

Informationsanlass Verkehrsstudie Gemeinde Dägerlen

vom 19. Oktober 2026











Inhalt

- Bestandteil der Verkehrsstudie
- Allgemeine Informationen zu Tempo-30
- Verkehrsanalysen ganze Gemeinde
- Machbarkeit Tempo-30 für 5 Ortsteile
- Tempo-30-Zonen Berg und Bänk

- **Bestandteil der Verkehrsstudie**
- Allgemeine Informationen zu Tempo-30
- Verkehrsanalysen ganze Gemeinde
- Machbarkeit Tempo-30 für 5 Ortsteile
- Tempo-30-Zonen Berg und Bänk

Bestandteil der Verkehrsstudie / Auftrag

- Untersuchung heutige Verkehrssituation innerhalb des Siedlungsgebietes
- Aufzeigen der Verkehrsprobleme (Schwerpunkt Verkehrssicherheit)
- Machbarkeit von Tempo-30 auf dem Gemeindegebiet
- Prüfung anderer Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf einzelnen Strassenabschnitten (inkl. Kantonsstrassen)

Inhalt

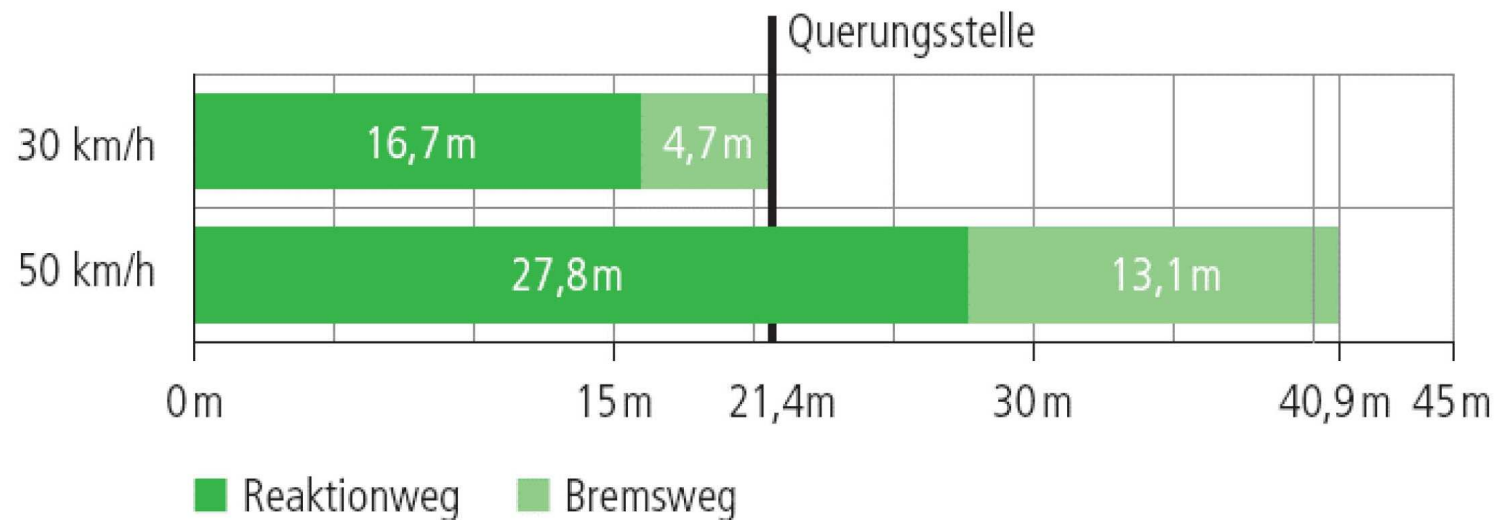
- Bestandteil der Verkehrsstudie
- **Allgemeine Informationen zu Tempo-30**
- Verkehrsanalysen ganze Gemeinde
- Machbarkeit Tempo-30 für 5 Ortsteile
- Tempo-30-Zonen Berg und Bänk

Warum Tempo-30?

- Erhöhung der Verkehrssicherheit / Schulwegsicherheit
- Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität (Lebensqualität)
- Evtl. Reduktion der Lärmbelastung

Bremsweg bei 30 km/h und bei 50 km/h

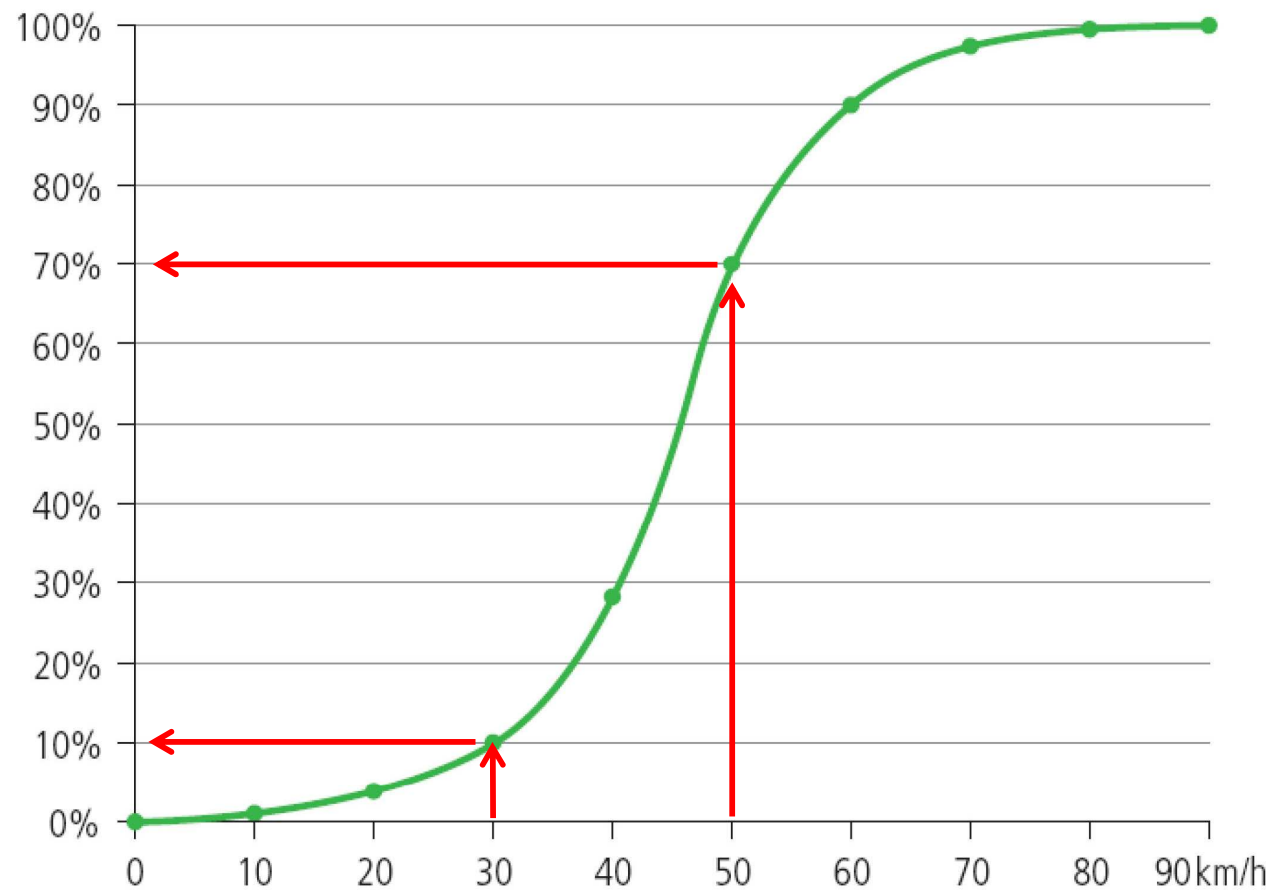
Anhalteweg bei 30 km/h und 50 km/h bei trockener Fahrbahn



Quelle: bfu

© bfu 2007

Wahrscheinlichkeit, als Fussgänger bei der Kollision mit einem Personenwagen getötet zu werden

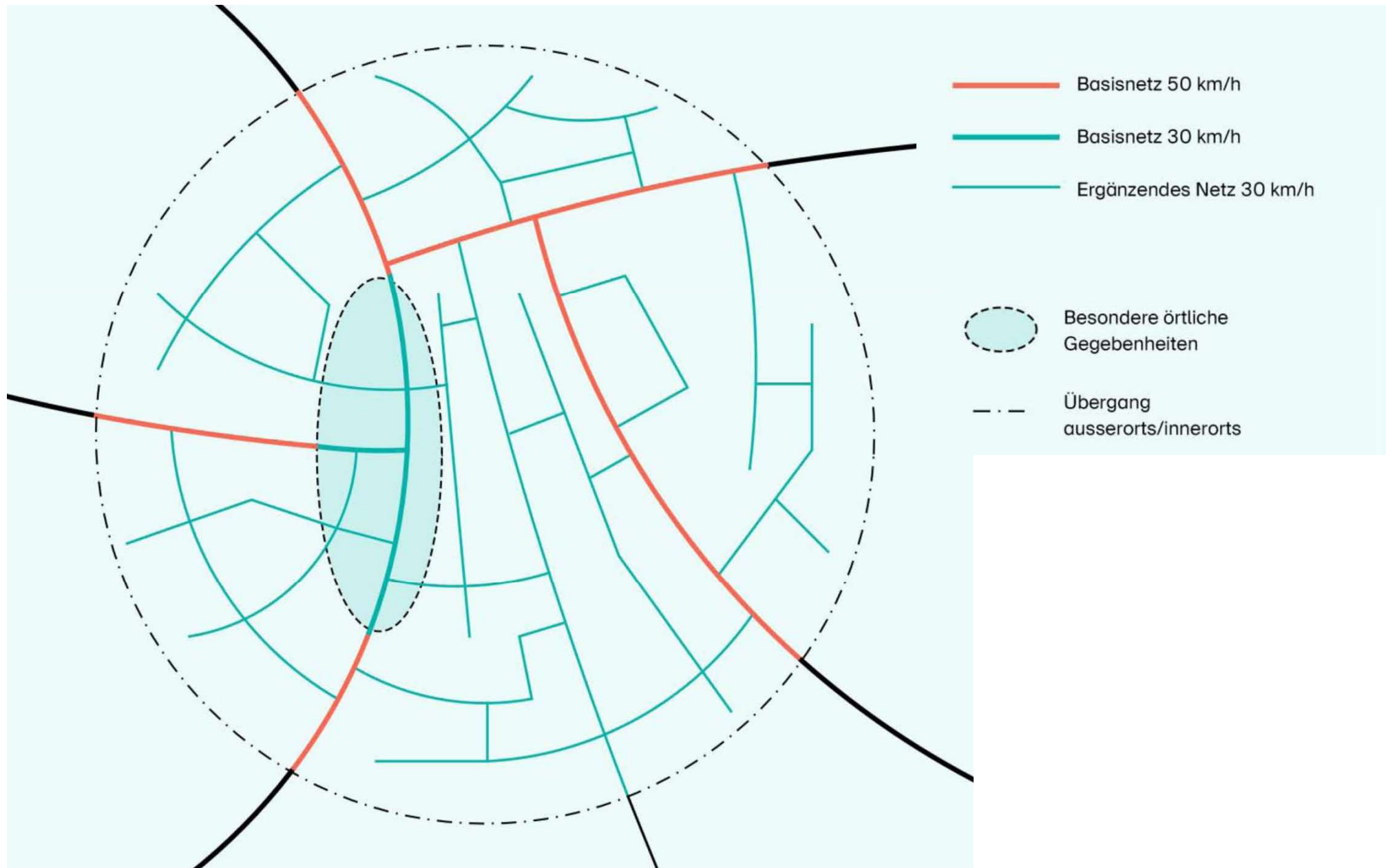


Von 10 angefahrenen Fussgängern überleben 3 bei 50 km/h, 9 bei 30 km/h

Quelle: bfu

© bfu 2007

Modell 30/50: Empfehlung Beratungsstelle für Unfallverhütung



Voraussetzungen für Tempo-30

Nicht verkehrsorientierte Strasse (Zonensignalisation)

- Vereinfachte Begründung
 - Kurzbericht statt Gutachten
 - Verbesserung nach Art. 3 Abs. 4 SVG (Verkehrssicherheit, Lärm, Lebensqualität)
- Bundesverordnung massgebend (z.B. evtl. flankierende bauliche Massnahmen nötig)

Verkehrsorientierte Strasse, "Basisnetz" (Streckensignalisation)

- Gutachten erforderlich (Gründe nach Art. 108 SSV)
 - Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und nicht anders behebbar
 - Strassenbenützer mit besonderem Schutzbedürfnis
 - Übermässige Lärmbelastung

Für Tempo-30-Zonen zu beachten

z.B. gemäss Bundesverordnung zu Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen

- Innerorts
- Eingangstore
- Generell gilt Rechtsvortritt
- Fussgängerstreifen nur ausnahmsweise
(Fussgänger können überall frei überqueren, aber ohne Vortritt gegenüber Fahrzeugen)
- Evtl. verkehrsberuhigende bauliche Massnahmen
- Möglichst flächendeckende Anordnung (Empfehlung BfU)

Eingangstor



Eingangstor



Rechtsvortritt-Markierung



Notwendigkeit von Massnahmen

Massgebend: Strassenraum und vorhandenes Geschwindigkeitsniveau

$V_{85} \leq \text{ca. } 35 \text{ km/h}$

keine Massnahmen

$35 \text{ km/h} < V_{85} < 41 \text{ km/h}$

weiche Massnahmen

$V_{85} \geq \text{ca. } 41 \text{ km/h}$

harte Massnahmen

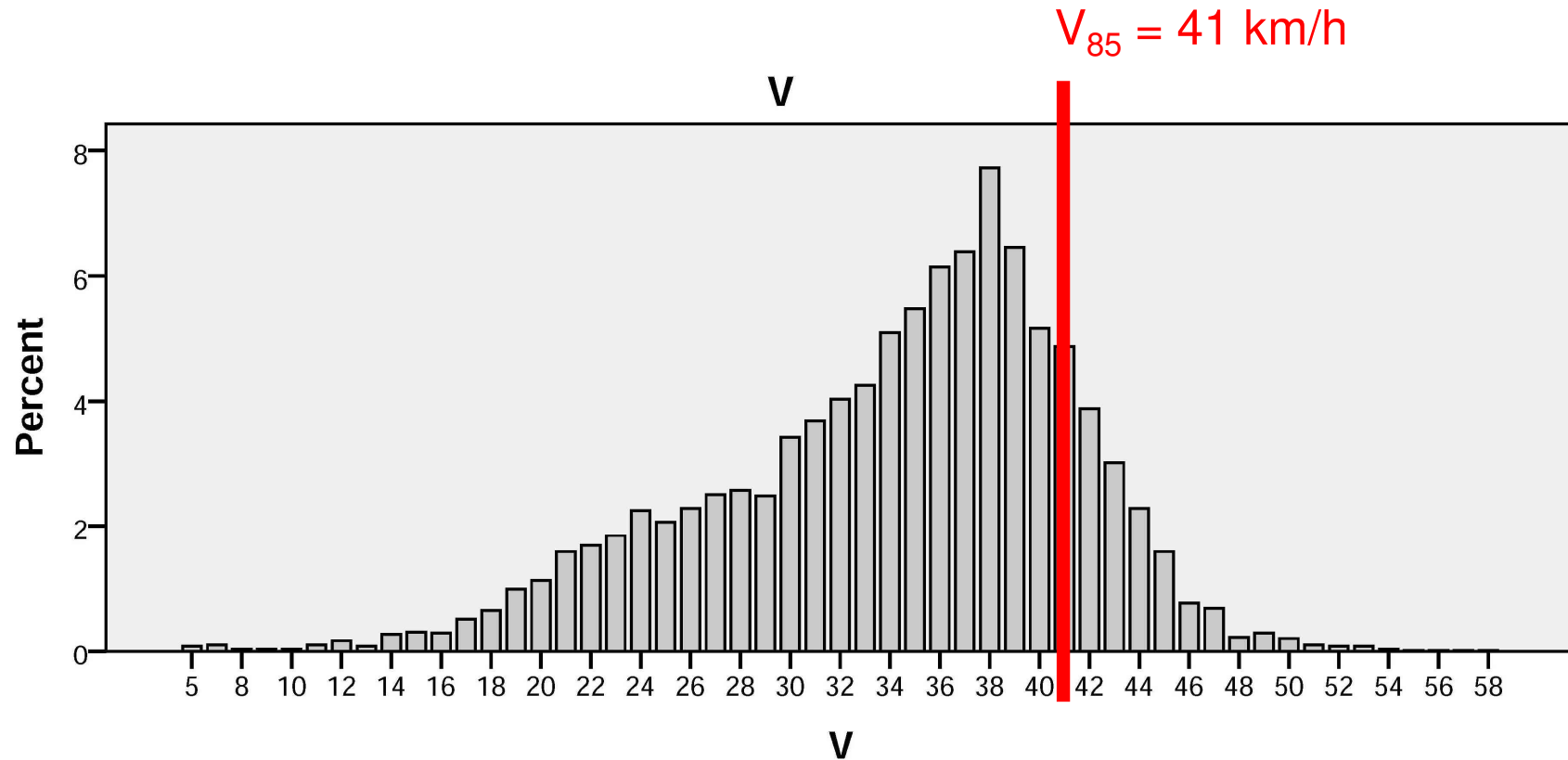
Weiche Massnahmen: z.B.

Rechtsvortrittmarkierungen,
Markierung von Parkplätzen
etc.

Harte, bauliche Massnahmen:

Vertikalversätze
Horizontalversätze mit Elementen
etc.

Geschwindigkeitsniveau V_{85}



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

Vertikalversatz („Berliner Kissen“)



Horizontalversatz („seitliche Einengungen“)



Horizontalversatz („seitliche Einengungen“)



Für Tempo-30-Strecken zu beachten

Bundesverordnung zu Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen gilt **nicht**

- Innerorts
- **Keine** Eingangstore
- Rechtsvortritt **nicht** zwingend
- Fussgängerstreifen weiter möglich
- Kurze Abschnitte möglich
- Integration in angrenzende Zonen möglich

Nachteile von Tempo-30

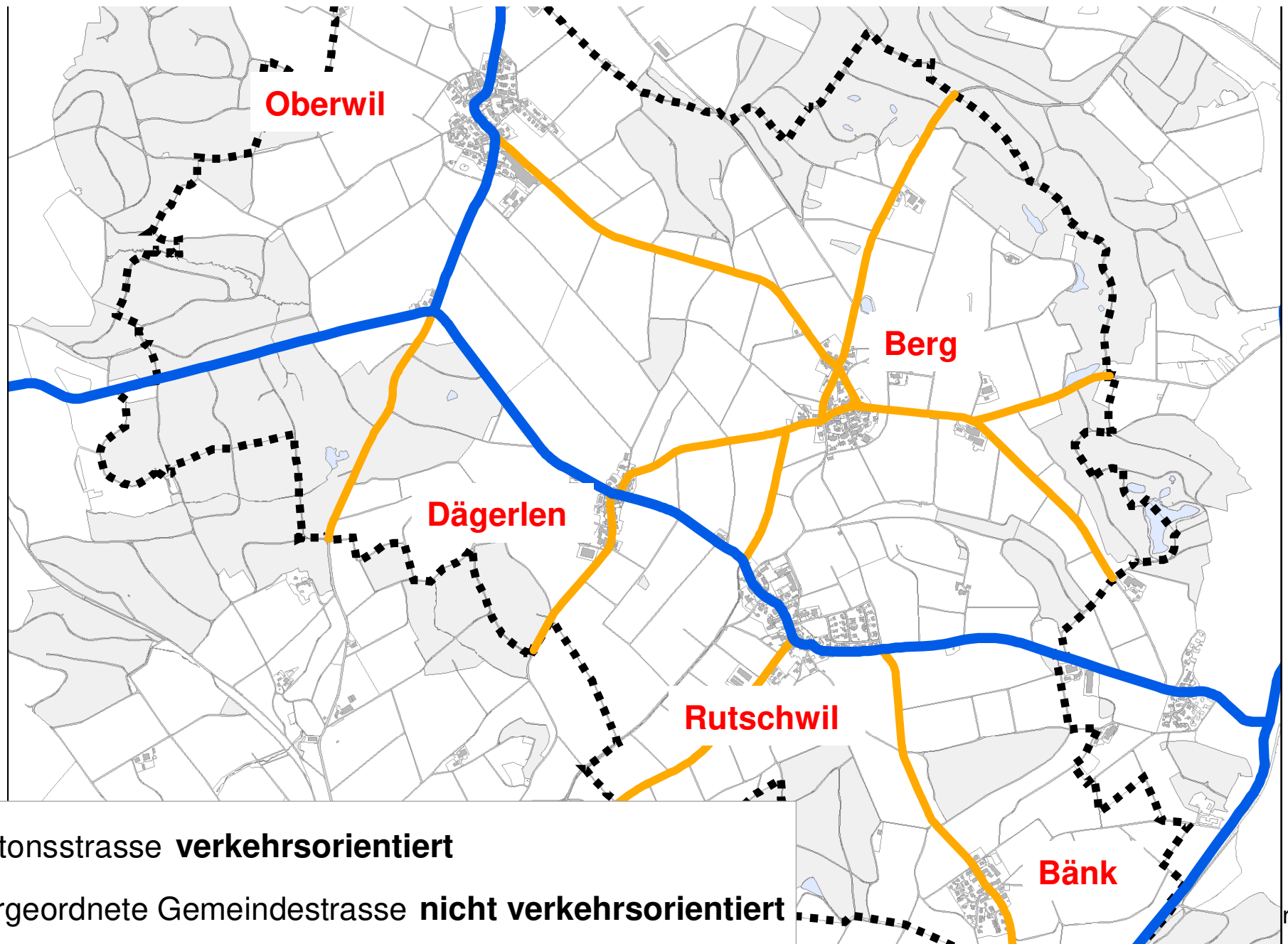
- Kosten
- Fahrzeitverluste für motorisierten Verkehr (MIV und ÖV)
- Evtl. Verlagerung auf andere Strassen
- Evtl. verkehrsberuhigende Massnahmen
- Beachtungsgrad

Inhalt

- Bestandteil der Verkehrsstudie
- Allgemeine Informationen zu Tempo-30
- **Verkehrsanalysen ganze Gemeinde**
- Machbarkeit Tempo-30 für 5 Ortsteile
- Tempo-30-Zonen Berg und Bänk

- Beurteilung Verkehrsorientiertheit (KAPO)
- Fuss- und Veloverkehrsrouten, Schulwege, ÖV-Linien etc.
- Begehungen der 5 Ortsteile, u.a. mit
 - Aufnahmen Markierungen und Signalisationen
 - Sicherheitsbeurteilungen
- Verkehrserhebungen
 - Verkehrsbelastungen
 - Geschwindigkeitsniveau
- Unfallauswertungen
-
-

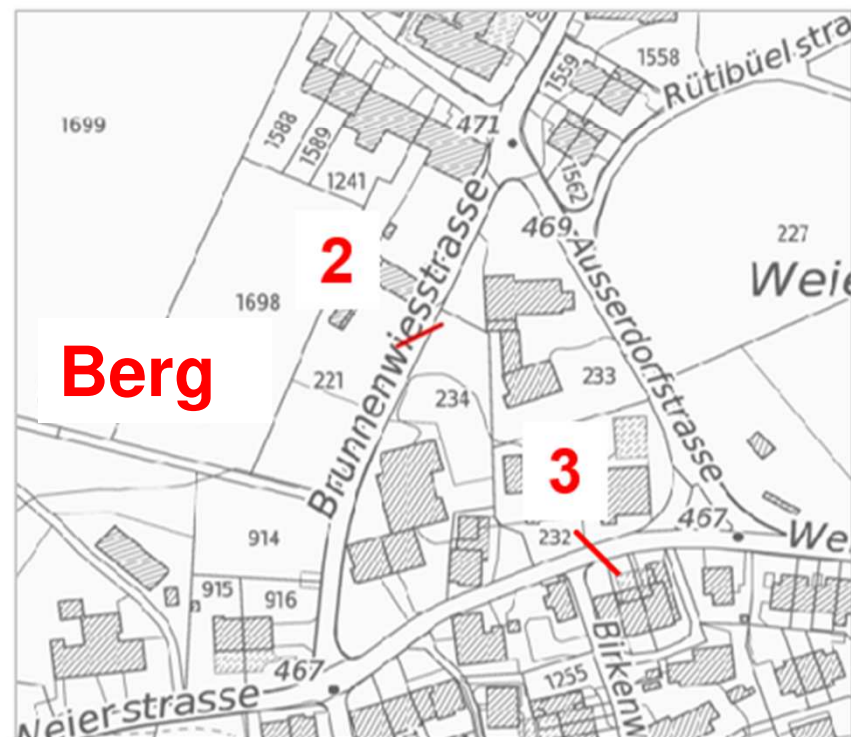
Verkehrsortientiertheit (Definition durch KAPO)



Verkehrserhebungen



Bänk



Berg



Oberwil



Rutschwil



Dägerlen

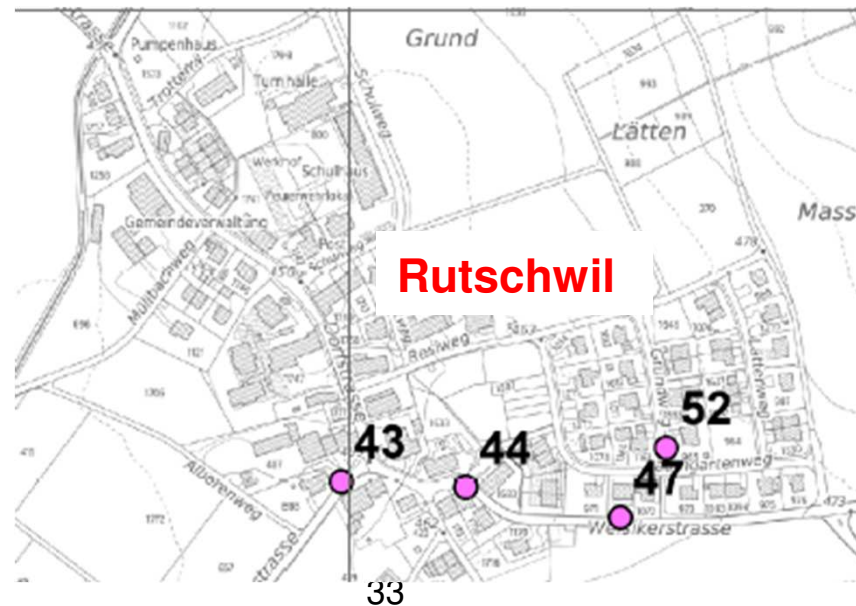
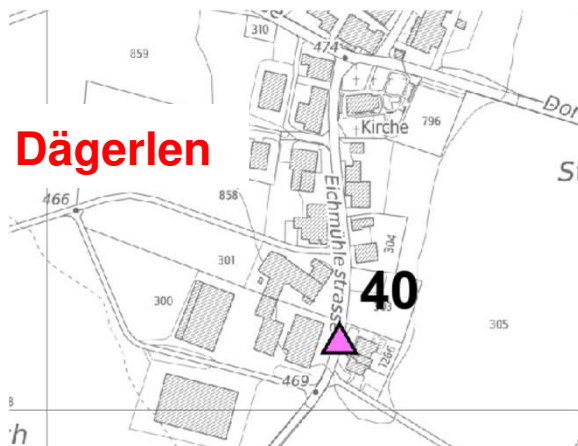
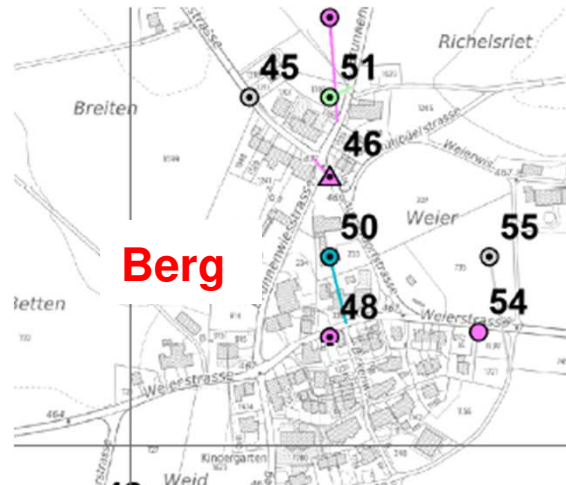
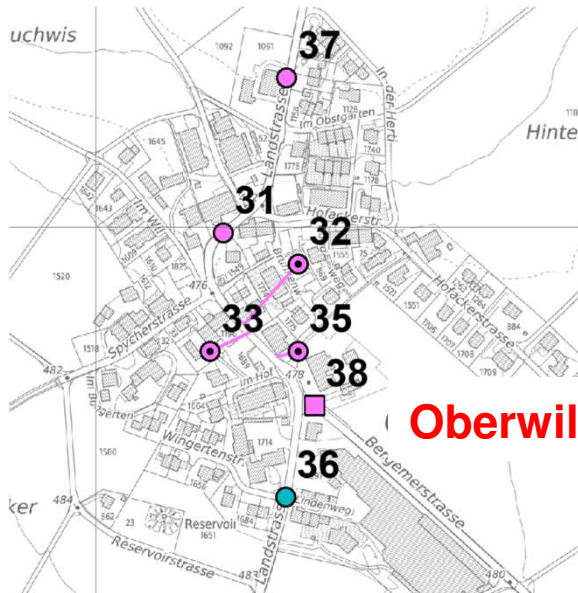
Geschwindigkeitsmessungen (verdeckt mit Radar)

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

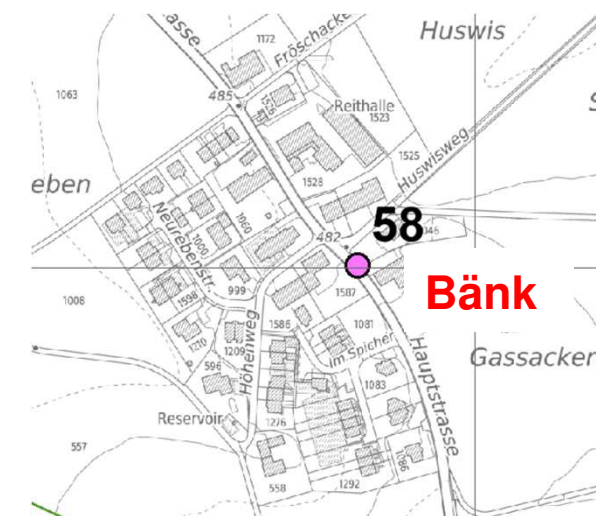
Verkehrsbelastungen pro Tag

Nr.	Messort	Anzahl Fz / Tag
1	Bänk, Hauptstrasse 8	750
2	Berg, Brunnenwiesstr. 2	500
3	Berg, Weierstrasse 7	300
4	Oberwil, Landstrasse 15	1'500
5	Rutschwil, Dorfstrasse 5	1'500
6	Dägerlen, Dorfstrasse	1'250

Unfallauswertungen



Unfallschwere	
Unfall mit:	
⊞	Getöteten U(G)
□	Schwerverletzten U(sv)
△	Leichtverletzten U(LV)
○	ausschl. Sachschaden U(ss)
Unfalltyp	
⊞	0 Schleuder- oder Selbstunfall
⊞	1 Überholunf., Fahrstreifenw.
⊞	2 Auffahrunfall
⊞	3 Abbiegeunfall
⊞	4 Einbiegeunfall
⊞	5 Überqueren der Fahrbahn
⊞	6 Frontalkollision
⊞	7 Parkierunfall
⊞	8 Fussgängerunfall
⊞	9 Tierunfall
⊞	00 Andere



Unfallauswertungen II

Polizeilich registrierte Unfälle 1.5.2015 bis 30.4.2025

- 69 Unfälle polizeilich registriert, wobei es eine hohe Dunkelziffer gibt
- 2 Tote (ausserorts), 5 Schwerverletzte, 12 Leichtverletzte
- Meiste Unfälle ereignen sich dort, wo die höchsten Verkehrsbelastungen vorhanden sind, nämlich entlang der Kantonsstrassen, häufig auch ausserorts
- keine Unfallschwerpunkte / übermässigen Häufungen innerorts
- Hälfte der Unfälle waren Schleuder- oder Selbstunfälle
- nur ein Fussgängerunfall und kein Kinderunfall
- 13 Unfälle mit Beteiligung von Velos oder E-Bikes

Unfallauswertungen III

- Die Unfallauswertungen lassen keinen Schluss auf besonders gefährliche Stellen zu
- 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.

Sicherheitsdefizite

- zu geringe Knotensichtweiten infolge
 - Hausecken
 - Zu hohe Zäune
 - Hecken, Bäume, sonstige Bepflanzungen
 - Parkierte Autos (privat / öffentlich / Abfallentsorgung)
 - Private Werbeschilder
- zu geringe Sichtweiten bei Liegenschaftsausfahrten
- zu geringe Sichtweiten in Kurven
- unangepasste, für örtliche Verhältnisse zu hohe Geschwindigkeiten
- Nicht zweckmässige Signalisation Höchstgeschwindigkeit

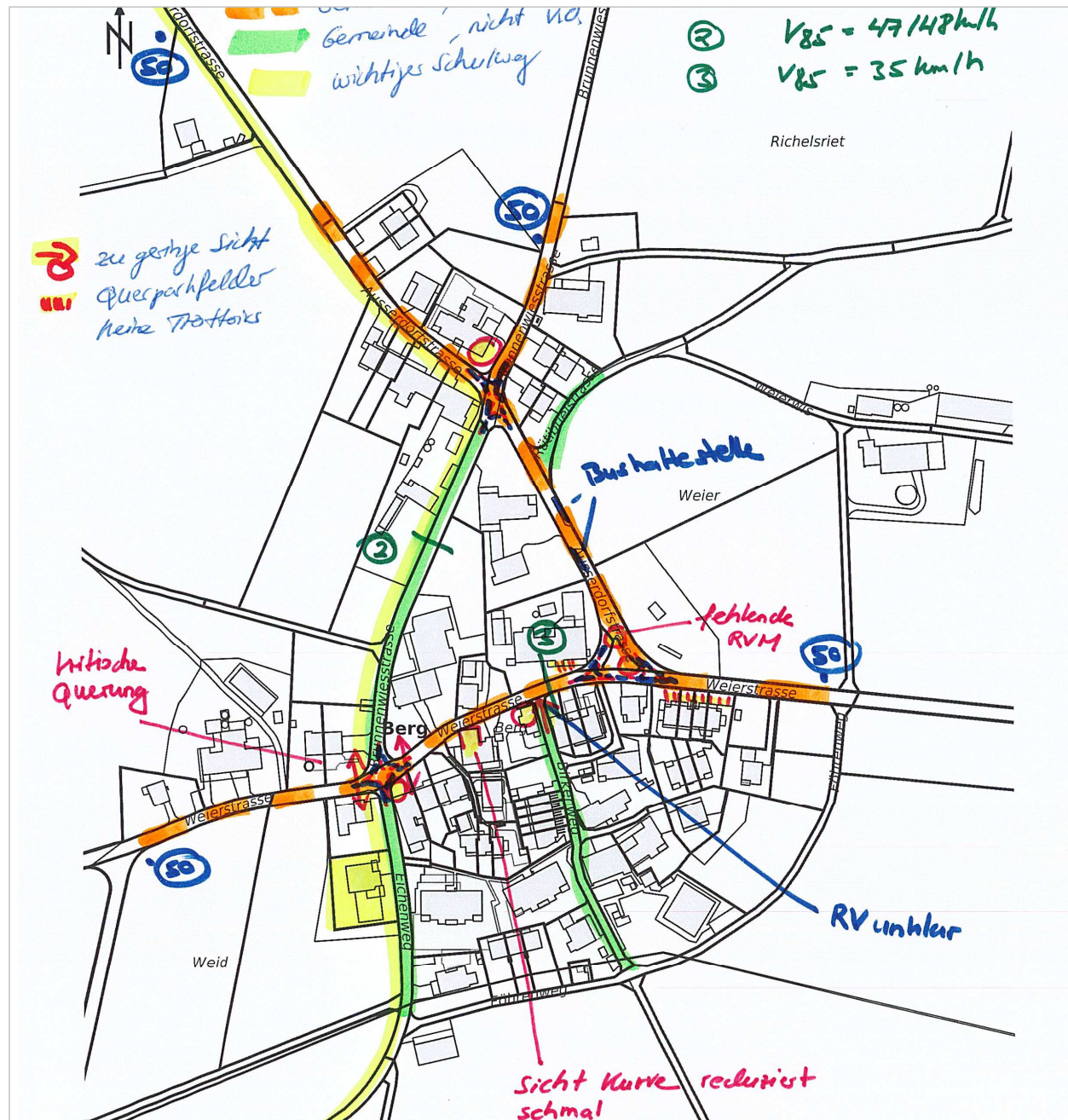
Sicherheitsdefizite II

- Strassen vielfach ohne Trottoir, nur einseitig und teilweise zu schmal, **auch auf übergeordneten Strassen**
- Ungenügende Querungshilfen für Fussgänger
- Defizite für Velofahrende
 - Radrouten und Schulwege mit fehlender Infrastrukturangebote (Radwege, Radstreifen, etc.)
 - Teilweise ungenügende Breiten für Mischverkehr (zwischen 6.2 und 7.0 m)
- Senkrechte und parallele Parkfelder direkt neben der Fahrbahn
- Fehlende Ortseingangstore führen zu hohen Ein- und Ausfahrtsgeschwindigkeiten
- unklare Vortrittsregelungen, evtl. Missachtung Vortritt

Analyse pro Ortsteil (z.B. Bänk)



Analyse pro Ortsteil (z.B. Berg)

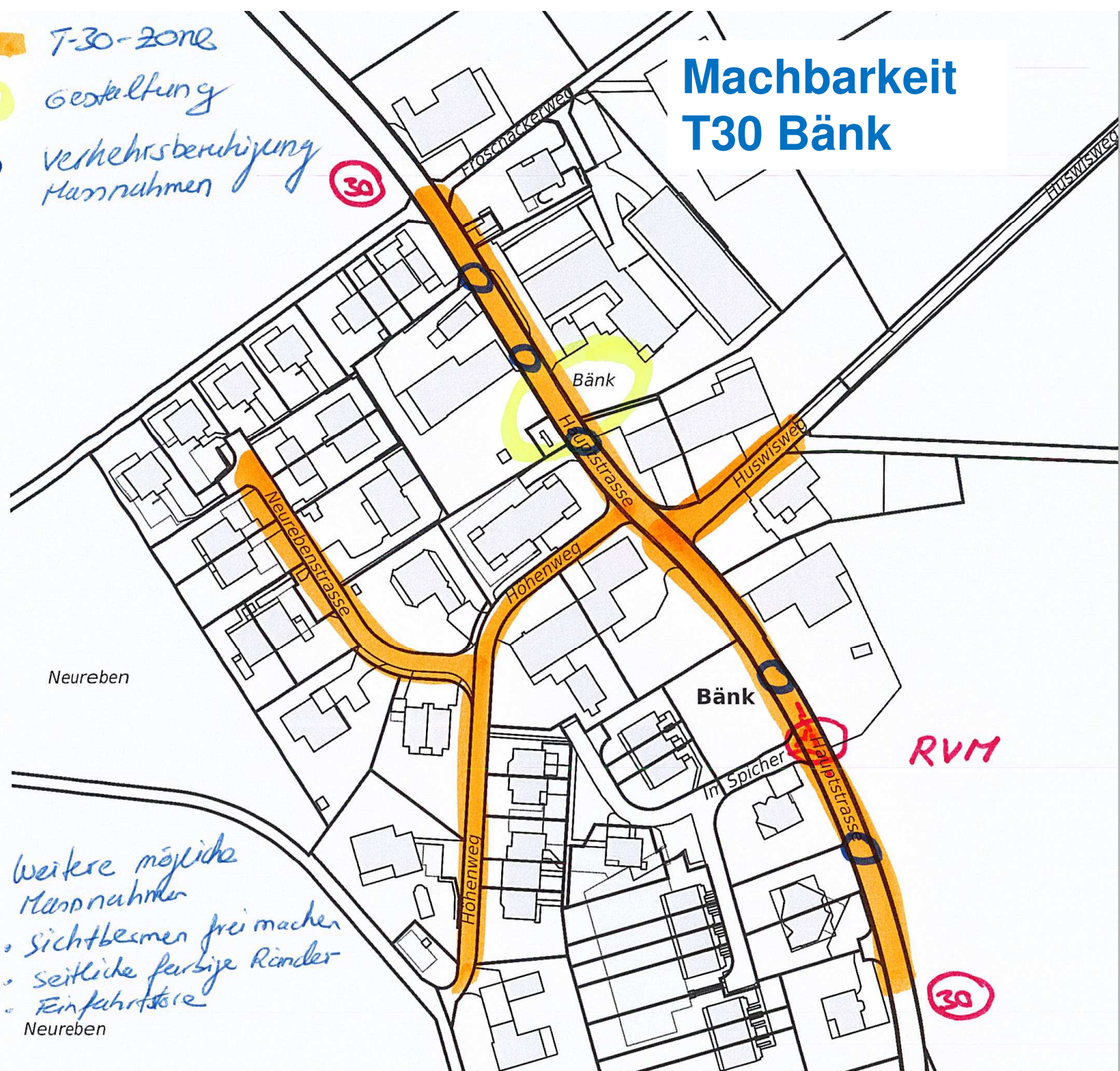


Inhalt

- Bestandteil der Verkehrsstudie
- Allgemeine Informationen zu Tempo-30
- Verkehrsanalysen ganze Gemeinde
- **Machbarkeit Tempo-30 für 5 Ortsteile**
- Tempo-30-Zonen Berg und Bänk

-  T-30-zone
-  Gestaltung
-  Verkehrsberuhigung
Maßnahmen

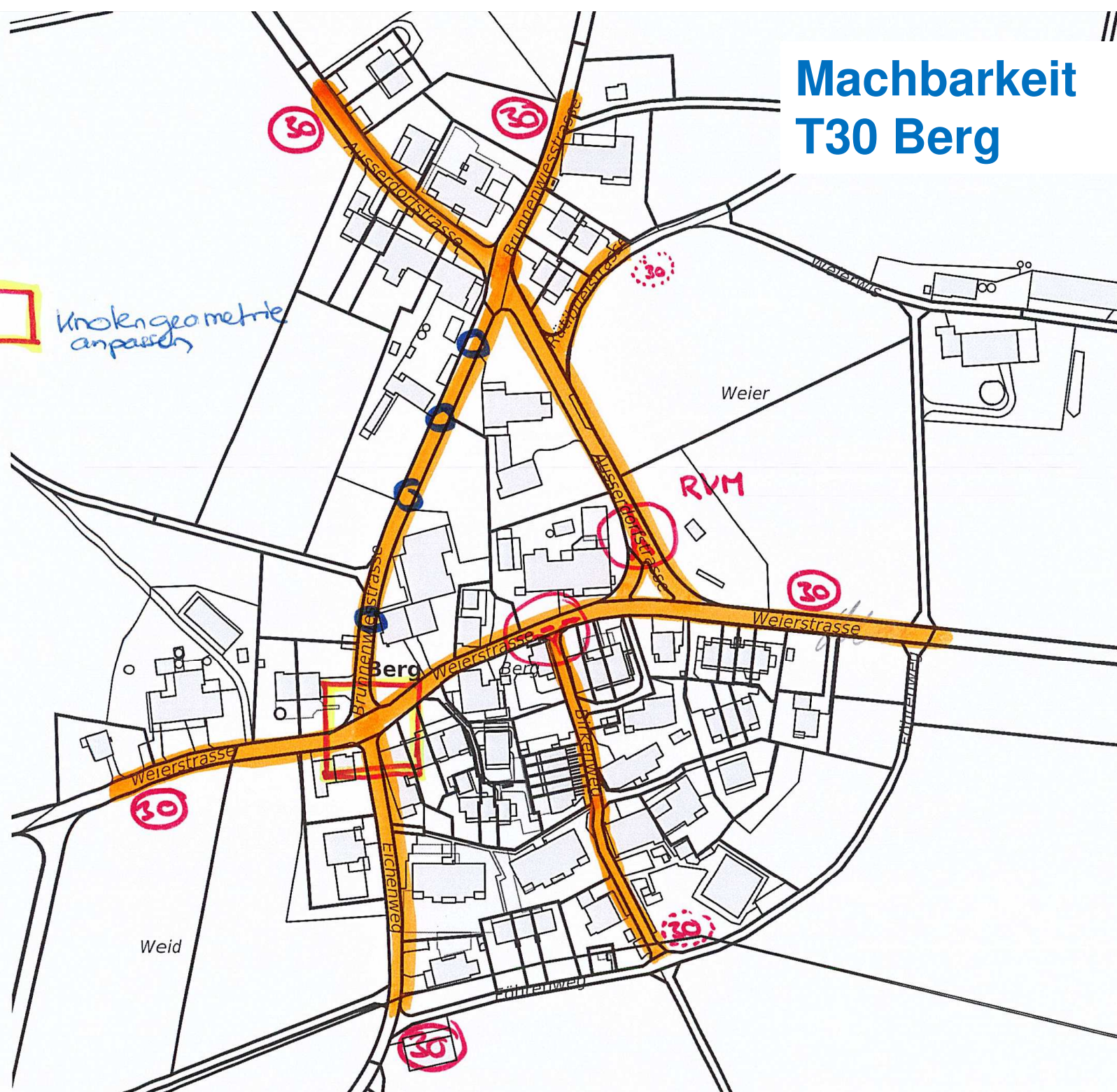
Machbarkeit T30 Bänk



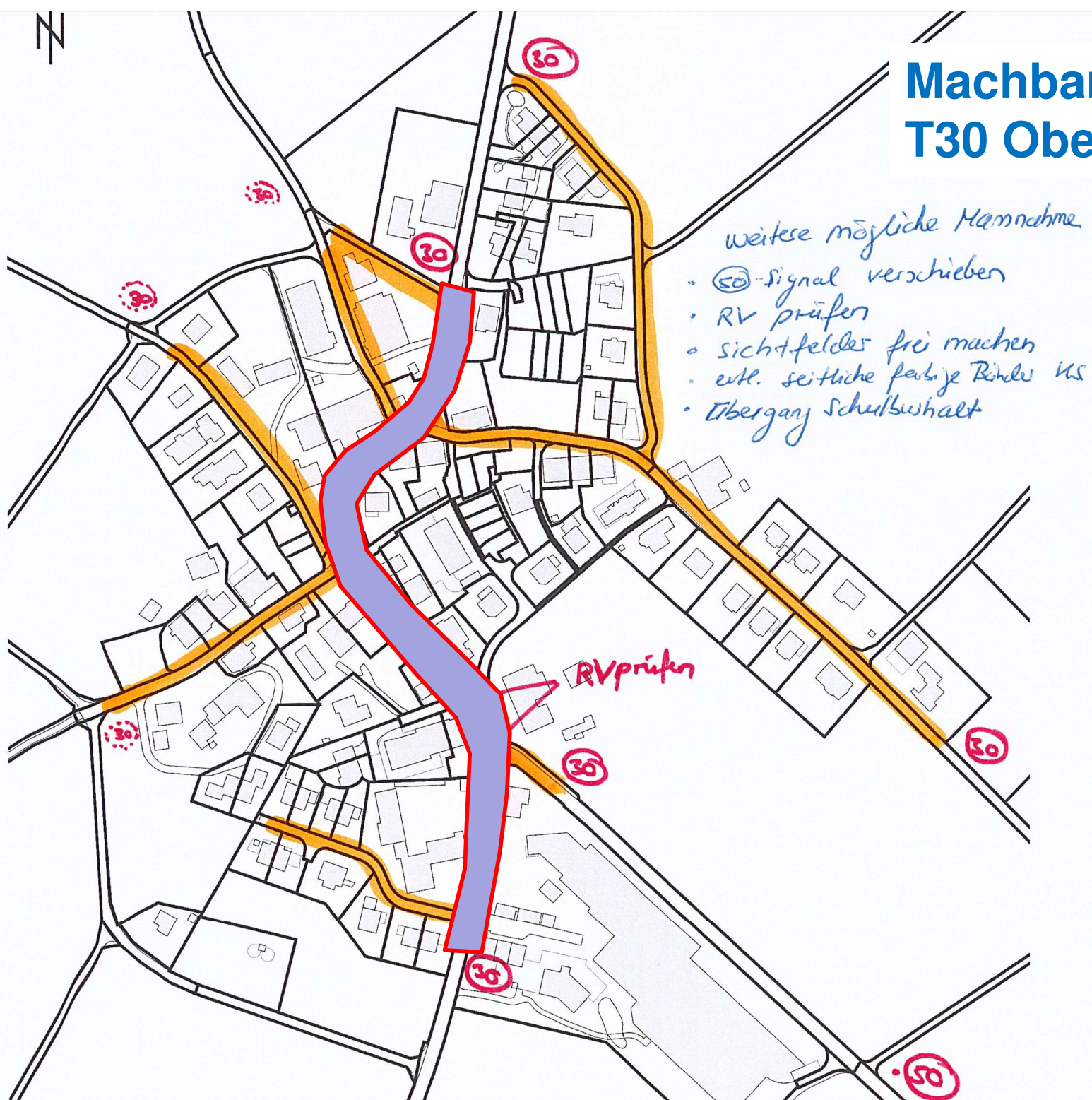
- Weitere mögliche
Maßnahmen
- Sichtbesen freimachen
 - seitliche farsize Ränder
 - Einfahrtstore
- Neureben

Machbarkeit T30 Berg

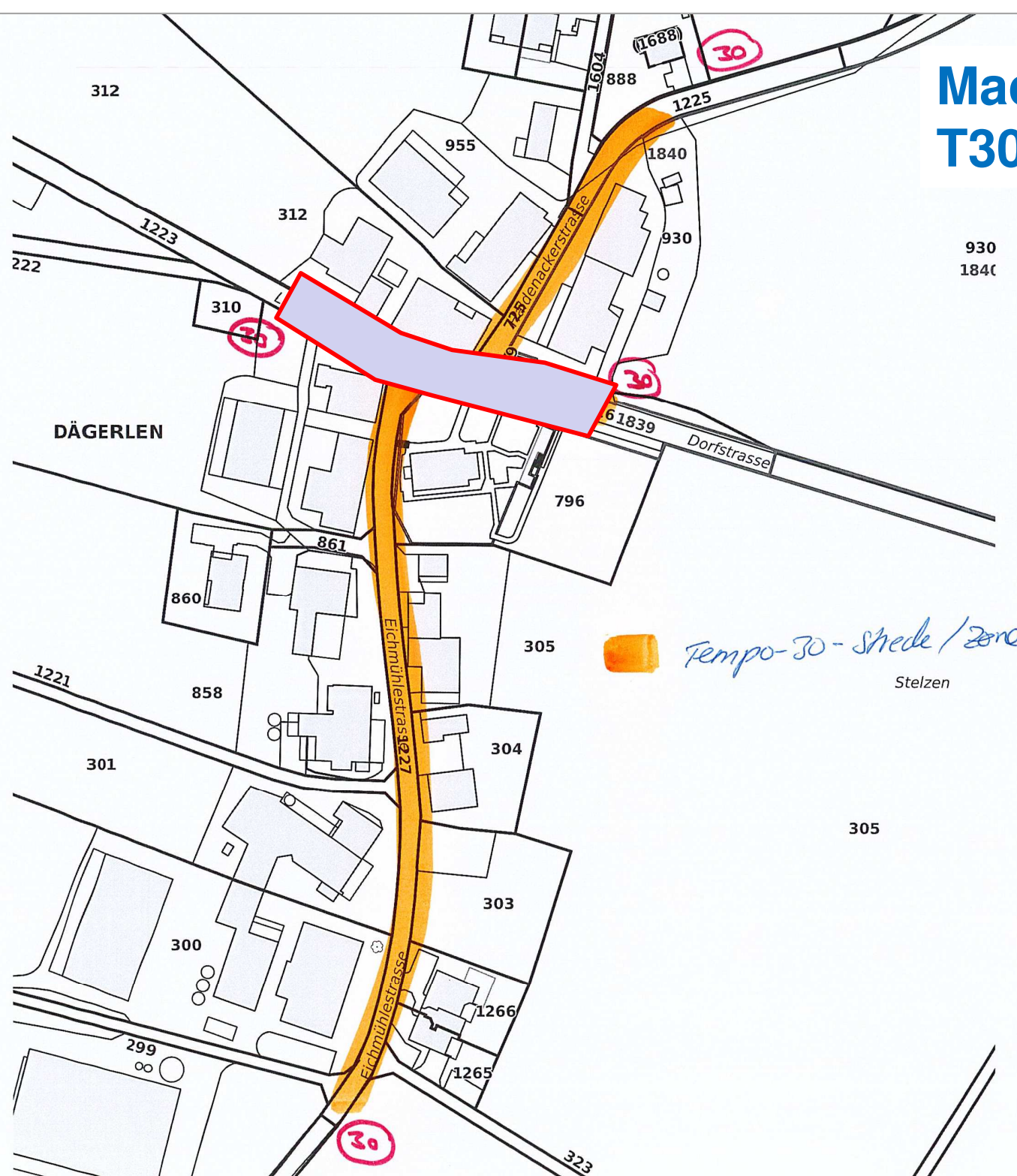
 Knotengeometrie anpassen



Machbarkeit T30 Oberwil



Machbarkeit T30 Dägerlen

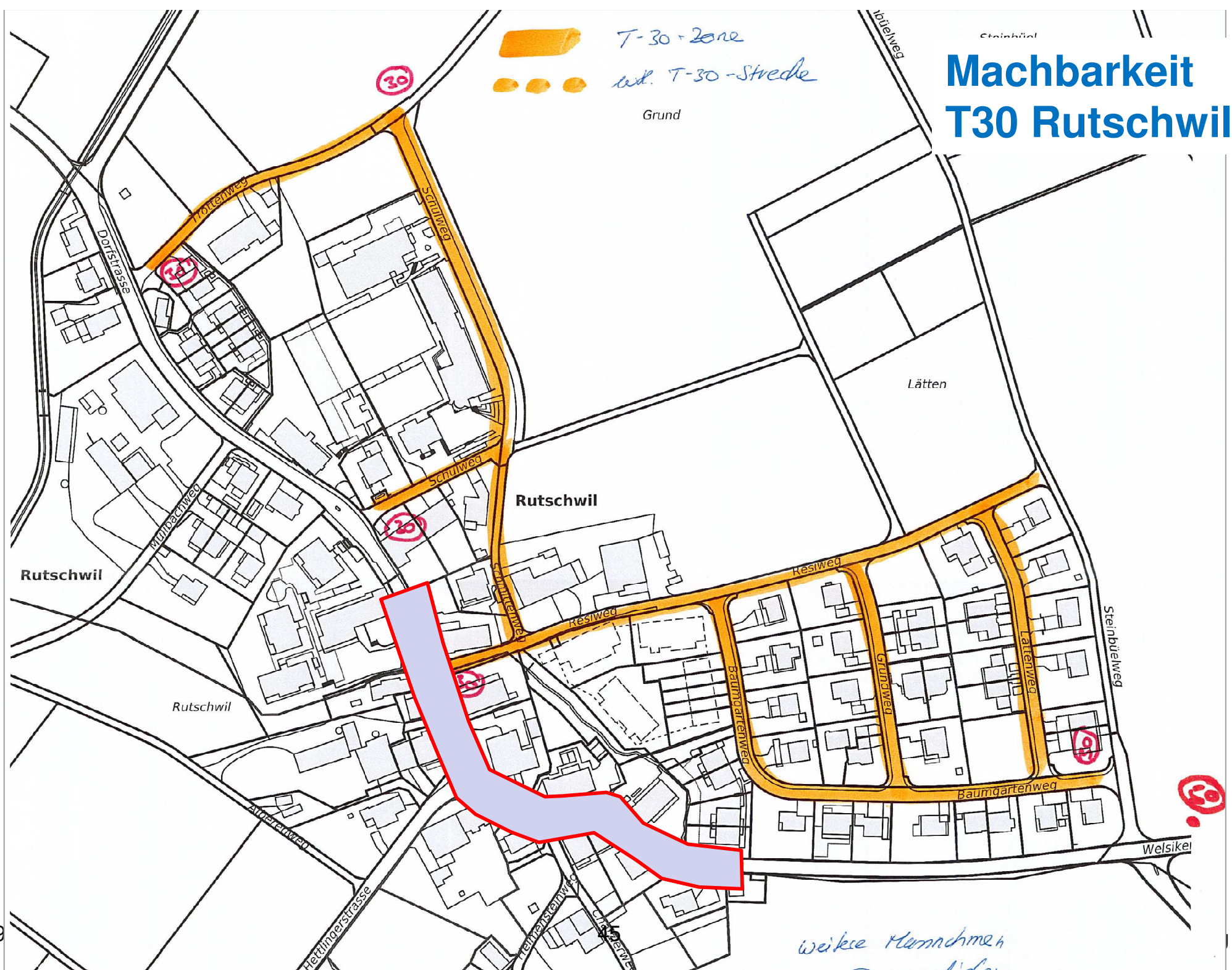


19.10.2026

büro widmer ag

Machbarkeit T30 Rutschwil

T-30-Zone
ent. T-30-Strecke
Grund



weitere Massnahmen

Zusammenfassung / Fazit / Empfehlung

- Tempo-30-Zonen **Berg und Bänk** mit einzelnen verkehrsberuhigenden Massnahmen (ohne "Zustimmung" Kanton) umsetzbar
 - ➔ **konkrete Umsetzbarkeit (in Absprache mit KAPO) prüfen**
- **Ortsteile Oberwil, Dägerlen und Rutschwil**
 - Machbarkeit T30 auf kurzen Kantonsstrassenabschnitten möglich
 - Definitive Machbarkeit / Verhältnismässigkeit durch Kanton zu prüfen
 - Mögliches Verfahren bisher unklar (TBA Kanton Zürich); Antwort ist noch ausstehend
 - Einzelne Teilgebiete Gemeindestrassen als Tempo-30-Zonen machbar, aber konkrete Umsetzung ist abhängig von Entscheid Kantonsstrassen

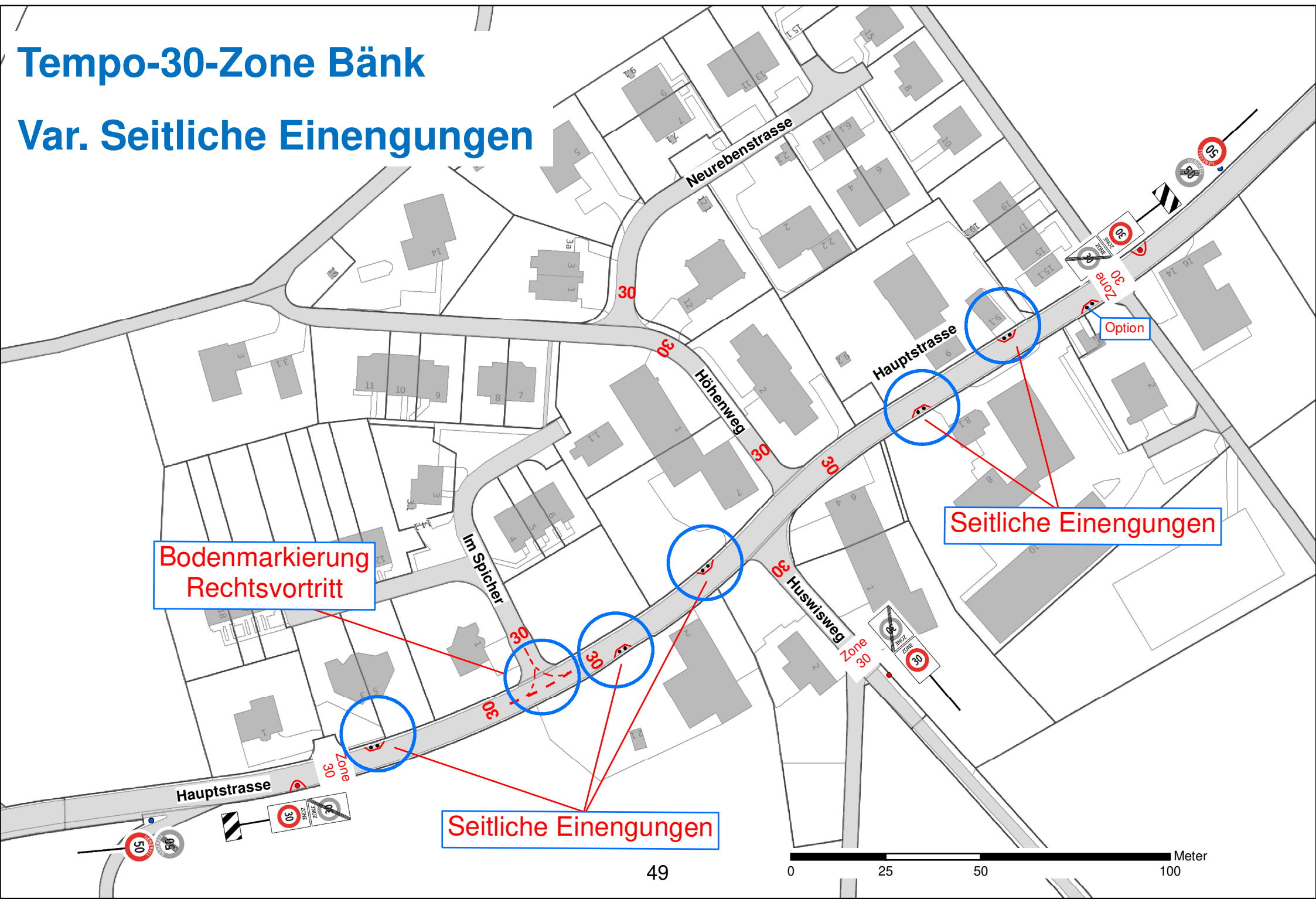
Fragen zur Machbarkeitsstudie

Inhalt

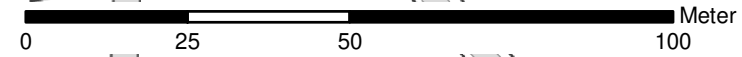
- Bestandteil der Verkehrsstudie
- Allgemeine Informationen zu Tempo-30
- Verkehrsanalysen ganze Gemeinde
- Machbarkeit Tempo-30 für 5 Ortsteile
- **Tempo-30-Zonen Berg und Bänk**

Tempo-30-Zone Bänk

Var. Seitliche Einengungen

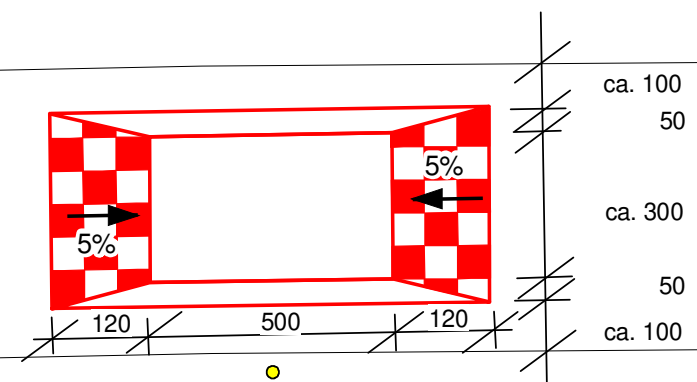


Variante Berliner Kissen

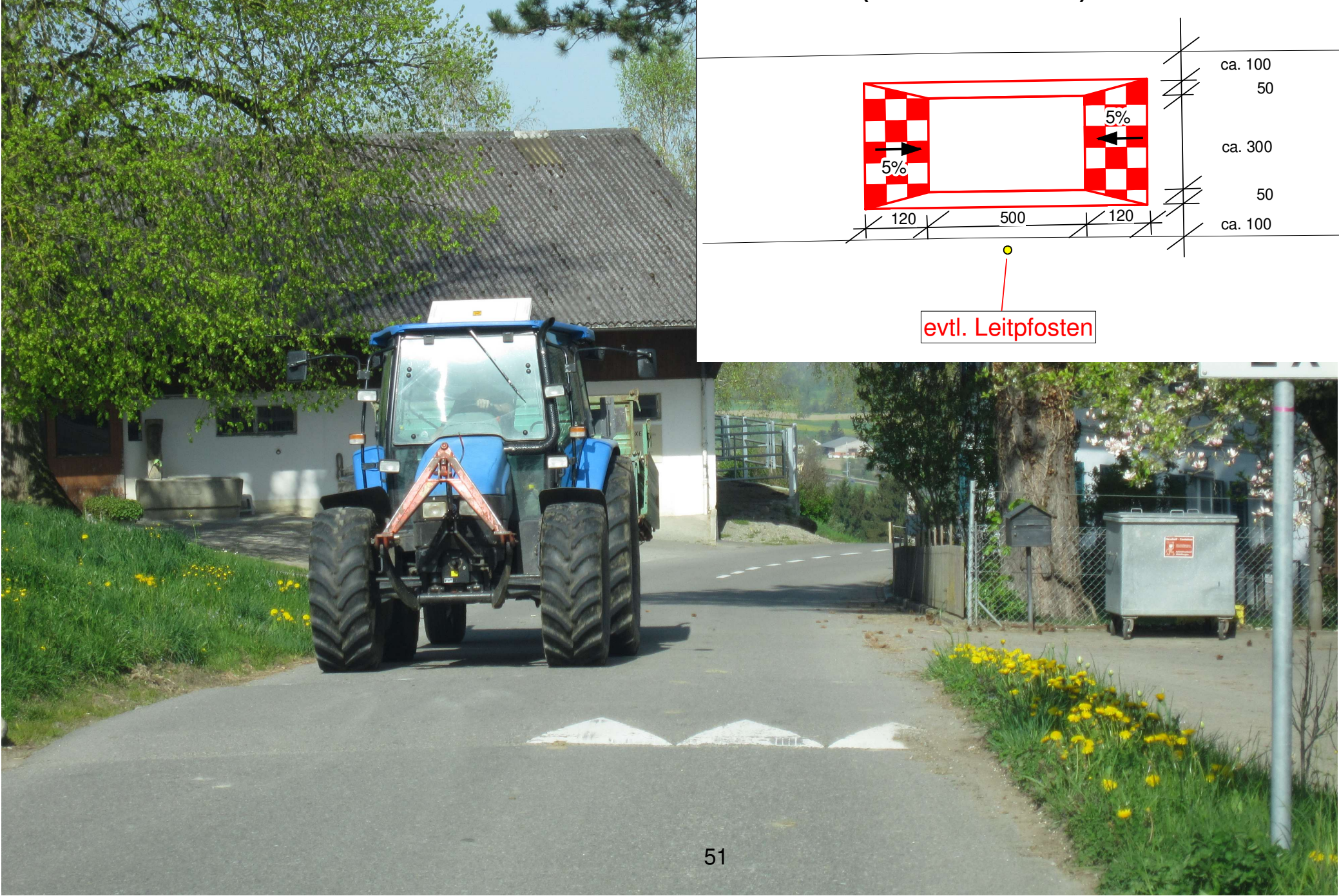


Variante Berliner Kissen

Detail: viereckförmiger Vertikalversatz ("Berliner Kissen")



evtl. Leitpfosten

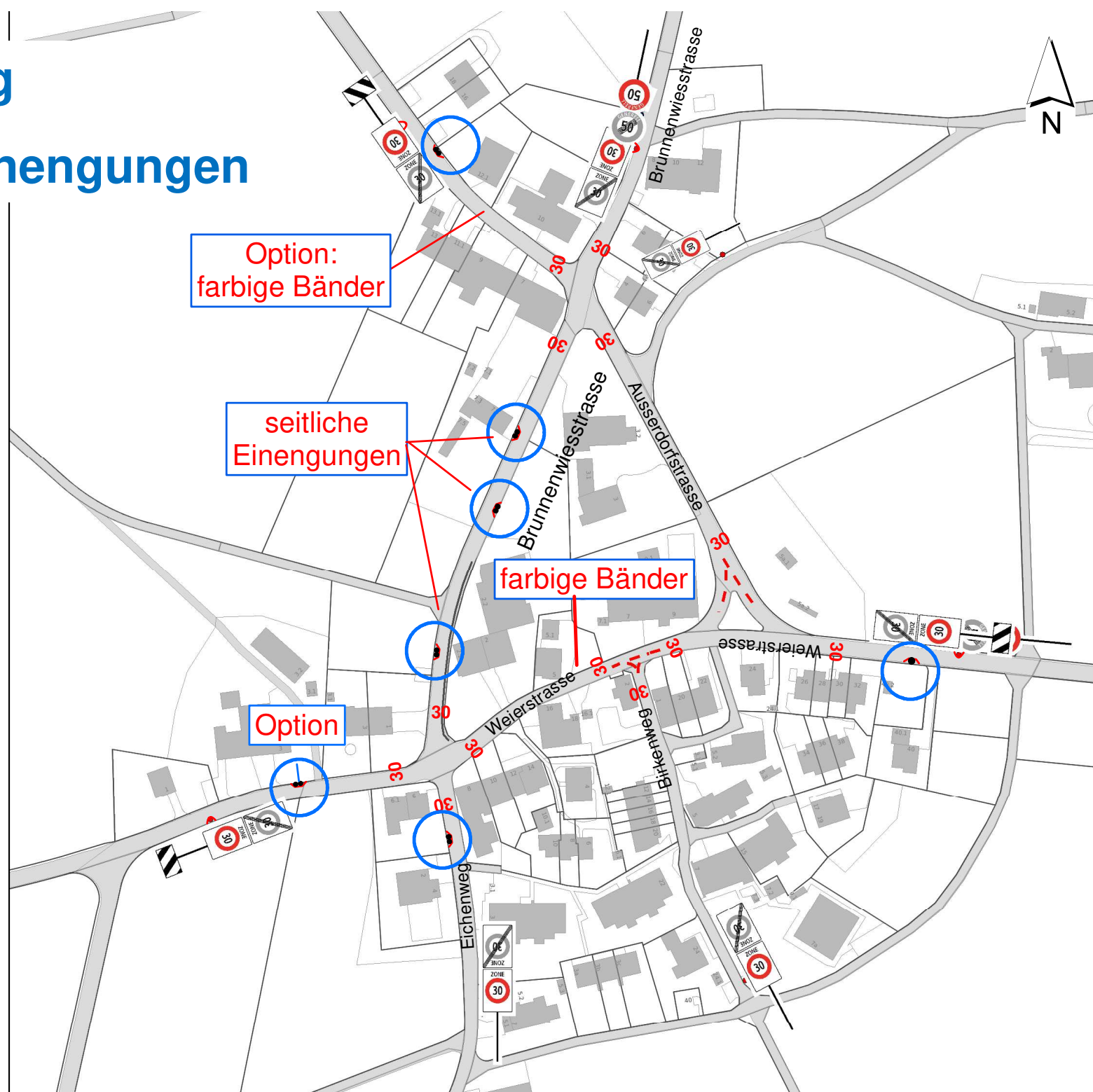


Tempo-30-Zone Bänk

- 3 Signale Tempo-30-Zone
 - 2 Eingangstore mit Randlinien
 - 1 Signal auf Ständer
- Bodenmarkierungen
 - "ZONE 30" bei Eingangstoren
 - "30" als Wiederholung
 - 1 Rechtsvortritt-Bodenmarkierungen
 - diverse
- Verkehrsberuhigende bauliche Massnahmen Hauptstrasse
 - ca. 5 seitliche Einengungen (Restbreite ca. 4.2 m)
oder
 - ca. 4 Berliner Kissen

Tempo-30-Zone Berg

Variante seitliche Einengungen



Tempo-30-Zone Berg

Variante seitliche Einengungen

Option:
farbige Bänder

seitliche
Einengungen

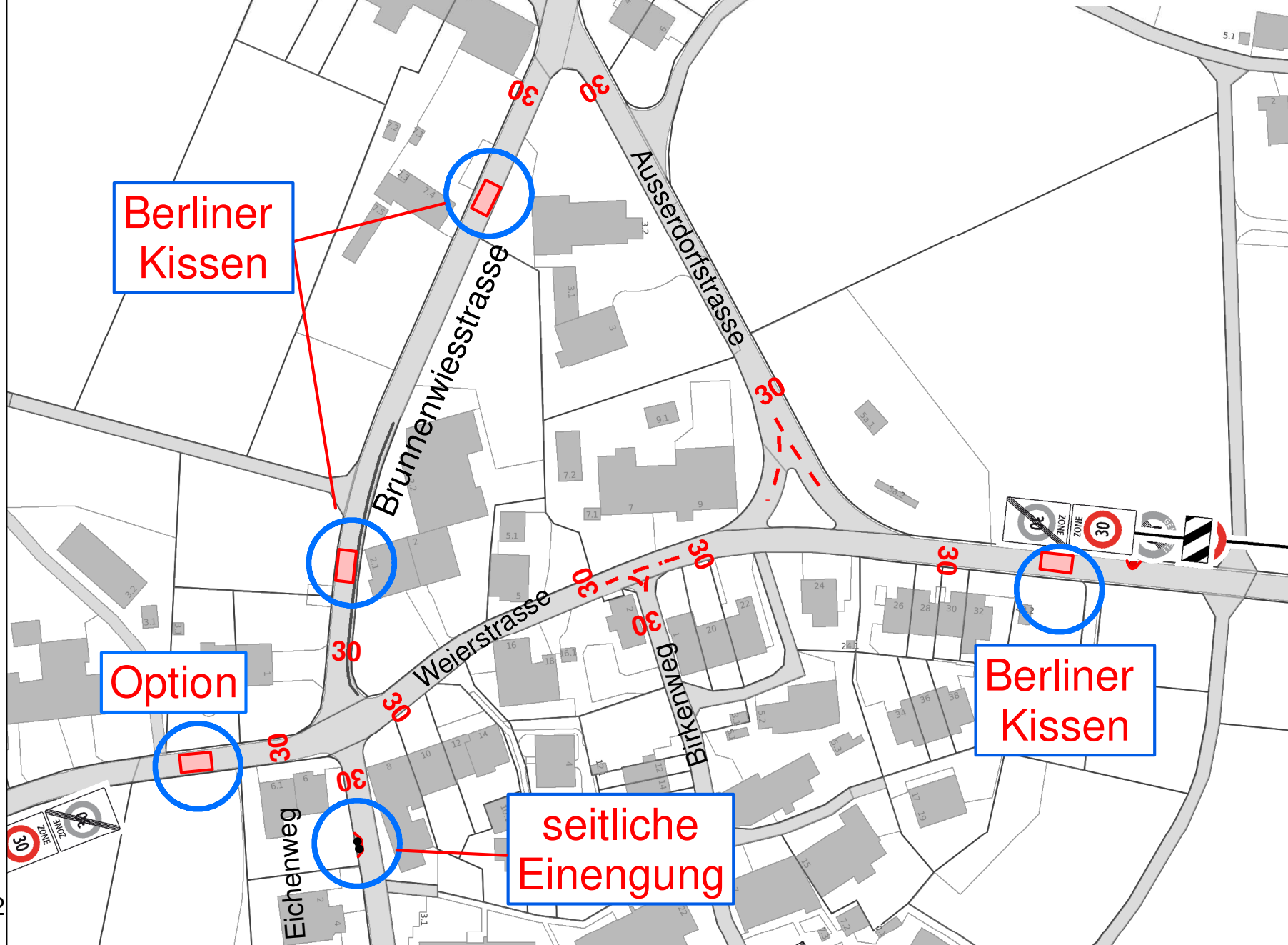
farbige Bänder

Option

seitliche
Einengung

Tempo-30-Zone Berg

Variante Berliner Kissen



Tempo-30-Zone Bänk

- 7 Signale Tempo-30-Zone
 - 3 Eingangstore mit Randlinien
 - 4 Signal auf Ständer
- Bodenmarkierungen
 - "ZONE 30" bei Eingangstoren
 - "30" als Wiederholung
 - 1 Rechtsvortritt-Bodenmarkierung
 - Farbige Bänder am Strassenrand
- Verkehrsberuhigende bauliche Massnahmen
 - ca. 6 seitliche Einengungen
oder
 - ca. 4 Berliner Kissen

Kostenschätzung

Zonen		Var. Seitliche Einengungen	Var. Vertikalversätze	Option farbige Bänder
Zone 1	Bänk	CHF 15'000 .-	CHF 40'000 .-	CHF .-
Zone 2	Berg	CHF 25'000 .-	CHF 50'000 .-	CHF 10'000 .-
alle		CHF 40'000 .-	CHF 90'000 .-	CHF 10'000 .-

Verfahren Signalisation Tempo-30

- *Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsstudie (Analysen)*
- *Signalisations- und Massnahmenplan*
- *Vorprüfung Kanton*
- **Information Bevölkerung (Vernehmlassung)**
- Beschluss Gemeinderat / Gemeindeversammlung
- Definitive Signalisations- und Massnahmenplan
- Definitive Prüfung KAPO
- Auflage Signalisation und Massnahmen
- Einsprachemöglichkeiten
- Behandlung allfälliger Einsprachen
- Umsetzung

**Danke für die
Aufmerksamkeit**

Fragen?