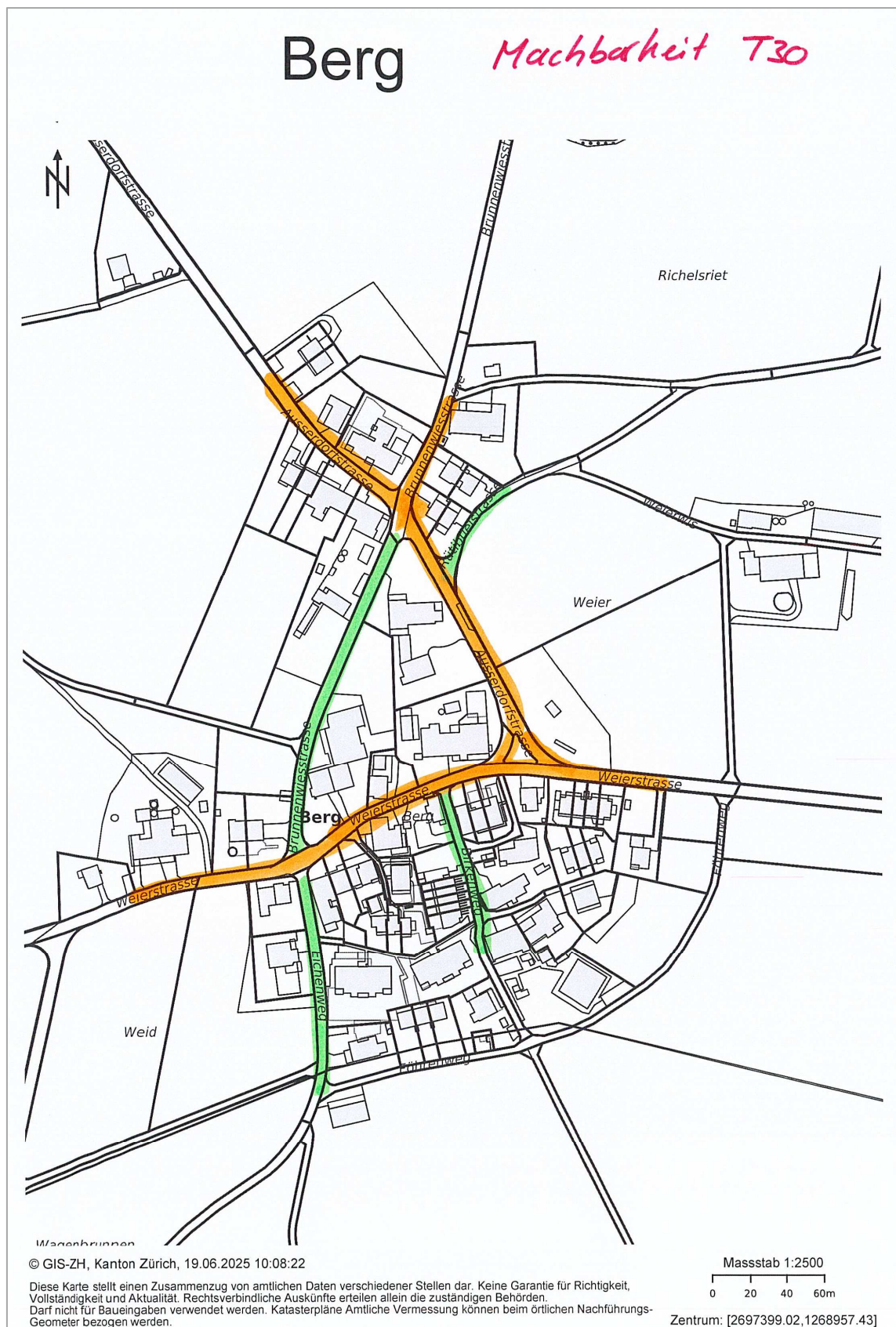


Abbildung 9: Machbarkeit Tempo-30 in Berg

Gemäss Neueinschätzung der KAPO sind alle Strassen innerhalb des Siedlungsgebietes von Berg als nicht verkehrsorientiert einzustufen. Somit kann eine Tempo-30-Zone gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG eingeführt werden, wenn dies aus beliebigen, in den örtlichen Verhältnissen liegenden Gründen erforderlich ist, sei es z.B. zum Schutz der Bewohner vor Lärm und Luftverschmutzung, zur Erhöhung der Lebensqualität oder zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Analyse hat gezeigt, dass in diesem Gebiet diverse Gefahren vorhanden sind, wenn die Verkehrsteilnehmer ihre Geschwindigkeiten nicht den Verhältnissen anpassen. Insbesondere die Geschwindigkeitsmessungen an der Brunnenwiesstrasse zeigen, dass die Verkehrsteilnehmenden ihre Geschwindigkeit zu wenig den örtlichen Gegebenheiten anpassen. Aber auch bei der Messstelle an der Weierstrasse konnten Fahrzeuge mit zu hohen Geschwindigkeiten festgestellt werden. Einzelne Strassenabschnitte (Birkenweg, Rütibüelstrasse) sind so kurz, dass kaum Geschwindigkeiten über 30 km/h gefahren werden können, so dass auf diesen Strassenabschnitten eine Signalisation von Tempo-30 eine sehr geringe Wirkung erzielen würde und nur in Zusammenhang mit der Einführung von Tempo-30 auf den anderen angrenzenden Strassenabschnitten zweckmässig wäre.

Dementsprechend sind die Voraussetzungen für die Einführung einer Tempo-30-Zone in Berg gegeben. Eine Tempo-30-Zone ist u.E. somit machbar und zweckmässig⁸.

Die Einführung von Tempo-30 würde auch dem von der bfu empfohlenen Modell 30/50 (vgl. Kap. 1.4) entsprechen, welches auf untergeordneten nicht verkehrsorientierten Strassen möglichst flächendeckend Tempo-30-Zonen vorsieht und dicht besiedelte Abschnitten von übergeordneten verkehrsorientierten Strassen mit besonderen örtlichen Gegebenheiten ebenfalls in die Tempo-30-Zone miteinbezieht.

Die Ausdehnung der Tempo-30-Zone könnte in etwa dem heutigen Gebiet von "Tempo-50 generell" entsprechen. Einzig auf dem nördlichsten Abschnitt der Ausserdorfstrasse (nördlich Haus Nr. 12) ist u.E. Tempo-30 nicht machbar, weil selbst die Voraussetzung für innerorts (dicht besiedeltes Gebiet) resp. für Tempo-50 kaum gegeben ist.

⁸ Die Einführung von Tempo-30 wäre u.E. auch machbar, wenn die eher übergeordneten Strassenabschnitte von der KAPO als verkehrsorientiert eingestuft worden wären. Die Gründe gemäss Art. 108 SSV sind u.E. gegeben, wie z.B. zu geringe Knotensichtweiten bei Strassenverzeigungen infolge von Häusern.

4.3 ORTSTEIL OBERWIL

In der folgenden Abbildung ist die Machbarkeit von Tempo-30 im Ortsteil Oberwil dargestellt:

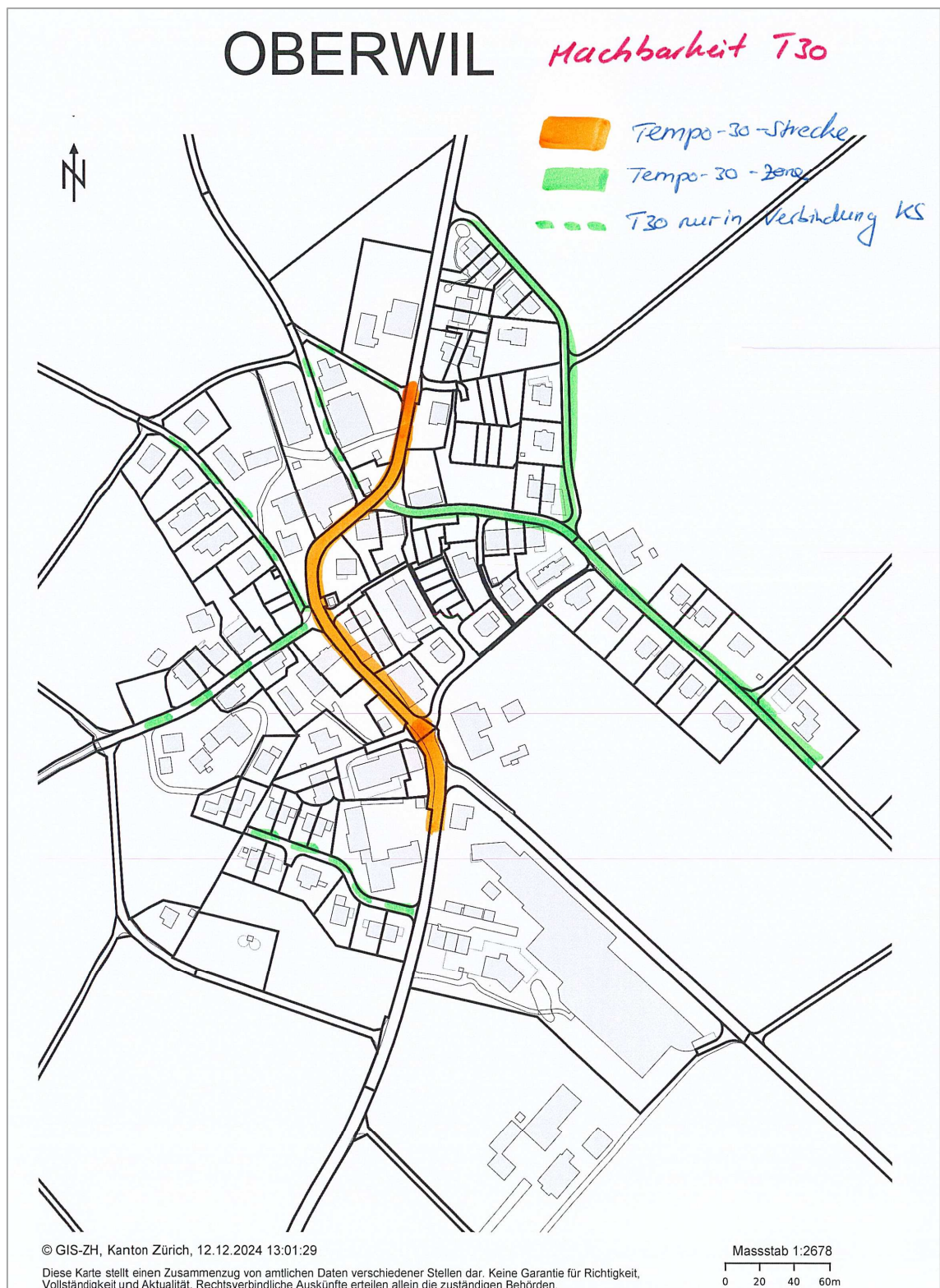


Abbildung 10: Machbarkeit Tempo-30 in Oberwil

Die Bergemerstrasse (Gemeindestrassen) ist aufgrund der einseitigen, gewerblichen Nutzungen entlang des Abschnitts östlich des heutigen Standorts des Signals "50 generell" eher weniger geeignet die Einführung von Tempo-30. In einem ersten Schritt sollte hier Tempo-50 eingeführt resp. das Signal "50 generell" nach Osten zur Siedlungsgrenze hin verschoben werden. Sollte die Bergemerstrasse als nicht verkehrsorientiert eingestuft werden, wäre die Einführung von Tempo-30 grundsätzlich nach Art. 3 Abs. 4 SVG möglich, wenn der Strasseneigentümer – also die Gemeinde – dies so wünschen würde. Die anderen Gemeindestrassenabschnitte sind eindeutig nicht verkehrsorientiert, so dass hier die gesetzlichen Voraussetzungen für Tempo-30-Zonen grundsätzlich gegeben wären. Die Strassenabschnitte östlich der Kantonsstrasse sind so ausgestaltet, dass auch höhere Geschwindigkeiten als 30 km/h gefahren werden können. Die Einführung einer Tempo-30-Zone wäre hier – losgelöst von den Entwicklungen auf der Kantonsstrasse – aufgrund der vorhandenen Sicherheitsdefizite machbar und zweckmässig, um die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen sowie die Lärmbelastung zu reduzieren. Westlich der Kantonsstrasse sind die Strassenabschnitte schmal und kurz, so dass die Signalisation von Tempo-30 nur eine sehr geringe Wirkung erzielen würde. Zudem sind die einzelnen Abschnitte kaum zusammenhängend, so dass sich (ohne den Einbezug der Kantonsstrasse) keine zusammenhängende Zone ergeben würde. Hier wäre u.E. die Einführung von Tempo-30 nur in Verbindung mit Tempo-30 auf der Landstrasse zweckmässig.

Für die Einführung von Tempo-30 (als Streckensignalisation) auf dem zentralen Abschnitt der verkehrsorientierten Kantonstrasse sind u.E. die Voraussetzungen gemäss Art. 108 SSV gegeben. Hierfür gibt es ausreichend Gefahren, die nicht rechtzeitig erkennbar und nicht anders behebbar sind, wie z.B. Verzweigungen und Liegenschaftsausfahrten mit zu geringen Sichtweiten infolge eines Hauses. Im Weiteren ist die Landstrasse Teil einer kantonalen Alltagsveloverbindung, auf welcher aber kein sicheres Infrastrukturstrukturangebot vorhanden ist. Gemäss bfu gehören Fussgänger und Velofahrer zu den verletzlichsten Verkehrsteilnehmern. Sie haben keinen physischen Schutz "um sich herum". Sie sind also Benutzer der Strasse, welche eines besonderen Schutzes bedürfen (Art. 108 Abs. 2 Bst. b SSV). Zudem zeigen die Geschwindigkeitsmessungen, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten teilweise in einem Bereich liegen, der für die örtlichen Verhältnisse eindeutig zu hoch ist. Hier würde Tempo-30 auch eine massgebliche Wirkung erzielen, wäre demnach auch zweckmässig. Ob der Strasseneigentümer (Kanton Zürich) schliesslich auch zum Schluss kommen wird, dass die Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im zentralen Abschnitt der Landstrasse auch verhältnismässig wäre, kann nicht abgeschätzt werden⁹. Legt man die aktuelle Definition des Regierungsrates bezüglich den verkehrsorientierten Strassen zu Grunde, wäre die Landstrasse als Verbindungsstrasse nicht verkehrsorientiert. Der Ausbaugrad (Strassenbreite, keine Trottoirs, etc.) entspricht zudem kaum einer verkehrsorientierten Strasse, sondern im Zentrum eher einer Erschliessungsstrasse. Somit wäre die Einführung einer Tempo-30-Zone nach Art. 3 Abs. 4 SVG grundsätzlich möglich, wenn der Strasseneigentümer dies anstreben würde.

Dieser zentrale kurvige Abschnitt der Landstrasse entspricht im Weiteren den vom bfu-Modell 30/50 bezeichneten dicht besiedelten Abschnitt im übergeordneten Netz mit besonderen örtlichen Gegebenheiten, welcher unter gewissen Umständen in eine Tempo-30-Zone miteinbezogen werden kann.

⁹ Die für Herbst ausstehende kantonale Volksabstimmung zu Tempo-30 auf Hauptverkehrsstrassen führt dazu, dass solche Begehren auf Kantonsstrassen vorerst nicht von der Kapo bearbeitet werden.

4.4 ORTSTEIL DÄGERLEN

In der folgenden Abbildung ist die Machbarkeit von Tempo-30 im Ortsteil Dägerlen dargestellt:

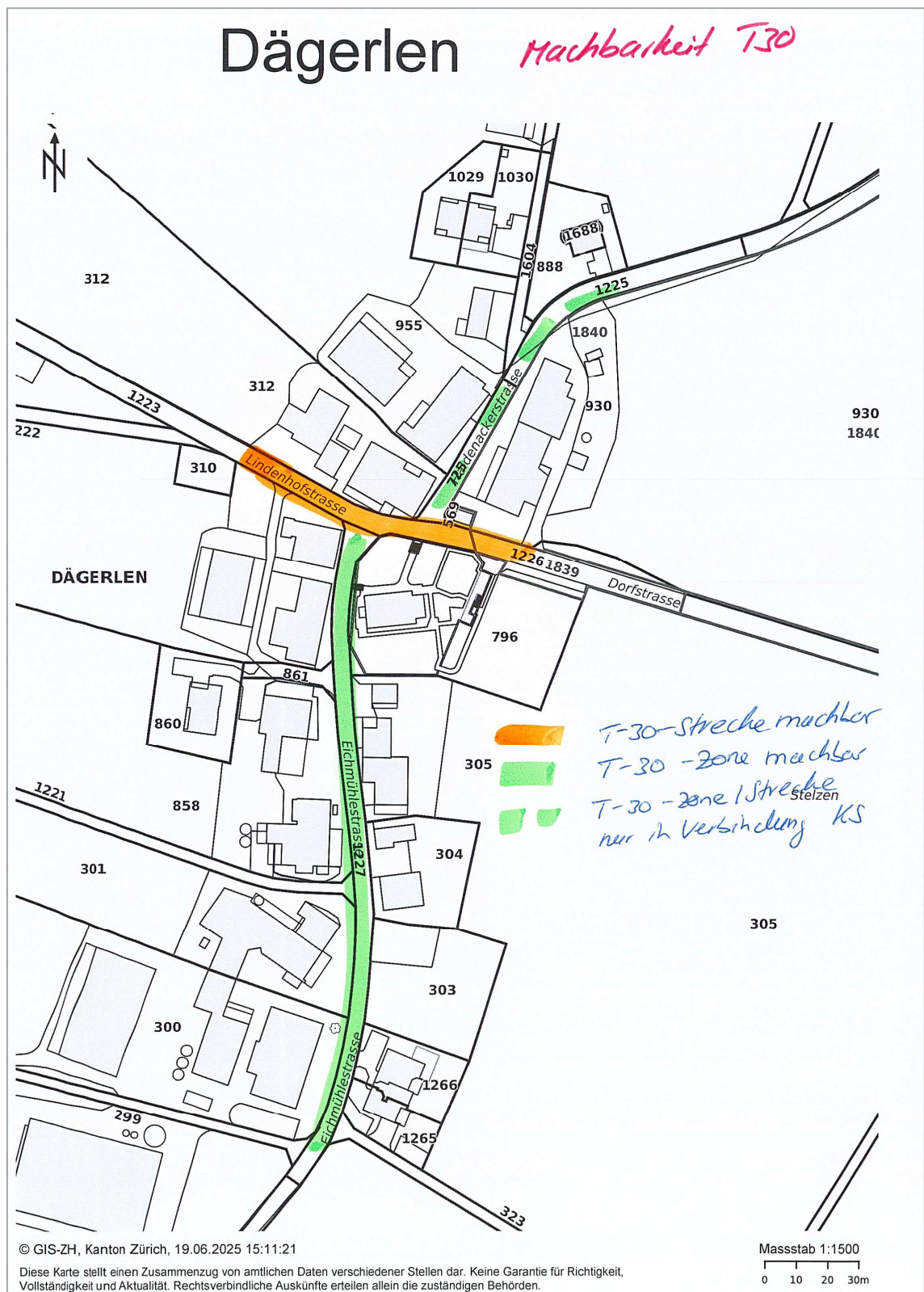


Abbildung 11: Machbarkeit Tempo-30 im Ortsteil Dägerlen

Die Eichmühlestrasse ist eine nicht verkehrsorientierte Gemeindestrasse, so dass hier Tempo-30 gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG eingeführt werden kann. Aufgrund der beschriebenen Sicherheitsdefizite und der Vermutung, dass ein Teil der Verkehrsteilnehmenden ihre Geschwindigkeit zu wenig den örtlichen Gegebenheiten anpasst, ist die Einführung einer Tempo-30-Zone auf der Eichmühlestrasse machbar und zweckmässig, um die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen sowie die Lärmbelastung zu reduzieren.

Die Haldenackerstrasse ist eine Verbindungsstrasse von/nach Berg, bei der noch nicht abschliessend geklärt ist, ob sie von der KAPO als verkehrsorientiert eingestuft wird. U.E. wäre die Signalisation auf diesem nur 100 m langen Abschnitt dann zweckmässig, wenn auch auf der Kantonsstrasse Tempo-30 gelten würde. Sollte dieser Abschnitt als nicht verkehrsorientiert eingestuft werden, wäre die Einführung von Tempo-30 grundsätzlich nach Art. 3 Abs. 4 SVG möglich, wenn der Strasseneigentümer – also die Gemeinde – dies so wünschen würde.

Für die Einführung von Tempo-30 (als Streckensignalisation) auf dem zentralen Abschnitt der verkehrsorientierten Kantonstrasse sind u.E. die Voraussetzungen gemäss Art. 108 SSV gegeben. Hierfür gibt es einzelne Gefahren, die nicht rechtzeitig erkennbar und nicht anders behebbar sind, wie z.B. die zu geringen Knotensichtweiten infolge eines Hauses bei den beiden Verzweigungen. Zudem liegen die gefahrenen Geschwindigkeiten teilweise in einem Bereich, der für die örtlichen Verhältnisse eindeutig zu hoch ist, so dass die Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit auch zweckmässig wäre.

Ob der Strasseneigentümer (Kanton Zürich) schliesslich auch zum Schluss kommen wird, dass die Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im zentralen Abschnitt der Kantonsstrasse auch verhältnismässig wäre, kann nicht abgeschätzt werden. Legt man die aktuelle Definition des Regierungsrates bezüglich den verkehrsorientierten Strassen zu Grunde, wäre die Kantonsstrasse als Verbindungsstrasse nicht verkehrsorientiert. Der Ausbaugrad (Strassenbreite, keine Trottoirs, Rechtsvortritt etc.) entspricht zudem kaum einer verkehrsorientierten Strasse, sondern im Zentrum eher einer Sammel- oder Erschliessungsstrasse. Somit wäre die Einführung einer Tempo-30-Zone nach Art. 3 Abs. 4 SVG grundsätzlich möglich, wenn der Strasseneigentümer dies anstreben würde¹⁰.

Dieser zentrale enge Abschnitt der Kantonsstrasse entspricht im Weiteren den vom bfu-Modell 30/50 bezeichneten dicht besiedelten Abschnitt im übergeordneten Netz mit besonderen örtlichen Gegebenheiten, welcher unter gewissen Umständen in eine Tempo-30-Zone miteinbezogen werden kann.

¹⁰ Die für Herbst ausstehende kantonale Volksabstimmung zu Tempo-30 auf Hauptverkehrsstrassen führt dazu, dass solche Begehren auf Kantonsstrassen vorerst nicht von der KAPO bearbeitet werden.

4.5 ORTSTEIL RUTSCHWIL

In der folgenden Abbildung ist die Machbarkeit von Tempo-30 in Rutschwil dargestellt:

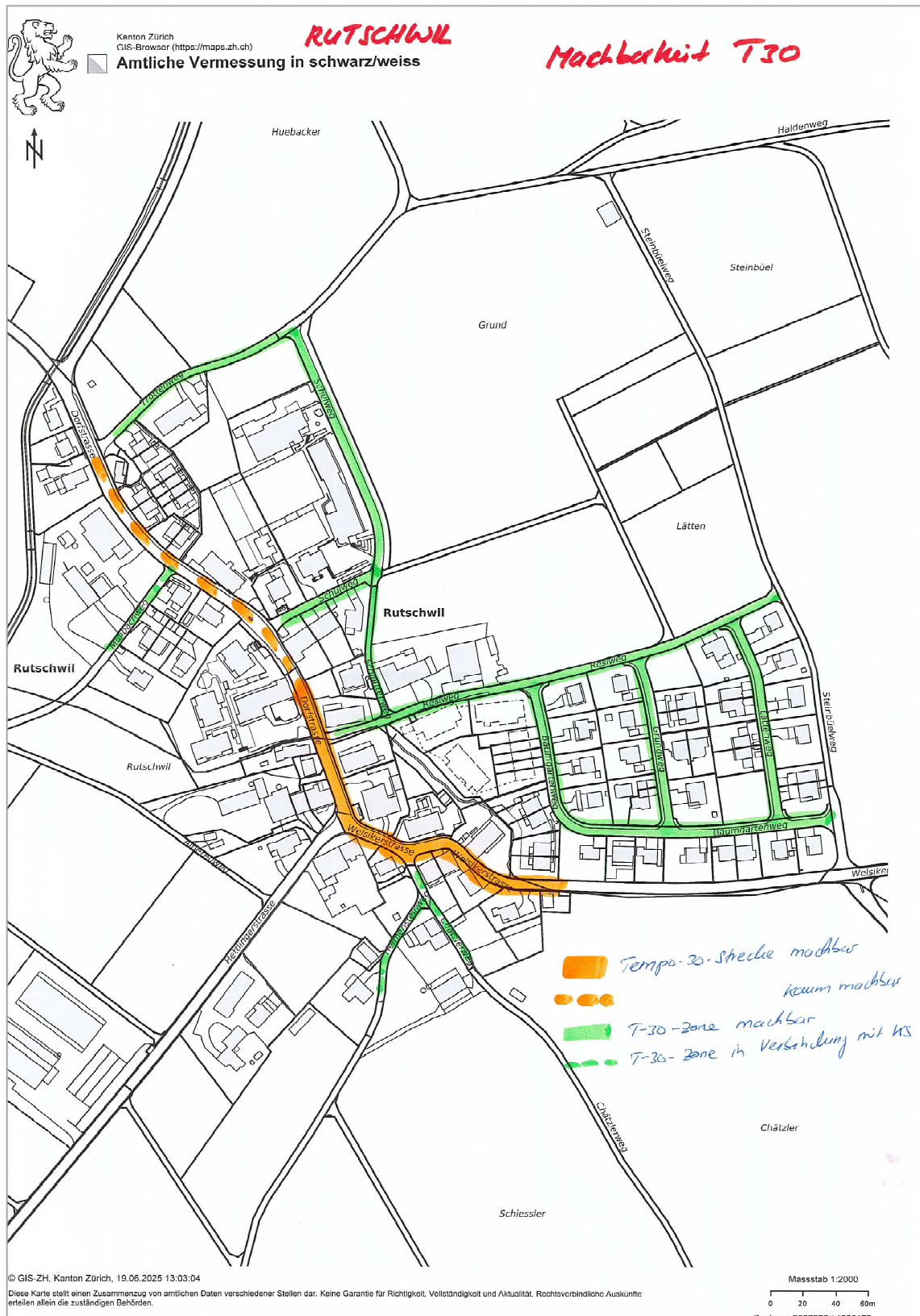


Abbildung 12: Machbarkeit Tempo-30 in Rutschwil

Die Hettlingerstrasse (Gemeindestrasse) ist aufgrund ihrer Funktion, den angrenzenden Nutzungen, der Kürze und der Ausgestaltung eher weniger geeignet für die Einführung von Tempo-30. In Verbindung mit Tempo-30 auf der Kantonsstrasse könnte auf der Hettlingerstrasse ein kurzer Abschnitt mit einbezogen werden. Sollte die Hettlingerstrasse als nicht verkehrsorientiert eingestuft werden, wäre die Einführung von Tempo-30 grundsätzlich nach Art. 3 Abs. 4 SVG möglich, wenn der Strasseneigentümer – also die Gemeinde – dies so wünschen würde. Der Mülibachweg ist nicht verkehrsorientiert, so dass hier grundsätzlich nach Art. 3 Abs. 4 SVG eine Tempo-30-Zone eingeführt werden könnte. Der Abschnitt im Siedlungsgebiet ist aber sehr kurz, so dass die Signalisation von Tempo-30 nur eine sehr geringe Wirkung erzielen würde. Zudem handelt es sich nur um einen einzelnen isolierten Abschnitt, so dass sich (ohne den Einbezug der Kantonsstrasse) keine zusammenhängende Zone ergeben würde. Hier wäre u.E. die Einführung von Tempo-30 nur in Verbindung mit der Landstrasse zweckmässig. Gleiches gilt für den Chätzler- und den Heimensteinweg. Die anderen Gemeindestrassenabschnitte nördlich und östlich der Kantonsstrasse sind ebenfalls eindeutig nicht verkehrsorientiert, so dass hier die gesetzlichen Voraussetzungen für Tempo-30-Zonen nach Art. 3 Abs. 4 SVG gegeben wären. Einzelne dieser Strassenabschnitte sind so ausgestaltet, dass hier auch höhere Geschwindigkeiten als 30 km/h gefahren werden können. Damit wäre eine Tempo-30-Zone losgelöst von den Entwicklungen auf der Kantonsstrasse aufgrund der vorhandenen Sicherheitsdefizite machbar und auch zweckmässig, um die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen sowie die Lärmbelastung zu reduzieren. Dies umso mehr, weil sich in diesem Quartier auch die Schulanlage befindet.

Für die Einführung von Tempo-30 (als Streckensignalisation) auf dem zentralen Abschnitt der verkehrsorientierten Kantonstrassen (Welsiker- und Landstrasse) sind u.E. die Voraussetzungen gemäss Art. 108 SSV gegeben. Hierfür gibt es einige Gefahren, die nicht rechtzeitig erkennbar und nicht anders behebbar sind, wie z.B. Verzweigungen und Liegenschaftsausfahrten mit zu geringen Sichtweiten infolge eines Hauses. Im Weiteren ist die Kantonsstrasse Teil einer kantonalen Alltagsveloverbindung, auf welcher aber kein sicheres Infrastrukturstrukturangebot vorhanden ist. Gemäss bfu gehören Fussgänger und Velofahrer zu den verletzlichen Verkehrsteilnehmern. Sie sind also Benutzer der Strasse, welche eines besonderen Schutzes bedürfen (Art. 108 Abs. 2 Bst. b SSV). Hier würde Tempo-30 – zumindest in Teilabschnitten – auch eine Wirkung erzielen, wäre demnach auch zweckmässig. Ob der Strasseneigentümer (Kanton Zürich) schliesslich auch zum Schluss kommen wird, dass die Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im zentralen Abschnitt der Kantonsstrasse auch verhältnismässig wäre, kann nicht abgeschätzt werden¹¹. Legt man die aktuelle Definition des Regierungsrates bezüglich den verkehrsorientierten Strassen zu Grunde, wäre die Landstrasse als Verbindungsstrasse nicht verkehrsorientiert. Der Ausbaugrad (Strassenbreite, keine Trottoirs, etc.) entspricht zudem kaum einer verkehrsorientierten Strasse, sondern im Zentrum eher einer Erschliessungs- oder Sammelstrasse. Somit wäre die Einführung einer Tempo-30-Zone nach Art. 3 Abs. 4 SVG grundsätzlich möglich, wenn der Strasseneigentümer dies anstreben würde.

Dieser zentrale kurvige Abschnitt der Welsikerstrasse entspricht im Weiteren den vom bfu-Modell 30/50 bezeichneten dicht besiedelten Abschnitt im übergeordneten Netz mit besonderen örtlichen Gegebenheiten, welcher unter gewissen Umständen in eine Tempo-30-Zone miteinbezogen werden kann.

¹¹ Die für Herbst ausstehende kantonale Volksabstimmung zu Tempo-30 auf Hauptverkehrsstrassen führt dazu, dass solche Begehren auf Kantonsstrassen vorerst nicht von der Kapo bearbeitet werden.

5 MASSNAHMEN, ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

Im Folgenden werden die grundsätzlichen Stossrichtungen und Handlungsfelder zur Erreichung von allfälligen Zielen allgemein aufgelistet.

Verkehrssicherheit erhöhen

- **Geschwindigkeiten reduzieren** durch:
 - Signalisation tieferer Geschwindigkeiten (T40 / T30 / Begegnungszone)
 - Verkehrsberuhigende Massnahmen:
 - Vertikale Versätze
 - Horizontale Versätze
 - Markierungen (optische Einengungen)
 - Information durch Geschwindigkeitsanzeige ("Speedy")
- Infrastrukturdefizite beheben durch:
 - Erstellen von Trottoirs und Querungshilfen für Fuss- und Veloverkehr
 - Verbesserung (Signalisation, Beleuchtung, Behindertengerechtigkeit etc.), Verschiebung oder Aufhebung von Fussgängerstreifen
 - Verschiebung Bushaltestellen
 - Markierung von Radstreifen
 - Ausbau und Signalisation neuer Verbindungen
- Verlagerung Fuss- und Veloverkehr (andere Routen)

Aufenthaltsqualität erhöhen

- **Geschwindigkeiten reduzieren**
- Gestaltung / Ausstattung Strassenraum (Infrastruktur)
- Förderung entsprechender Nutzungen

Lärm reduzieren

- **Geschwindigkeiten reduzieren**
- Lärmarme Beläge
- Reduktion Verkehrsbelastung, Verkehrsverlagerung

6 MÖGLICHE MASSNAHMEN INNERHALB SIEDLUNGSGEBIET

6.1 ORTSTEIL BÄNK

In der folgenden Abbildung sind mögliche Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Bänk dargestellt:



Abbildung 13: Mögliche Massnahmen in Bänk

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist die Einführung einer Tempo-30-Zone im gesamten Ortsteil zweckmässig. Aufgrund des heutigen verhältnismässig hohen Geschwindigkeitsniveaus ($V_{85} > 40 \text{ km/h}$) müssten gemäss der Verordnung für Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen verkehrsberuhigende Massnahmen, z.B. in Form von seitlichen Versätzen, auf der Hauptstrasse ergriffen werden. Zwischen den Häusern Hauptstrasse 9 und Höhenweg 2 gibt es einen Brunnen, welcher vielleicht als Anlass dazu dienen können, auf der Hauptstrasse in diesem Bereich eine Art Platzcharakter mit verkehrsberuhigender Wirkung zu schaffen¹².

Mit der Einführung von Tempo-30 könnte gleichzeitig die Aufenthaltsqualität verbessert und die Lärmbelastung reduziert werden.

Weitere mögliche Massnahmen sind:

- Markierung des Rechtsvortritts bei der Einmündung der Strasse im Spicher in die Hauptstrasse
- Entfernen aller sichtbehindernden Elemente insbesondere bei Strassenverzweigungen (z.B. Schneiden von Bepflanzungen, Ersatz von zu hohen undurchsichtigen Zäunen etc.)
- Seitliche farbige Bänder am Strassenrand (allenfalls in Kombination mit oder als Ergänzung zu Tempo-30)
- Erstellen von Einfahrtstoren bei den beiden Ortseingängen zur Reduktion der Geschwindigkeit der ein- und ausfahrenden Fahrzeuge¹²



(Beispielfoto)

¹² Aus Kostengründen vermutlich aber nur in Zusammenhang mit einer anstehenden Strassensanierung verhältnismässig

6.2 ORTSTEIL BERG

In der folgenden Abbildung sind mögliche Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Berg dargestellt:

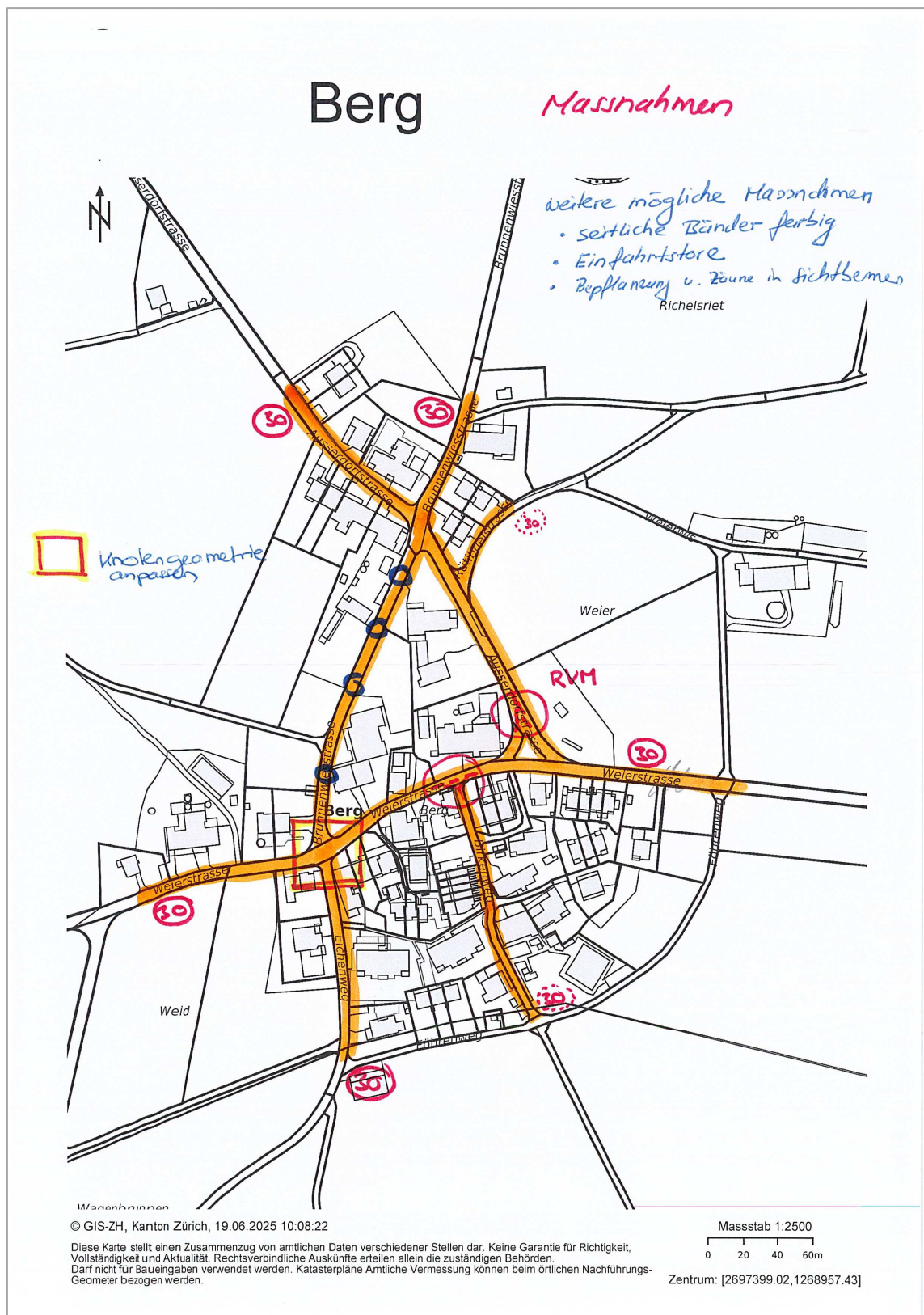


Abbildung 14: Mögliche Massnahmen in Berg

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist die Einführung einer Tempo-30-Zone im oben dargestellten Gebiet zweckmässig. Aufgrund des heutigen verhältnismässig hohen Geschwindigkeitsniveaus ($V_{85} > 40 \text{ km/h}$) müssten gemäss der Verordnung für Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen verkehrsberuhigende Massnahmen auf der Brunnenwiesstrasse, z.B. in Form von seitlichen Versätzen, ergriffen werden.

Mit der Einführung von Tempo-30 könnte gleichzeitig die Aufenthaltsqualität verbessert und die Lärmbelastung reduziert werden.

Weitere mögliche Massnahmen sind:

- Markierung des Rechtsvortritts bei der Einmündung des Birkenwegs in die Weierstrasse und Ergänzung beim Knoten Weier- / Ausserdorfstrasse
- Entfernen aller sichtbehindernden Elemente insbesondere bei Strassenverzweigungen (z.B. Schneiden von Bepflanzungen, Ersatz von zu hohen undurchsichtigen Zäunen etc.)
- Seitliche farbige Bänder am Strassenrand (allenfalls in Kombination mit oder als Ergänzung zu Tempo-30)
- Erstellen von Einfahrtstoren bei den Ortseingängen zur Reduktion der Geschwindigkeit der ein- und ausfahrenden Fahrzeuge¹³
- Anpassung Geometrie des Knotens Weier- / Brunnenwiesstrasse / Eichenweg zur Verlangsamung des Verkehrs und Vereinfach der Querung für Fussgänger gemäss Skizze ¹³. Hierfür wäre ein separates Projekt auszuarbeiten, wobei zuerst die Verhältnismässigkeit untersucht werden müsste.



¹³ aus Kostengründen vermutlich aber nur in Zusammenhang mit einer anstehenden Strassensanierung verhältnismässig

6.3 ORTSTEIL OBERWIL

In der folgenden Abbildung sind mögliche Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Oberwil dargestellt:

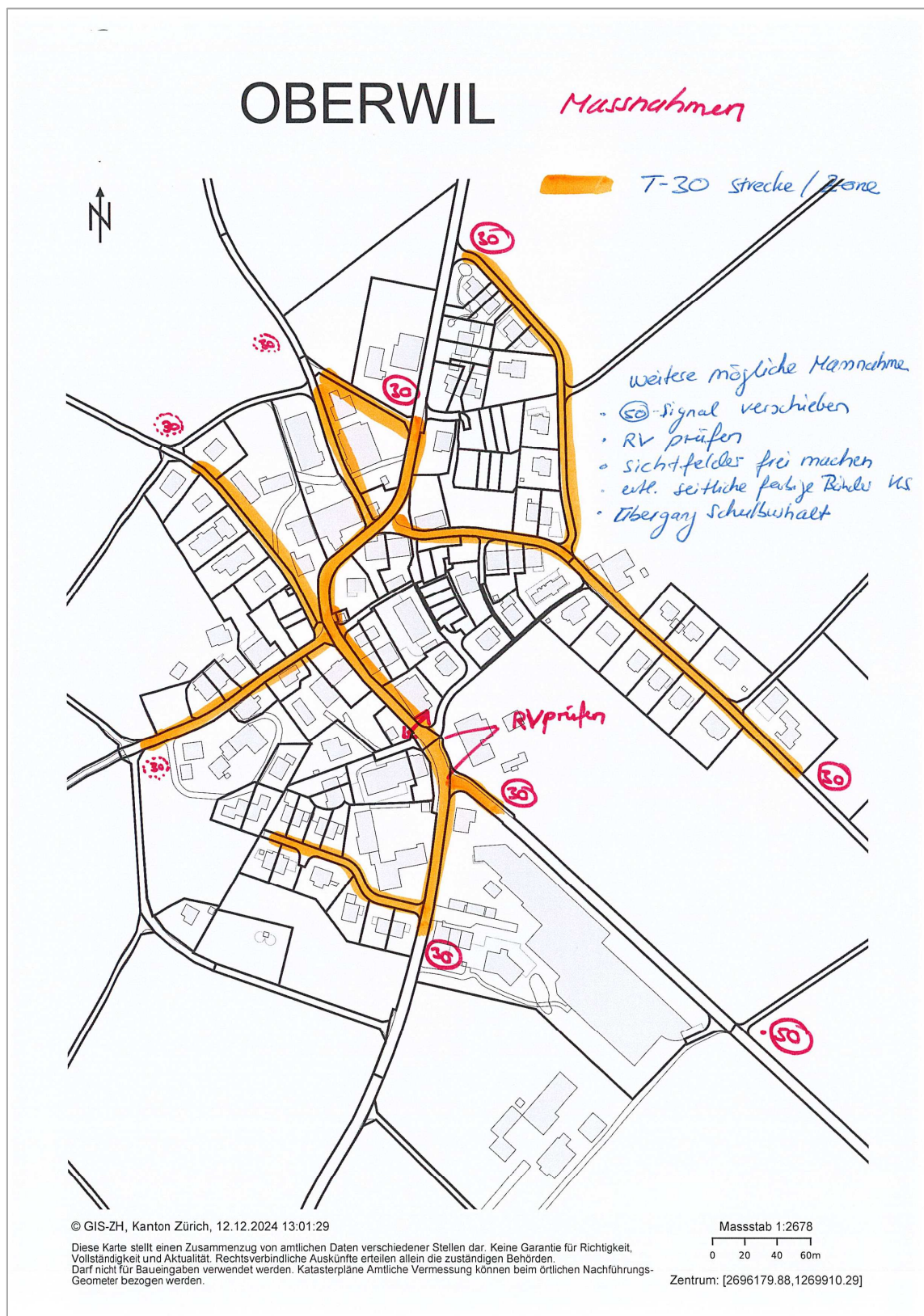


Abbildung 15: Mögliche Massnahmen in Oberwil

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wäre die Einführung einer Tempo-30-Zone im grössten Teil des Ortsgebiets zweckmässig, wobei sie auf der Kantonsstrasse nur im zentralen Bereich signalisiert werden könnte. Der Einbezug des gesamten Abschnitts der Bergemerstrasse müsste dabei noch genauer untersucht werden. Voraussichtlich wären auf diesem Strassenabschnitt mit der Einführung von Tempo-30 erhebliche bauliche verkehrsberuhigende Massnahmen notwendig. Auf den anderen Strassen sind nur wenige bauliche Massnahmen notwendig (was z.B. an der Hofackerstrasse noch mit einer V-Messung zu prüfen wäre).

Sollte von Seiten des Kantons - als Strasseneigentümer - Tempo-30 auf der Kantonsstrasse nicht in Frage kommen, würde sich die Tempo-30-Zone auf die Gemeindestrassen östlich der Kantonsstrasse beschränken. Die Bergemerstrasse sollte dann neu mit der Höchstgeschwindigkeit "50 generell", statt 80 km/h, signalisiert werden.

Mit der Einführung von Tempo-30 könnte gleichzeitig die Aufenthaltsqualität verbessert und die Lärmbelastung reduziert werden.

Weitere mögliche Massnahmen sind:

- Änderung des Vortritts bei den Einmündungen der Bergemerstrasse und des Brunnenweges in die Landstrasse, in Absprache mit dem Kanton
- Markierung des Rechtsvortritts bei diversen Strassenverzweigungen auf dem Gemeindestrassennetz prüfen
- Entfernen aller sichtbehindernden Elemente insbesondere bei Strassenverzweigungen (z.B. Schneiden von Bepflanzungen, Ersatz von zu hohen undurchsichtigen Zäunen etc.)
- Seitliche farbige Bänder am Strassenrand im zentralen Abschnitt der Kantonstrasse (allenfalls in Kombination mit oder als Ergänzung zu Tempo-30)
- Erstellen von Einfahrtstoren bei den beiden Ortseingängen auf der Kantonsstrasse und der Bergemerstrasse zur Reduktion der Geschwindigkeit der ein- und ausfahrenden Fahrzeuge¹⁴.

¹⁴ Aus Kostengründen vermutlich aber nur in Zusammenhang mit einer anstehenden Strassensanierung verhältnismässig

6.4 ORTSTEIL DÄGERLEN

In der folgenden Abbildung sind mögliche Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Ortsteil Dägerlen dargestellt:

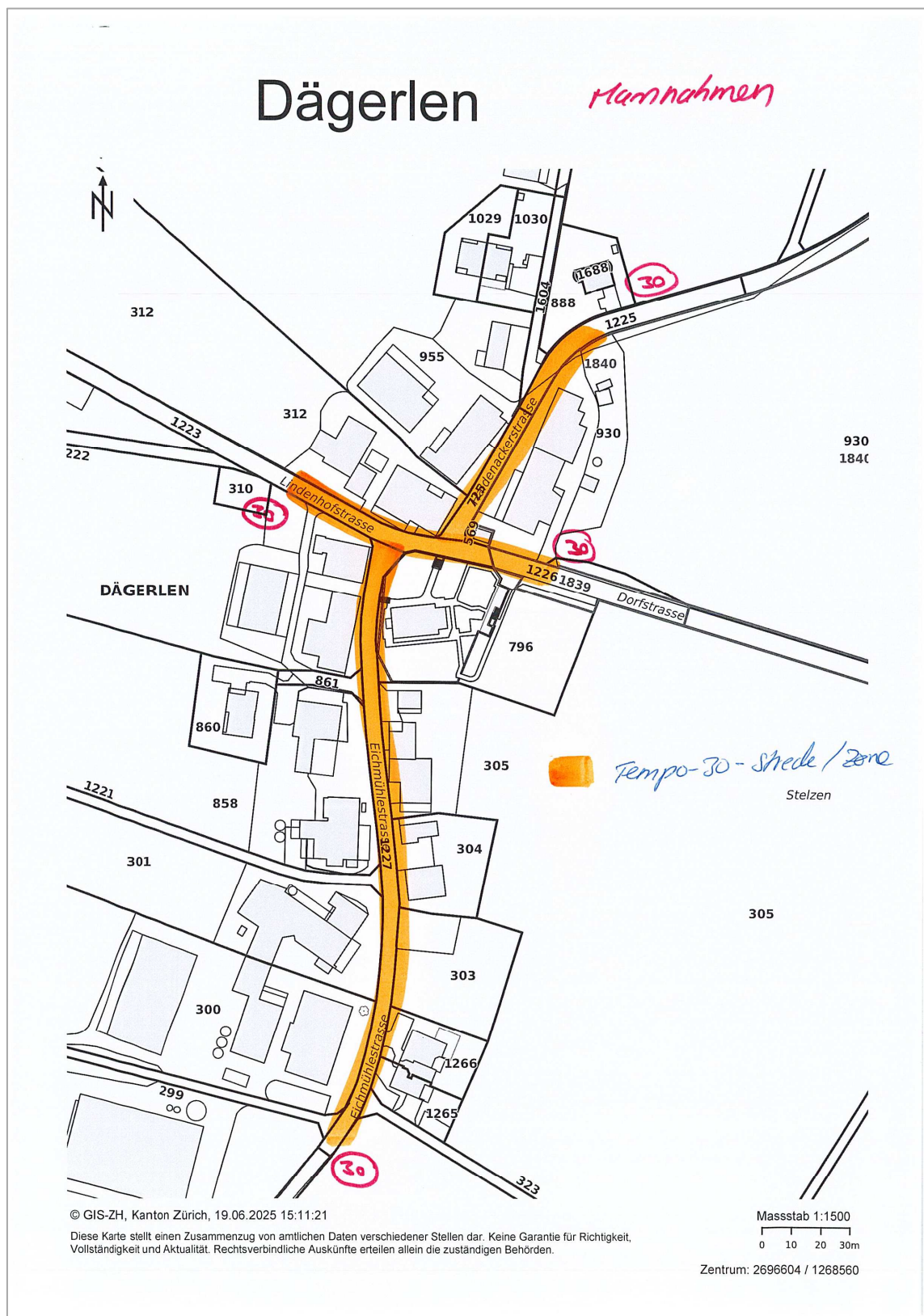


Abbildung 16: Mögliche Massnahmen in Dägerlen

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wäre die Einführung einer Tempo-30-Zone im gesamten Ortsgebiet zweckmässig, wobei sie auf der Kantonsstrasse nur im zentralen Bereich signalisiert werden könnte. Beim Einbezug der Haldenackerstrasse wären auf diesem Strassenabschnitt mit der Einführung von Tempo-30 voraussichtlich bauliche verkehrsberuhigende Massnahmen (in Abhängigkeit vom heutigen Geschwindigkeitsniveau und der Einstufung als nicht verkehrsorientierte Strasse¹⁵) notwendig. Auf der Eichbühlstrasse sind wahrscheinlich keine bauliche verkehrsberuhigende Massnahmen notwendig¹⁵.

Sollte von Seiten des Kantons - als Strasseneigentümer - Tempo-30 auf der Kantonsstrasse nicht in Frage kommen, würde sich die Tempo-30-Zone auf die Eichmühlestrasse, allenfalls auch auf die Haldenackerstrasse beschränken.

Mit der Einführung von Tempo-30 könnte gleichzeitig die Aufenthaltsqualität verbessert und die Lärmbelastung reduziert werden.

¹⁵ Zur Beurteilung ist voraussichtlich eine Geschwindigkeitsmessung erforderlich

6.5 ORTSTEIL RUTSCHWIL

In der folgenden Abbildung sind mögliche Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Rutschwil dargestellt:

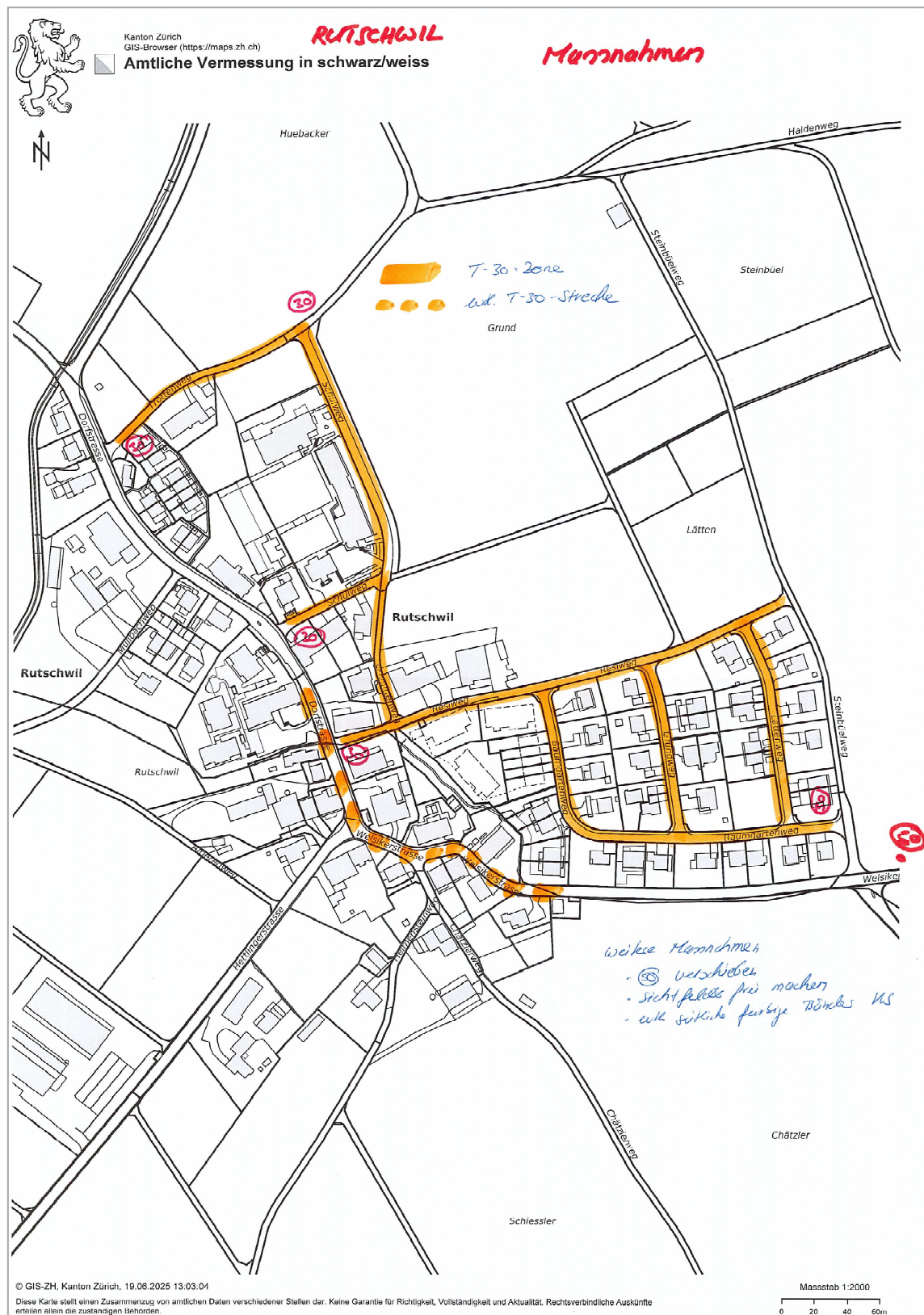


Abbildung 17: Mögliche Massnahmen in Rutschwil

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wäre die Einführung einer Tempo-30-Zone im oben dargestellten Teilgebiet zweckmässig. Auf der Kantonsstrasse könnte, wenn überhaupt, nur in einem kurzen Abschnitt Tempo-30 signalisiert werden. Sollte von Seiten des Kantons - als Strasseneigentümer - Tempo-30 auf der Kantonsstrasse nicht in Frage kommen, würde sich die Tempo-30-Zone auf die Gemeindestrassen östlich resp. nördlich der Kantonsstrasse beschränken. Auf den Gemeindestrassen sind voraussichtlich keine flankierenden verkehrsberuhigenden Massnahme erforderlich, was eventuell noch mit Geschwindigkeitsmessungen nachgewiesen werden müsste.

Mit der Einführung von Tempo-30 könnte gleichzeitig die Aufenthaltsqualität verbessert und die Lärmbelastung reduziert werden.

Weitere mögliche Massnahmen sind:

- Markierung des Rechtsvortritts bei diversen Strassenverzweigungen auf dem Gemeindestrassennetz prüfen
- Entfernen aller sichtbehindernden Elemente insbesondere bei Strassenverzweigungen (z.B. Schneiden von Bepflanzungen, Ersatz von zu hohen undurchsichtigen Zäunen etc.)
- Seitliche farbige Bänder am Strassenrand im zentralen Abschnitt der Kantonstrasse (allenfalls in Kombination mit oder als Ergänzung zu Tempo-30)
- Prüfen der Verschiebung des Signals "50 km/h generell" östlich des Knotens Welsiker- / Hauptstrasse
- Erstellen von Einfahrtstoren bei den beiden Ortseingängen auf der Kantonsstrasse zur Reduktion der Geschwindigkeit der ein- und ausfahrenden Fahrzeuge¹⁶.

¹⁶ Aus Kostengründen vermutlich aber nur in Zusammenhang mit einer anstehenden Strassensanierung verhältnismässig

7 FAZIT / EMPFEHLUNG

Die Untersuchungen haben gezeigt, dass auf den Strassen innerhalb des Siedlungsgebietes (Gemeinde- und Kantonsstrassen) viele unterschiedliche Sicherheitsdefizite vorhanden sind. Nur an wenigen Strassenabschnitten stehen Trottoirs zur Verfügung (meist dann auch nur auf einer Strassenseite). Für Velofahrende fehlen Infrastrukturangebote wie z.B. separate Radwege oder Radstreifen, insbesondere auch entlang von kantonalen Alltagsveloverbindungen oder Freizeit-Radrouten. An vielen Strassenverzweigungen und Liegenschaftsausfahrten sowie in Kurven sind die gemäss VSS-Norm erforderlichen Sichtweiten infolge von unterschiedlichen Elementen in den Sichtbermen nicht gegeben. Viele dieser erkannten Sicherheitsdefizite stellen insbesondere bei zu hohen gefahrenen Geschwindigkeiten eine Gefahr dar. Die Geschwindigkeitsmessungen haben gezeigt, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten häufig nicht ausreichend den örtlichen Verhältnissen angepasst werden.

Als Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit können einerseits die einzelnen Sicherheitsdefizite behoben werden, wie z.B. die Schaffung von Infrastrukturangeboten für den Fuss- und Veloverkehr oder das Entfernen von bestehenden Sichtbehinderungen. Deren Umsetzung ist aber häufig aufgrund der örtlichen Verhältnisse (z.B. zu schmaler Strassenraum) nicht realisierbar oder zu teuer. Andererseits können die gefahrenen Geschwindigkeiten reduziert werden, wie z.B. mittels verkehrsberuhigenden Massnahmen (mit baulichen Eingriffen oder Markierungen) oder durch eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h auf beispielsweise 30 km/h.

Die Abklärungen der Machbarkeit von Tempo-30 haben gezeigt, dass auf fast allen nicht verkehrorientierten Gemeindestrassenabschnitten die Voraussetzungen für die Signalisation einer Tempo-30-Zone gegeben sind. Dementsprechend empfehlen wir, in den Ortsteilen Bänk und Berg Tempo-30-Zonen einzuführen, welche grösstenteils das gesamte Siedlungsgebiet umfassen. Allerdings sind die heutigen gefahrenen Geschwindigkeiten auf der Hauptstrasse in Bänk und der Brunnenwiesstrasse in Berg so hoch, dass flankierend bauliche, verkehrsberuhigende Massnahmen ergriffen werden müssen, deren konkrete Planung in einer nächsten Phase erfolgen sollte.

Durch die Ortsteile Rutschwil, Oberwil und Dägerlen führt jeweils eine Kantonsstrasse. Die Abklärungen haben gezeigt, dass zumindest in den zentralen Abschnitten dieser eher verkehrorientierten Strassen u.E. die Voraussetzungen für Tempo-30 aufgrund diverser Sicherheitsdefizite gegeben wären. Die Geschwindigkeitsmessungen zeigen, dass eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h hier auch zweckmässig wäre. Dies würde auch dem von der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) empfohlenen Modell 30/50, nach welchem auf allen nicht verkehrorientierten Strassen Tempo-30-Zonen und auf ausgewählten Strassenabschnitten von verkehrorientierten Strassen mit besonderen örtlichen Gegebenheiten ebenfalls Tempo-30 signalisiert werden sollen, entsprechen. Wir empfehlen, einen entsprechenden Antrag zur Prüfung der Machbarkeit von Tempo-30 an die verantwortliche Stelle des Kantons resp. an die Kantonspolizei zu stellen. Neben dem Handlungsbedarf und der Zweckmässigkeit muss dann auch die Verhältnismässigkeit dieser Massnahme, welche Sache des Strasseneigentümers ist, untersucht werden.

Je nach Entscheid des Kantons bezüglich Signalisation von Tempo-30 auf der Kantonsstrasse unterscheidet sich in diesen Ortsteilen die Ausdehnung allfälliger Tempo-30-Zonen auf den Gemeindestrassen stark. So ist z.B. die Signalisation von Tempo-30 auf einem kurzen und isolierten (in die Kantonsstrasse einmündenden) Strassenabschnitt

nicht zweckmässig, wenn dies auf der Kantonsstrasse nicht der Fall ist. In grösseren zusammenhängenden Gebieten (wie z.B. im Osten von Oberwil oder Norden von Rutschwil), in denen aufgrund der heutigen Verhältnisse auch höhere Geschwindigkeiten gefahren werden, wäre dagegen die Einführung von Tempo-30-Zonen empfehlenswert.

Zusätzlich zur Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit soll die Gemeinde im Rahmen von Strassensanierungen die Behebung der vorhandenen Sicherheitsdefizite durch bauliche resp. gestalterische Massnahmen prüfen resp. auf Kantonsstrassen bei den kantonalen Fachstellen beantragen. Dazu gehört z.B. das Erstellen von Einfahrtstoren bei den jeweiligen Ortseingängen zur Reduktion der Geschwindigkeit der ein- und ausfahrenden Fahrzeuge.

Das Entfernen der vorhandenen Sichteinschränkungen insbesondere bei Strassenverzweigungen und Wartebereichen von wichtigen Fussgängerquerungen soll von Seiten der Gemeinde unabhängig von der Einführung von Tempo-30 dauerhaft angestrebt werden.

ANHANG

ANHANG A

Messorte

