



Benken ZH Gutachten Tempo-30-Zonen «West», «Nord», «Süd»

Mitwirkung nach §12/13 StrG

17. Dezember 2025



Auftraggeber:

Benken ZH

Projektleitung:

Sandro Stoll

Projektverfasser:

SNZ Ingenieure und Planer AG

Siewerdstrasse 7

CH-8050 Zürich

Telefon +41 44 318 78 78

info@snz.ch

www.snz.ch

Projektleitung:

Urs Ambühl

Mitarbeit:

Fabian Oberlin

Projektdateien:

Auftragsnummer:

SNZ#5734

Ablagepfad:

R32\5734_GVK Gutachten_20260115.docx

Version	Datum	Firma/Verfasser	Änderungen/Bemerkungen
1	17.12.2025	SNZ/Fo/Uam	Gutachten Mitwirkung

Inhalt

1	Ausgangslage	7
2	Situationsanalyse	8
2.1	Verkehrserhebungen	8
2.2	Analyse Strassennetz	9
2.2.1	Sichtbarkeit und Wahrnehmbarkeit von Kreuzungen	9
2.2.2	Fussverkehr / Schulwegsicherheit	12
2.2.3	Veloverkehr	13
2.2.4	ÖV Erschliessung / Bushaltestelle	13
2.2.5	Unfallstatistik	13
2.3	Ruhender Verkehr	13
2.4	Fazit	14
3	Konzept Tempo-30-Zonen-Benken	15
4	Tempo-30-Zone «West»	16
4.1	Massnahmen	16
4.1.1	Signalisation als Eingangstor	16
4.1.2	Signalisation am Fahrbahnrand	17
4.1.3	Markierungstechnische Massnahmen	17
4.1.4	Bauliche Massnahmen	18
4.2	Strassenverzeichnis	18
5	Tempo-30-Zone «Nord»	19
5.1	Massnahmen	19
5.1.1	Signalisation am Fahrbahnrand	20
5.1.2	Markierungstechnische Massnahmen	20
5.1.3	Bauliche Massnahmen	21
5.1.4	Bestehende verkehrsberuhigende Massnahmen	21
5.2	Strassenverzeichnis	21
6	Tempo-30-Zone «Süd»	22
6.1	Massnahmen	22
6.1.1	Signalisation als Eingangstor	23
6.1.2	Signalisation am Fahrbahnrand	23
6.1.3	Markierungstechnische Massnahmen	23
6.1.4	Bauliche Massnahmen	24

6.2 Strassenverzeichnis	25
7 Parkierung	26
Abbildungsverzeichnis	27
Tabellenverzeichnis	27
Anhang Pläne	29

1 Ausgangslage

Der Gemeinderat hat sich anlässlich seiner Klausurtagung vom Donnerstag, 2. Juni 2022 intensiv mit den politischen Schwerpunkten für die Jahre 2022 bis 2026 auseinandergesetzt. Dabei miteinbezogen wurde die Bevölkerungsbefragung aus dem Jahre 2019. Es wurden dabei acht Schwerpunkte bis ins Jahr 2026 gesetzt. In Bezug auf die Schwerpunkte Sicherheit und Verkehr ist vorgesehen, die Themen Fuss- und Veloverkehr sowie die allgemeine Verkehrssicherheit (Strassenverkehr), worin auch die allgemeine Höchstgeschwindigkeit auf Gemeindestrassen zählt, anzugehen.

Seither sehen sich der Gemeinderat und die Gemeindeverwaltung mit vermehrten Einzelbegehren für verschiedene Gemeindestrassen konfrontiert, wobei die gewünschten Höchstgeschwindigkeiten von Tempo 20 km/h bis Tempo 40 km/h variieren (Anfrage Gemeindeversammlung 07/22 und Petition «Tempo 30 km/h» 07/23). Für den Gemeinderat zentral ist, dass die Beurteilung von möglichen Verkehrsmassnahmen aufgrund von objektiven und messbaren Kriterien im Sinne der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen erfolgt und dabei das öffentliche Interesse gewahrt wird.

Deshalb hat er vom Sommer 2024 bis zum Frühling 2025 ein GVK light für das Gemeindegebiet erarbeitet. Eine zentrale Massnahmen ist die Umsetzung von drei Tempo-30-Zonen. Das Konzept wurde an einer Informationsveranstaltung am 2. Oktober 2024 der Bevölkerung vorgestellt. Aufgrund der Rückmeldungen entschied sich der Gemeinderat die Umsetzung der drei Tempo-30-Zonen weiterzuverfolgen.

Der vorliegende Bericht für die Gutachten basiert auf dem GVK. Deshalb besteht die Analyse für alle drei Zonen. Die Massnahmen mit den Massnahmenpläne und das Strassenverzeichnis werden für die drei Zonen einzelnen erstellt. Entsprechend sollen die drei Zonen auch einzeln verfügt werden.

2 Situationsanalyse

Für die Situationsanalyse wurden die diversen Rückmeldungen aus der Bevölkerung ausgewertet und eine Begehung sowie eine Verkehrserhebung durchgeführt. Schwerpunkt der Analyse liegt bei den unterschiedlichen Aspekten der Verkehrssicherheit. Für diese haben insbesondere auch die Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs (MIV) eine hohe Bedeutung.

2.1 Verkehrserhebungen

Die Verkehrserhebungen wurden durch SNZ jeweils während einer Kalenderwoche im Zeitraum von 29. Juni 2024 und 15. Juli 2024 durchgeführt. Erfasst wurden die Geschwindigkeiten sowie die Verkehrsmenge. Ebenfalls wurden die Verkehrsmengen der beiden Dauerzählstellen des Kantons für das Jahr 2023 ausgewertet. Die Resultate sind in der folgenden Tabelle 1 aufgeführt.

Standort	v50 ¹ [km/h]	v85 ² [km/h]	DTV ³ [Mfz/Tag]	Schwerverkehrsanteil
1 Rheinauerstrasse 6 (SNZ) Rtg. Rheinau Rtg. Landstrasse	34 36	41 43	680	< 1 %
2 Haarengasse 10 (SNZ) Rtg. Benken Rtg. Guggeeren	28 25	34 35	240	ca. 2 %
3 Haarengasse 6 (SNZ) Rtg. Benken Rth. Guggeeren	33 30	39 36	430	ca. 1 %
4 Sürchstrasse 3 (SNZ) Rtg. Marthalerstrasse Rtg. Alte Landstrasse	30 31	39 41	100	ca. 1 %
5 Oberdorfstrasse 4 (SNZ) Rtg. Mühlegasse Rtg. Haarengasse	21 20	24 24	160	< 1 %
6 Landstrasse 4 (SNZ) Rtg. Rudolfingen Rtg. Uhwiesen	41 40	46 46	3'160	ca. 3 %
11 Landstrasse 25 (Kt. Dauerzählstelle 493)	-	-	2'870	ca. 3 %
12 Marthalerstrasse (Kt. Dauerzählstelle 3221)	-	-	2'850 (+80 Fahrräder)	ca. 4 %

Tabelle 1: Verkehrsmessung

Zu den Verkehrserhebungen sind folgende Hinweise zu beachten:

- Standort 1 Rheinauerstrasse:
Es fanden Bauarbeiten bei einem Grundstück nahe am Messquerschnitt statt. Dies

¹ Geschwindigkeit, die von 50 % der Motorfahrzeuge (Mfz) nicht überschritten wird (v50)

² Geschwindigkeit, die von 85 % der Motorfahrzeuge (Mfz) nicht überschritten wird (v85)

³ Durchschnittlicher Tagesverkehr der Motorfahrzeuge (Mfz)

könnte auf die Verkehrsmenge und Geschwindigkeit einen kleinen, reduzierenden Einfluss gehabt haben, da vermehrt Fahrzeuge auf der Strasse parkierten.

- Standort 4 Sürchstrasse:
Ab dem 12. Juli 2024 fanden Bauarbeiten an den Schächten am Strassenrand zum Feld statt. Dabei wurde bei jedem Schacht die Strasse eingeengt. Für die Berechnung der Geschwindigkeitsniveaus wurden nur die Tage vom 9. Juli bis 12. Juli berücksichtigt. Während der Baustelle waren Geschwindigkeitskennwerte 6 km/h bis 10 km/h tiefer.

2.2 Analyse Strassennetz

Wie die Verkehrserhebungen ergaben, sind die Verkehrsmengen auf den Gemeindestrassen mit weit unter 1'000 Fahrzeugen pro Tag gering. Auffallend sind hingegen die eher schmalen Strassenquerschnitte. Nachfolgend werden für die einzelnen Verkehrsmittel einzelne Aspekte, insbesondere im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit, beleuchtet.

2.2.1 Sichtbarkeit und Wahrnehmbarkeit von Kreuzungen

Für die Sicherheit eines Knotens mit Rechtsvortritt ist der Zusammenhang der Knotensichtweite und der Wahrnehmbarkeit massgebend. Grundsätzlich gilt, je schlechter die Wahrnehmbarkeit ist, umso grösser muss die Knotensichtweite sein und je kleiner die Knotensichtweite ist, desto besser muss die Wahrnehmbarkeit sein. Die Reg-Norm 40 273a legt die Sichtverhältnisse in Knoten fest. Diese ist abhängig von der Knotensichtweite und der Beobachtungsdistanz.

Sichtweiten bei Rechtsvortritt

Die Sichtweiten sind abhängig von der Knotensichtweite (Minimalwert 15 m) und der Beobachtungsdistanz (5 m). Dabei wird bei guter Wahrnehmbarkeit eine Zufahrtsgeschwindigkeit von 30 km/h angenommen. Eine Sichtweitenbeurteilung ist deshalb auch erst zweckmässig, wenn die Wahrnehmbarkeit gut ist.

Die Knotensichtweite wurde exemplarisch beim Knoten Haarengasse / Rollenbergstrasse durchgeführt (Sichtlinie muss zwischen 0.6 m und 3.0 m frei bleiben, Berücksichtigung der Längsneigung). Mit einer Knotensichtweite von rund 11 m befindet sich dieser Knoten in einem zu sanierenden Zustand.



Abbildung 1: Knoten Haarengasse / Rollenbergstrasse

Grundsätzlich werden einige Knoten im historischen Ortsteil nicht der Norm entsprechen. Bauliche Verbesserungen zur Gewährleistung der Sichtweiten sind im historischen Ortsteil kaum möglich. Entsprechend müssen alternative Massnahmen zur Reduktion der gefährlichen Geschwindigkeit ergriffen werden, um die Situation zu verbessern.

Wahrnehmbarkeit bei Rechtsvortritt

Ein gut wahrnehmbarer Knoten ist massgebend, weil damit die Fahrzeuglenker ihre Fahrgeschwindigkeit anpassen können. Dieses Konzept steht direkt mit der Linienführung der Strassen im Bereich der Knoten, der Gestaltung der Fahrbahnränder und der benachbarten bebauten Umwelt in Zusammenhang.

Die Knotenwahrnehmung wird an einigen Standorten als schlecht beurteilt. Nachfolgende Tabelle 2 führt Defizite in der Wahrnehmbarkeit auf (siehe Plan «Analyse Strassennetz»):



Abbildung 2: Schlecht Wahrnehmbarer Rechtsvortritt Knoten Alte Landstrasse / Sürchstrasse

[Nr]	Schlechte Wahrnehmbarkeit	Erklärung
1	Falscher Eindruck der Kontinuität durch die materialisierte physische Gestaltung	Die vorhandenen Wassersteine (in einfacher und doppelter Ausführung) geben einen falschen Eindruck der Kontinuität. Im speziellen die doppelte Ausführung des Wassersteins mit Anhebung der Fahrbahn vermittelt das Erscheinungsbild eines Vortrittsgeordneten Knoten. Diese Ausführungen werden als schlechte Wahrnehmung beurteilt.
2	Fehlende Erkennbarkeit eines Rechtsvortritts	Bei Knoten, welche optisch so gestaltet sind, dass die Kreuzungen nicht erkennbar sind, werden ebenfalls als schlecht beurteilt. Gründe dafür können Gebäudestrukturen oder die Höhe und gleiche Bepflanzung am Strassenrand sein. Ebenfalls führen T-Knoten mit einseitiger klarer Linienführung dazu, die Wahrnehmbarkeit eines Knoten zu verringern.
3	Parkierende Fahrzeuge in Knotennähe	Parkierende Fahrzeuge in Knotennähe wirken sich negativ auf die Sicherheit der Knoten aus.

Tabelle 2: Knoten mit Rechtsvortritt mit schlechter Wahrnehmbarkeit

Schutzbedürfnisse

Die Bedürfnisse der einzelnen Verkehrsteilnehmenden sind teilweise sehr unterschiedlich. Jedoch sind geschützte Räume insbesondere für Kinder und Seniorinnen und Senioren im Strassenraum wichtig. Sie erlauben sich auf Trottoirs frei zu bewegen oder spontan für ein Gespräch anzuhalten. Wichtig sind auch klare Querungsstellen mit einem entsprechend geschützten Aufenthaltsbereich. Solche Bereiche fehlen bei den Kreuzungen. Als Hilfestellung wurden in Benken vereinzelt «Füessli» markiert. Diese helfen insbesondere Kindern

als Orientierung und sollen zeigen, an welchem Ort sie die Strasse möglichst gut sichtbar queren können. Insbesondere im historischen Ortsteil mit den unübersichtlichen Kreuzungen können diese helfen, sofern ein geschützter Aufstellbereich vorhanden ist.



Abbildung 3: Markierung von "Füessli" als Querungshilfe in Benken im Kreuzungsbereich

2.2.2 Fussverkehr / Schulwegsicherheit

Die beschriebenen Mängel bei den Knoten haben einen negativen Einfluss auf die Verkehrssicherheit des Fussverkehrs. Oft fehlen bei diesen Knoten gut sichtbare Aufstellflächen für den Fussverkehr. Neben den Defiziten bei den Knoten bestehen bei der Fussverkehrsführung weitere Mängel, welche in der nachfolgenden Tabelle 3 aufgeführt werden.

[Nr]	Defizit	Erklärung
11	Keine Fussverkehrsinfrastruktur Rheinauerstrasse	Die im Erscheinungsbild als Durchgangsstrasse wahrgenommene Rheinauerstrasse hat für den Fussverkehr keine Infrastruktur. Ebenfalls ist diese Strasse Teil des Schulwegs.
12	Keine Fussverkehrsinfrastruktur Haarengasse im Abschnitt «ausserorts»	Im Abschnitt zwischen der Land- und Rollenbergstrasse, im Bereich der Rebberge und dem Quartier Guggeeren ist keine Infrastruktur für den Fussverkehr vorhanden. Diese Strasse ist trotz ortsfremden Verkehrs eine wichtige Fussverkehrsverbindung für die Schulwege und dem Weg zum Dorf (Bushaltestelle, Einkauf).
13	Schmales Trottoir Haarengasse	Das Trottoir entlang der Haarengasse ist schmal (gemäss Norm sollten diese 2 Meter betragen). Bei einem Kreuzen auf dem Trottoir muss gegebenenfalls auf die Strasse ausgewichen werden.
21	Keine Fussverkehrsinfrastruktur Kantonsstrasse	Die Landstrasse ist im Abschnitt Haaren- bis Brunngasse eine wichtige und direkte Verbindung für den Fussverkehr. Mit einem versiegeltem «Durchgangsweg» von teils weniger als 0.50 m kann, an oder auf der Strasse entlang gegangen werden, ist jedoch nicht geschützt. Das Gehen auf der Kantonsstrasse in diesem Bereich wird als starkes Defizit angesehen.
22	Fussgängerstreifen ohne Mittelinsel	Fussgängerstreifen ohne Mittelinseln werden als Defizit betrachtet.

23	Keine gesicherte Querungsmöglichkeit vorhanden	Auf dieser wichtigen Verbindung für den Fussverkehr (Schulweg, Einkauf, Bushaltestelle) ist keine sichere Querungsmöglichkeit vorhanden. Diese fehlende, gesicherte Querungsmöglichkeit wird als Defizit aufgenommen.
----	--	---

Tabelle 3: Weitere Defizite im Strassennetz

2.2.3 Veloverkehr

Auf den beiden Kantonsstrassen sowie der Rheinauerstrasse führen Nebenverbindungen des kantonalen Alltagsnetzes. Der Kanton klassiert die Ortsdurchfahrt auf der Landstrasse als Schwachstellen (fehlende Infrastruktur).

Im kommunalen Wegnetz hat der Veloverkehr eine untergeordnete Bedeutung. Daher und aufgrund der geringen Verkehrsmengen, fällt auf den Gemeindestrassen die fehlende Veloverkehrsinfrastruktur nicht ins Gewicht. Jedoch sind die unübersichtlichen Kreuzungen für den Veloverkehr ebenfalls nicht ideal.

2.2.4 ÖV Erschliessung / Bushaltestelle

Mit der Bushaltestelle «Benken, Dorf» verfügt die Gemeinde über eine zentrale Bushaltestelle. Diese ist noch nicht gemäss den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes ausgestaltet. Die zentrale Lage ermöglicht grundsätzlich eine gute Zugänglichkeit zur Bushaltestelle. Mangelhaft ist die fehlende Querungsstelle auf der Landstrasse, welche für den nördlichen Ortsteil Umwege mit sich zieht.

2.2.5 Unfallstatistik

In den letzten 10 Jahren (2014 – 2024) ereigneten sich auf dem Gemeindegebiet 3 polizeilich registrierte Unfälle mit Personenschaden. Zwei Unfälle waren Schleuder- oder Selbstunfälle eines Fahrrads auf umgedeuteten Nebenstrassen oder Flurwegen. Der dritte Unfall war ein Einbiegeunfall auf der Rheinauerstrasse.

Aufgrund der Unfälle können keine weiteren Defizite im Strassennetz erkannt werden.

2.3 Ruhender Verkehr

Insbesondere auf der alten Landstrasse und der Rheinauerstrasse werden Fahrzeuge auf der Strasse abgestellt. Auf der Rheinauerstrasse schränkt dies die Übersicht bei den Kreuzungen ein. Auch auf anderen Gemeindestrassen können falsch abgestellte Fahrzeuge zu Einschränkungen führen.

Auf der Alten Landstrasse sind die Platzverhältnisse grundsätzlich gut. Hier besteht die Problematik, dass die Parkplätze lange belegt werden und so nicht der Bevölkerung zur Verfügung stehen (Bspw. Schule, Kirche).

2.4 Fazit

Die Analyse zeigt, dass das Verkehrsaufkommen auf den Gemeindestrassen relativ gering ist. Die Strassenzüge sind meist eher schmal und es fehlen sichere Bereiche für den Fussverkehr. Insbesondere für Kinder und ältere Personen sind solche Bereiche wichtig, um sich im Strassenraum sicher fortbewegen zu können. Aufgrund der Bebauungsstruktur ist die nachträgliche Erstellung von Trottoirs auf vielen Strassenabschnitten nur schwierig möglich.

Neben der fehlenden Infrastruktur für den Fussverkehr sind insbesondere die eher schlecht wahrnehmbaren Kreuzungen auch für den übrigen Verkehr ein potenzielles Gefahrenrisiko. Insbesondere auf der Haarengasse und der Rheinauerstrasse, mit einem gewissen Anteil an ortsfremden Verkehr, fallen diese Mängel stärker ins Gewicht.

3 Konzept Tempo-30-Zonen-Benken

Für die Gemeinde Benken werden für die Erhöhung der Verkehrssicherheit aufgrund des Strassennetzes und der Bebauungsstruktur Tempo-30-Zonen als zweckmässige Massnahme beurteilt. Tempo-30-Zonen werden in vergleichbaren Orten als geeignetes Instrument auf Gemeindestrassen umgesetzt. Tempo-30-Zonen haben den Vorteil, dass sie für ein grösseres, zusammenhängendes Gebiet gelten und Signale nicht wiederholt werden müssen. Hingegen sind Streckensignalisationen auf eher wenig befahrenen Erschliessungstrassen unüblich.

Grundsätzlich eignen sich alle Gemeindestrassen innerhalb des Siedlungsgebiets in Benken zur Verkehrsberuhigung mittels Tempo-30-Zone. Der Gemeinderat möchte in einem ersten Schritt den Fokus auf die geschwindigkeitssensiblen Bereiche rund um die Schule, den alten Ortskern mit dem Kindergarten und Durchgangsverkehr zur Guggeeren sowie auf die Rheinaustrasse mit Durchgangs- und Schulverkehr legen (siehe Abbildung 4). Entsprechend sollen in Benken die drei Zonen «West», «Nord» und «Süd» umgesetzt werden.

Nicht integriert in die Tempo-30-Zonen werden die Haarengasse ab dem Siedlungsrand in Richtung Guggeeren und die Einfamilienhausquartiere mit reinem Erschliessungsverkehr und ohne Schuleinrichtung.

Auswirkungen

Durch die Einführung der drei Zonen werden keine negativen Auswirkungen erwartet. Es sind keine Buslinien von den Massnahmen betroffen. Innerhalb der Zonen befindet sich neben dem Kindergarten und der Schule keine weiteren öffentlichen Einrichtungen. Hingegen kann mit der Einführung von Tempo 30 die Verkehrssicherheit insbesondere für den Schulverkehr erhöht werden.

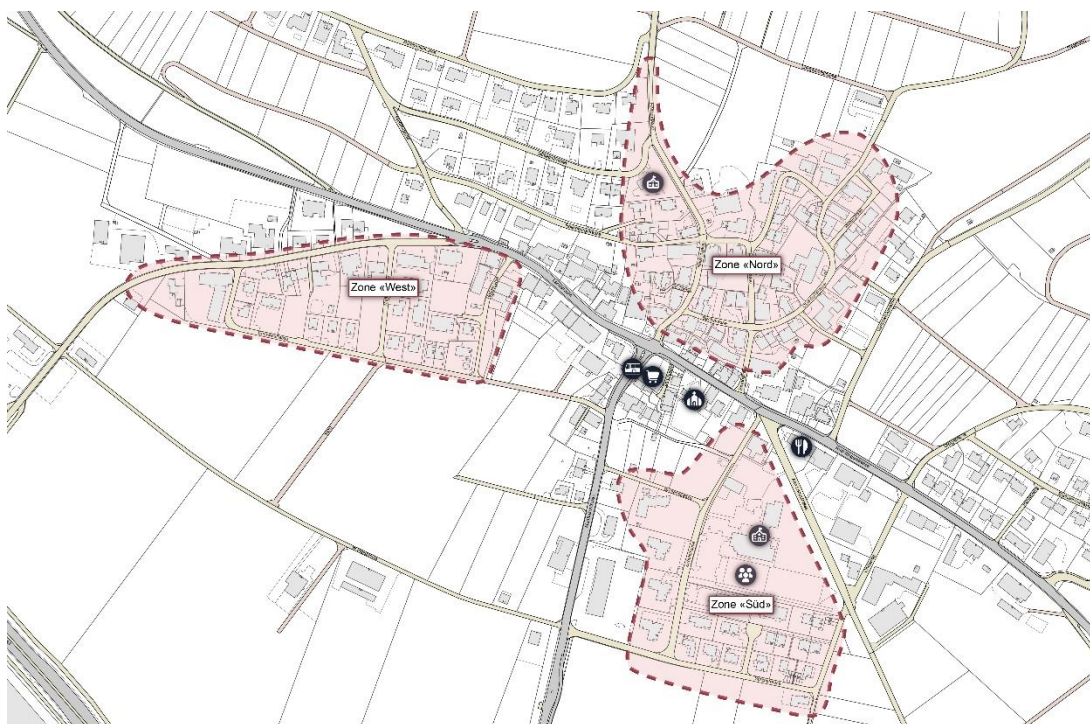


Abbildung 4: Tempo-30-Zonen Benken (Plan in grösserem Massstab im Anhang)

4 Tempo-30-Zone «West»

Die Tempo 30 Zone West umfasst das Siedlungsgebiet rund um die Rheinauerstrasse.

4.1 Massnahmen

Die Signalisation einer Tempo-30-Zone ist durch ein klares Eingangstor oder Eingangssignal zu gestalten. Das Ziel ist, dass die Fahrzeuglenkenden einen klaren Regimewechsel feststellen und angehalten werden, die Geschwindigkeit von max. 30 km/h einzuhalten. Zur Signalisation wird ergänzend die Bodenmarkierung «Zone 30» markiert.

Für die Realisierung der Tempo-30-Zone sind nachstehende Zoneneingänge nötig (siehe Abbildung 5 und Massnahmenplan Zone «West»). Strassen mit einer Durchfahrtsbreite von 6.00 m werden als Eingangstor gestaltet. Eine Durchfahrtsbreite von 4.50 m wird jeweils gewährleistet.

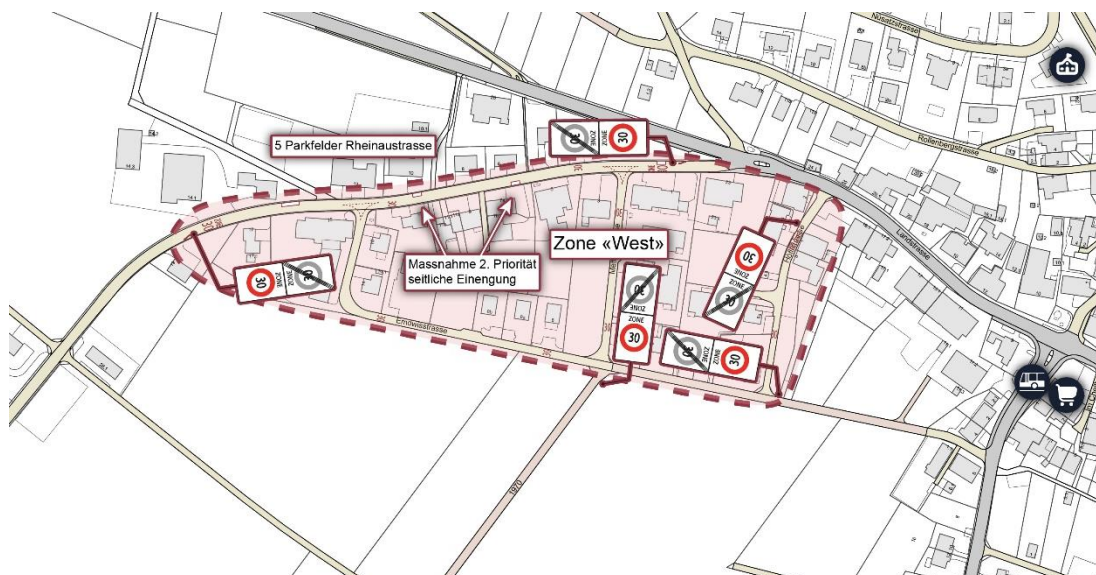


Abbildung 5: Massnahmenplan Zone West

4.1.1 Signalisation als Eingangstor



Abbildung 6: Beispiele Zoneneingänge als Eingangstor

Diese Art von Zoneneingang ist bei den folgenden Zonengrenzen vorgesehen:

- Rheinaustrasse (2x) (Eingangstor gemäss Abbildung oben mit Leitlinie)

4.1.2 Signalisation am Fahrbahnrand



Abbildung 7: Beispiel Zoneneingang am Fahrbahnrand

Diese Art von Zoneneingang ist bei den folgenden Zonengrenzen vorgesehen:

- Emdwisstrasse (Signal an Kandelaber)
- Höflistrasse (Signalständer am Fahrbahnrand)
- Flurweg Parzelle 1970 (Signalständer am Fahrbahnrand)

4.1.3 Markierungstechnische Massnahmen

Bodenmarkierung «30»

Zur Erinnerung an die Tempo-30-Zone sind meist nach Verzweigungen Bodenmarkierungen («30») vorgesehen. Die Markierungen sind im Massnahmenplan ersichtlich

Markierung Rechtsvortritt

Durch die Markierung des Rechtsvortritts soll die Erkennbarkeit des Knotens verbessert, das Vortrittsregime verdeutlicht und das Geschwindigkeitsniveau im Knotenbereich gesenkt werden. Diese Massnahme wird nur an den wichtigsten Knoten eingesetzt.

An folgenden Knoten soll neu der Rechtsvortritt markiert werden:

- Rheinau-/Emdwisstrasse
- Rheinau-/Mettlenstrasse

Parkfelder

Durch das Anordnen der Parkfelder auf abwechselnden Seiten wird der Strassenraum an bestimmten Stellen verengt. Dadurch wird das Geschwindigkeitsniveau gesenkt.

Es folgenden Standorten sind die Markierung von Parkfelder vorgesehen:

- Rheinaustrasse 1 (gegenüberliegend, 1 Parkfeld)

- Rheinaustrasse 7a (1 Parkfeld)
- Rheinaustrasse 10 (1 Parkfeld)
- Rheinaustrasse 14 (2 Parkfelder)

4.1.4 Bauliche Massnahmen

Aufgrund von hohem Anteil an landwirtschaftlichem Verkehr und des eher tiefen Geschwindigkeitniveaus werden bauliche Massnahmen nur als Massnahmen 2. Priorität vorgesehen und erst umgesetzt, wenn das angestrebte Geschwindigkeitsniveau nicht erreicht wird.

Mit einer seitlichen Einengung wird der Strassenraum an spezifischen Stellen enger gestaltet. Dadurch wird das Geschwindigkeitsniveau gesenkt.



Abbildung 8: Beispiel einer seitlichen Einengung

An folgenden Stellen ist die Einengung der Strasse als Massnahmen 2. Priorität vorgesehen:

- Rheinauerstrasse (als Ergänzung zu Parkfeldern)

4.2 Strassenverzeichnis

Die Zone West umfasst die folgenden Strassen:

- Rheinauerstrasse (Nr. 14-23)
- Emdwisstrasse
- Mettlenstrasse
- Höflistrasse

5 Tempo-30-Zone «Nord»

Die Tempo 30 Zone Nord umfasst den historischen Ortsteil rund um die Haarengasse.

5.1 Massnahmen

Die Signalisation einer Tempo-30-Zone ist durch ein klares Eingangstor oder Eingangssignal zu gestalten. Das Ziel ist, dass die Fahrzeuglenkenden einen klaren Regimewechsel feststellen und angehalten werden, die Geschwindigkeit von max. 30 km/h einzuhalten. Zur Signalisation wird ergänzend die Bodenmarkierung «Zone 30» markiert.

Aufgrund der schmalen Strassenquerschnitte kann die Signaltion der Zoneneingänge nur am Fahrbahnrand erstellt werden (siehe Abbildung 9 und Massnahmenplan Zone «Nord»).



Abbildung 9: Massnahmenplan Zone Nord

5.1.1 Signalisation am Fahrbahnrand



Abbildung 10: Beispiel Zoneneingang am Fahrbahnrand

Diese Art von Zoneneingang ist bei den folgenden Zonengrenzen vorgesehen:

- Haarengasse Süd (Signalständer am Trottoirrand)
- Haarengasse Nord (Signalständer am Fahrbahnrand mit Leitlinie zum Trottoirbeginn)
- Rollenbergstrasse (Signal an Kandelaber)
- Nüsatzstrasse (Signal an Kandelaber)
- Oberdorfstrasse Nord (Signalständer am Fahrbahnrand)
- Oberdorfstrasse Ost (Signal an Kandelaber)
- Brunngasse (Signal am Fahrbahnrand)

5.1.2 Markierungstechnische Massnahmen

Bodenmarkierung «30»

Zur Erinnerung an die Tempo-30-Zone sind meist nach Verzweigungen Bodenmarkierungen («30») vorgesehen. Die Markierungen sind im Massnahmenplan ersichtlich

Markierung Rechtsvortritt

Durch die Markierung des Rechtsvortritts soll die Erkennbarkeit des Knotens verbessert, das Vortrittsregime verdeutlicht und das Geschwindigkeitsniveau im Knotenbereich gesenkt werden. Diese Massnahme wird nur an den wichtigsten Knoten eingesetzt.

An folgenden Knoten soll neu der Rechtsvortritt markiert werden:

- Haarengasse/Untere Bergstrasse
- Haarengasse/Hämmetlistrasse
- Haarengasse/Nüsatzstrasse
- Bach-/Oberdorfstrasse/Brunn-/Harnischgasse

5.1.3 Bauliche Massnahmen

Aufgrund der schmalen Strassenquerschnitte und des eher tiefen Geschwindigkeitniveaus werden keine bauliche Massnahmen vorgesehen.

5.1.4 Bestehende verkehrsberuhigende Massnahmen

Markierung Rechtsvortritt

An folgenden Knoten ist ein Rechtsvortritt bereits markiert:

- Haarengasse/Bachstrasse
- Haarengasse/Rollenbergstrasse

5.2 Strassenverzeichnis

Die Zone umfasst die folgenden Strassen:

- Haarengasse (Landstrasse bis Hämmetlistrasse)
- Nüsatzstrasse (Kindergarten bis Haarengasse)
- Rollenbergstrasse (Nr. 1 bis 5)
- Harnischgasse
- Bachsstrasse
- Brunngasse
- Oberdorfstrasse
- Mühlegasse

6 Tempo-30-Zone «Süd»

Die Tempo 30 Zone Süd umfasst das Siedlungsgebiet rund um die Primarschule.

6.1 Massnahmen

Die Signalisation einer Tempo-30-Zone ist durch ein klares Eingangstor oder Eingangssignal zu gestalten. Das Ziel ist, dass die Fahrzeuglenkenden einen klaren Regimewechsel feststellen und angehalten werden, die Geschwindigkeit von max. 30 km/h einzuhalten. Zur Signalisation wird ergänzend die Bodenmarkierung «Zone 30» markiert.

Für die Realisierung der Tempo-30-Zone sind nachstehende Zoneneingänge nötig (siehe Abbildung 11 und Massnahmenplan Zone «Süd»). Strassen mit einer Durchfahrtsbreite von 6.00 m werden als Eingangstor gestaltet. Eine Durchfahrtsbreite von 4.50 m wird jeweils gewährleistet.

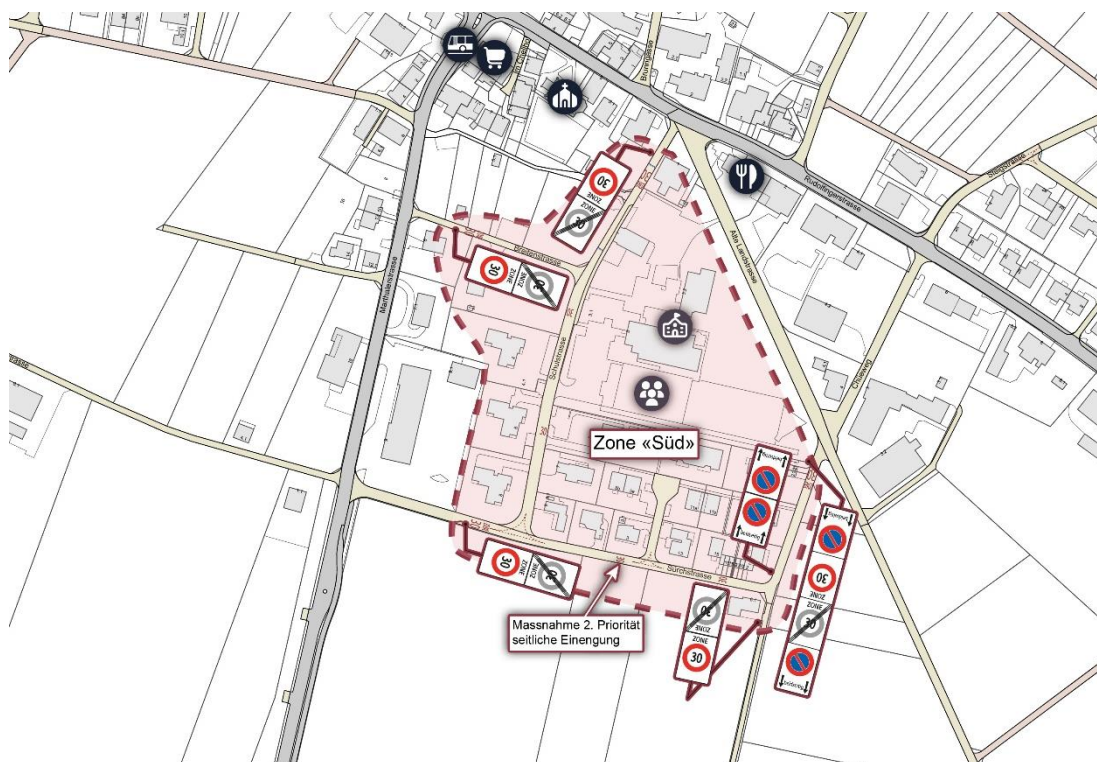


Abbildung 11: Massnahmen Zone Süd

6.1.1 Signalisation als Eingangstor



Abbildung 12: Beispiele Zoneneingänge als Eingangstor

Diese Art von Zoneneingang ist bei der folgenden Zonengrenzen vorgesehen:

- Sürchstrasse West (Eingangstor gemäss Abbildung oben mit Leitlinie bei Beginn des Wohngebietes)

6.1.2 Signalisation am Fahrbahnrand



Abbildung 13: Beispiel Zoneneingang am Fahrbahnrand

Diese Art von Zoneneingang ist bei den folgenden Zonengrenzen vorgesehen:

- Breitenstrasse (Signalständer am Fahrbahnrand)
- Sürchstrasse Nord (Signalständer am Fahrbahnrand)
- Sürchstrasse Süd (Signalständer am Fahrbahnrand, linke Strassenseite)

6.1.3 Markierungstechnische Massnahmen

Bodenmarkierung «30»

Zur Erinnerung an die Tempo-30-Zone sind meist nach Verzweigungen Bodenmarkierungen («30») vorgesehen. Die Markierungen sind im Massnahmenplan ersichtlich

Markierung Rechtsvortritt

Durch die Markierung des Rechtsvortritts soll die Erkennbarkeit des Knotens verbessert, das Vortrittsregime verdeutlicht und das Geschwindigkeitsniveau im Knotenbereich gesenkt werden. Diese Massnahme wird nur an den wichtigsten Knoten eingesetzt.

An folgenden Knoten soll neu der Rechtsvortritt markiert werden:

- Schul-/Sürchstrasse
- Sürchstrasse / Stichstrasse

6.1.4 Bauliche Massnahmen

Aufgrund der schmalen Strassenquerschnitte und des eher tiefen Geschwindigkeitniveaus werden bauliche Massnahmen nur als Massnahmen 2. Priorität vorgesehen und erst umgesetzt, wenn das angestrebte Geschwindigkeitsniveau nicht erreicht wird.

Mit einer seitlichen Einengung wird der Strassenraum an spezifischen Stellen enger gestaltet. Dadurch wird das Geschwindigkeitsniveau gesenkt.



Abbildung 14: Beispiel einer seitlichen Einengung

An folgender Stellen ist die Einengung der Strasse als Massnahmen 2. Priorität vorgesehen:

- Sürchstrasse Hausnr. 1 / 3

Bestehende verkehrsberuhigende Massnahmen

Vertikalversatz

An der Schulstrasse sind verkehrsberuhigende Vertikalversätze (mit Schachbrettmuster markiert) bereits vorhanden:

6.2 Strassenverzeichnis

Die Zone umfasst die folgenden Strassen:

- Sürchstrasse
- Schulstrasse
- Breitenstrasse

7 Parkierung

Mit der Markierung von Parkfeldern in der Rheinauerstrasse - im Zusammenhang mit der geplanten Tempo-30-Zone - wird die Situation mit dem «Wildparkieren» in den Bereichen der Hauszufahrten und Kreuzungsbereichen entschärft.

Auf dem östlichen Teil der Sürchstrasse wird teilweise durch Arbeitnehmende oder bei Veranstaltungen parkiert. Damit wird die Durchfahrt erschwert bzw. ist nur mit Ausweichen auf das Landwirtschaftsland möglich. In den Kreuzungsbereichen können durch das Parkieren gefährliche Situationen entstehen. Entsprechend soll auf diesem Strassenabschnitt ein beidseitiges Parkverbot eingeführt werden, um so das Parkieren auf diesem Abschnitt zu unterbinden.

Die Massnahmen zur Parkierung werden unabhängig der Tempo-30-Zonen verfügt. Können die Parkfelder an der Rheinaustrasse nicht umgesetzt werden, müssen dort zur Verkehrsberuhigung bauliche Massnahmen (seitliche Einengungen) vorgesehen werden.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Knoten Haarengasse / Rollenbergstrasse.....	10
Abbildung 2:	Schlecht Wahrnehmbarer Rechtsvortritt Knoten Alte Landstrasse / Sürchstrasse	11
Abbildung 3:	Markierung von "Füessli" als Querungshilfe in Benken im Kreuzungsbereich.....	12
Abbildung 4:	Tempo-30-Zonen Benken (Plan in grösserem Massstab im Anhang)	15
Abbildung 5:	Massnahmenplan Zone West	16
Abbildung 6:	Beispiele Zoneneingänge als Eingangstor	16
Abbildung 7:	Beispiel Zoneneingang am Fahrbahnrand	17
Abbildung 8:	Beispiel einer seitlichen Einengung	18
Abbildung 9:	Massnahmenplan Zone Nord.....	19
Abbildung 10:	Beispiel Zoneneingang am Fahrbahnrand	20
Abbildung 11:	Massnahmen Zone Süd.....	22
Abbildung 12:	Beispiele Zoneneingänge als Eingangstor	23
Abbildung 13:	Beispiel Zoneneingang am Fahrbahnrand	23
Abbildung 14:	Beispiel einer seitlichen Einengung	24

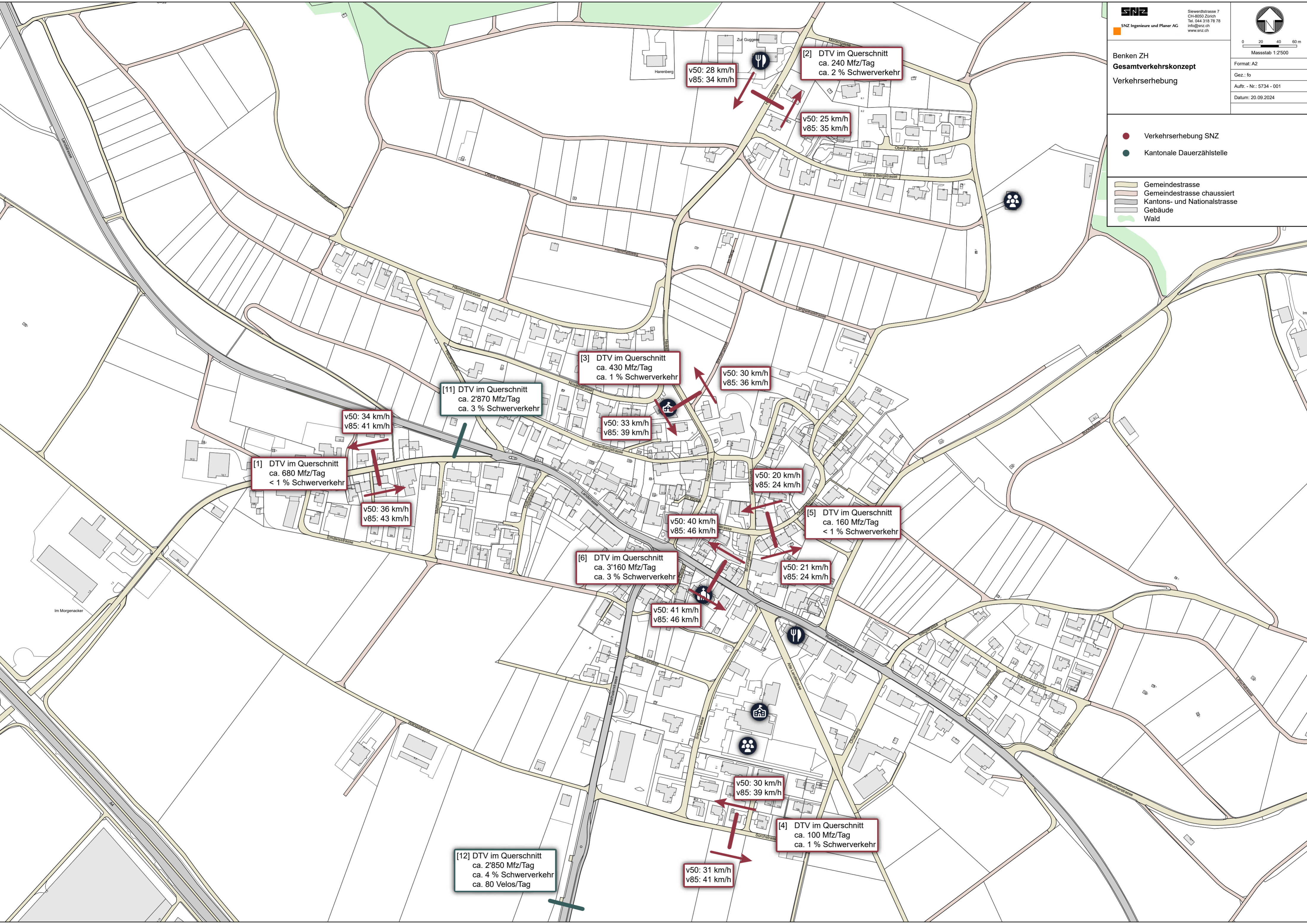
Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Verkehrsmessung.....	8
Tabelle 2:	Knoten mit Rechtsvortritt mit schlechter Wahrnehmbarkeit.....	11
Tabelle 3:	Weitere Defizite im Strassennetz	13

Anhang Pläne

- Verkehrserhebung (001, 20.09.2024)
- Analyse Strassennetz (003, 24.09.2024)
- Massnahmenplan Zone «West» (007, 16.12.2025)
- Massnahmenplan Zone «Nord» (008, 16.12.2025)
- Massnahmenplan Zone «Süd» (009, 16.12.2025)

- Verkehrserhebung SNZ
- Kantonale Dauerzählstelle
- Gemeindestrasse
- Gemeindestrasse chaussiert
- Kantons- und Nationalstrasse
- Gebäude
- Wald



[1] DTV im Querschnitt
ca. 680 Mfz/Tag
< 1 % Schwerverkehr

v50: 34 km/h
v85: 41 km/h

v50: 36 km/h
v85: 43 km/h

[11] DTV im Querschnitt
ca. 2'870 Mfz/Tag
ca. 3 % Schwerverkehr

[6] DTV im Querschnitt
ca. 3'160 Mfz/Tag
ca. 3 % Schwerverkehr

v50: 41 km/h
v85: 46 km/h

[3] DTV im Querschnitt
ca. 430 Mfz/Tag
ca. 1 % Schwerverkehr

v50: 33 km/h
v85: 39 km/h

v50: 40 km/h
v85: 46 km/h

v50: 31 km/h
v85: 41 km/h

v50: 30 km/h
v85: 36 km/h

v50: 20 km/h
v85: 24 km/h

v50: 30 km/h
v85: 39 km/h

v50: 21 km/h
v85: 24 km/h

v50: 30 km/h
v85: 36 km/h

v50: 28 km/h
v85: 34 km/h

[5] DTV im Querschnitt
ca. 160 Mfz/Tag
< 1 % Schwerverkehr

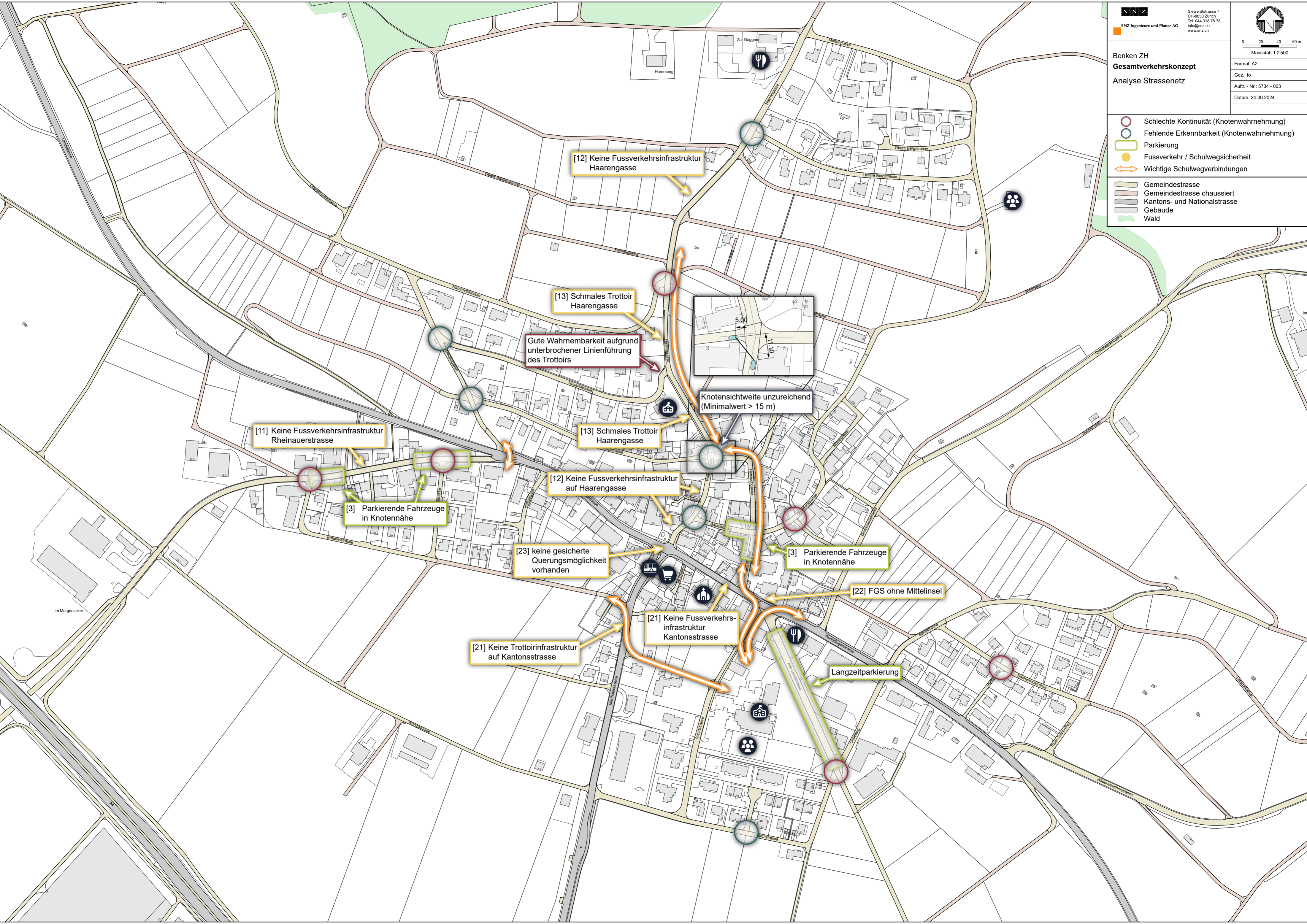
v50: 25 km/h
v85: 35 km/h

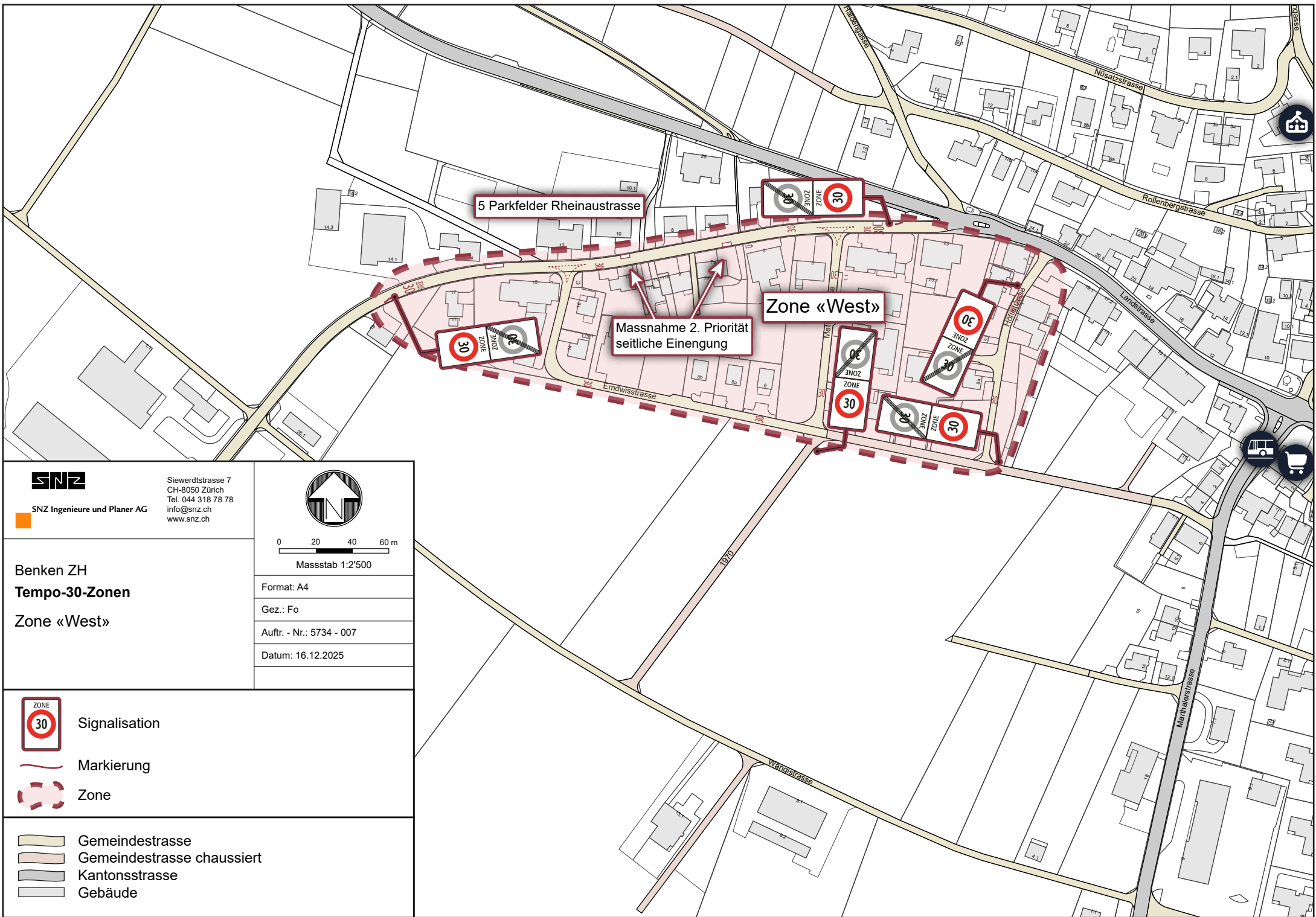
[4] DTV im Querschnitt
ca. 100 Mfz/Tag
ca. 1 % Schwerverkehr

[2] DTV im Querschnitt
ca. 240 Mfz/Tag
ca. 2 % Schwerverkehr

[12] DTV im Querschnitt
ca. 2'850 Mfz/Tag
ca. 4 % Schwerverkehr
ca. 80 Velos/Tag

- Schlechte Kontinuität (Knotenwahrnehmung)
- Fehlende Erkennbarkeit (Knotenwahrnehmung)
- Parkierung
- Fussverkehr / Schulwegsicherheit
- ⇄ Wichtige Schulwegverbindungen
- Gemeindestrasse
- Gemeindestrasse chaussiert
- Kantons- und Nationalstrasse
- Gebäude
- Wald





SNZ Ingenieure und Planer AG

Siewerdstrasse 7
CH-8050 Zürich
Tel. 044 318 78 78
info@snz.ch
www.snz.ch



0 20 40 60 m

Massstab 1:2'500

Format: A4

Gez.: Fo

Aufr. - Nr.: 5734 - 007

Datum: 16.12.2025

Benken ZH
Tempo-30-Zonen
Zone «West»



Signalisation

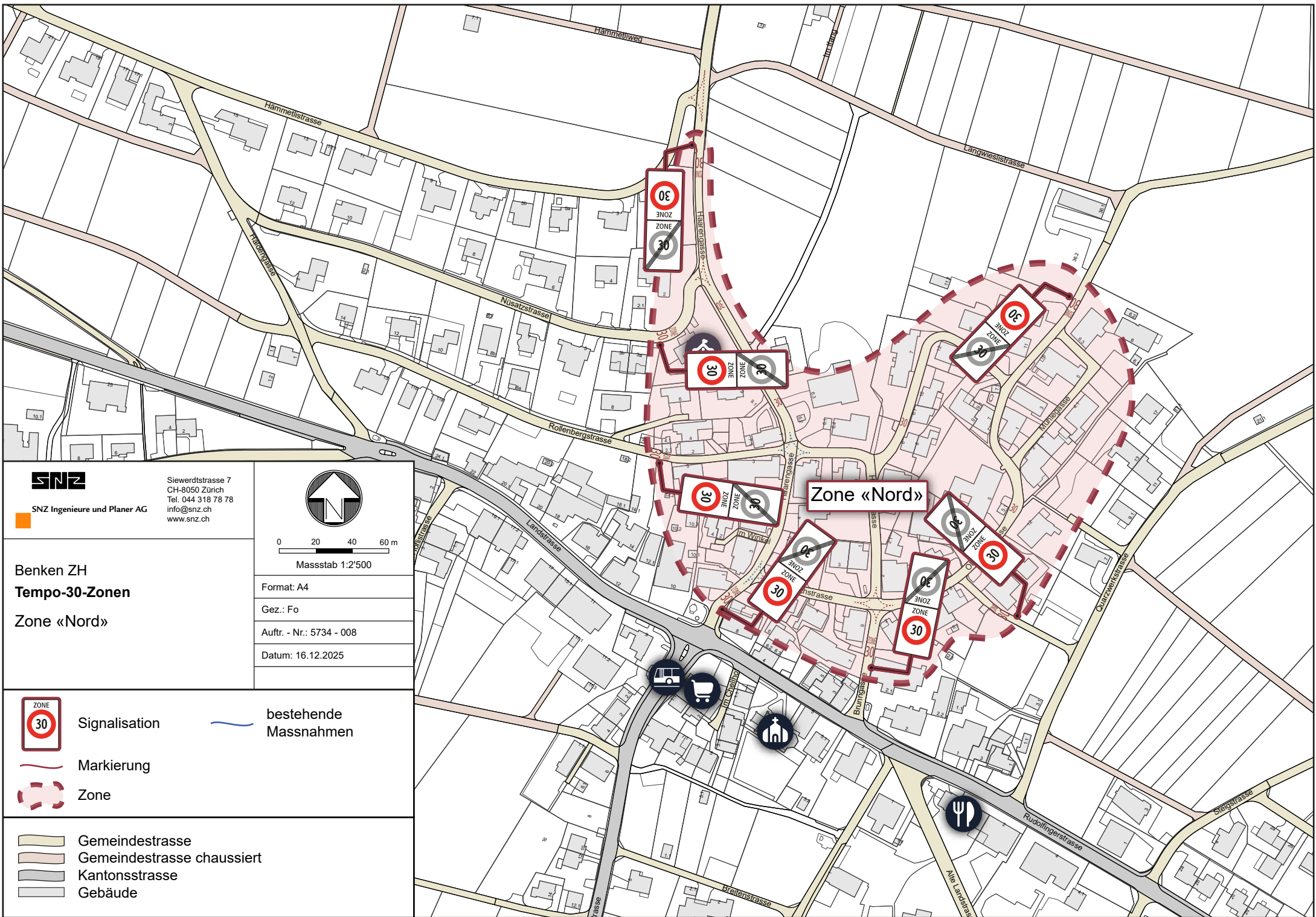


Markierung



Zone

- Gemeindestrasse
- Gemeindestrasse chaussiert
- Kantonsstrasse
- Gebäude



SNZ Ingenieure und Planer AG

Siewerdstrasse 7
CH-8050 Zürich
Tel. 044 318 78 78
info@snz.ch
www.snz.ch



0 20 40 60 m

Masstab 1:2'500

Format: A4

Gez.: Fo

Aufr. - Nr.: 5734 - 008

Datum: 16.12.2025

Benken ZH
Tempo-30-Zonen

Zone «Nord»



Signalisation



bestehende
Massnahmen



Markierung

Zone



Gemeindestrasse



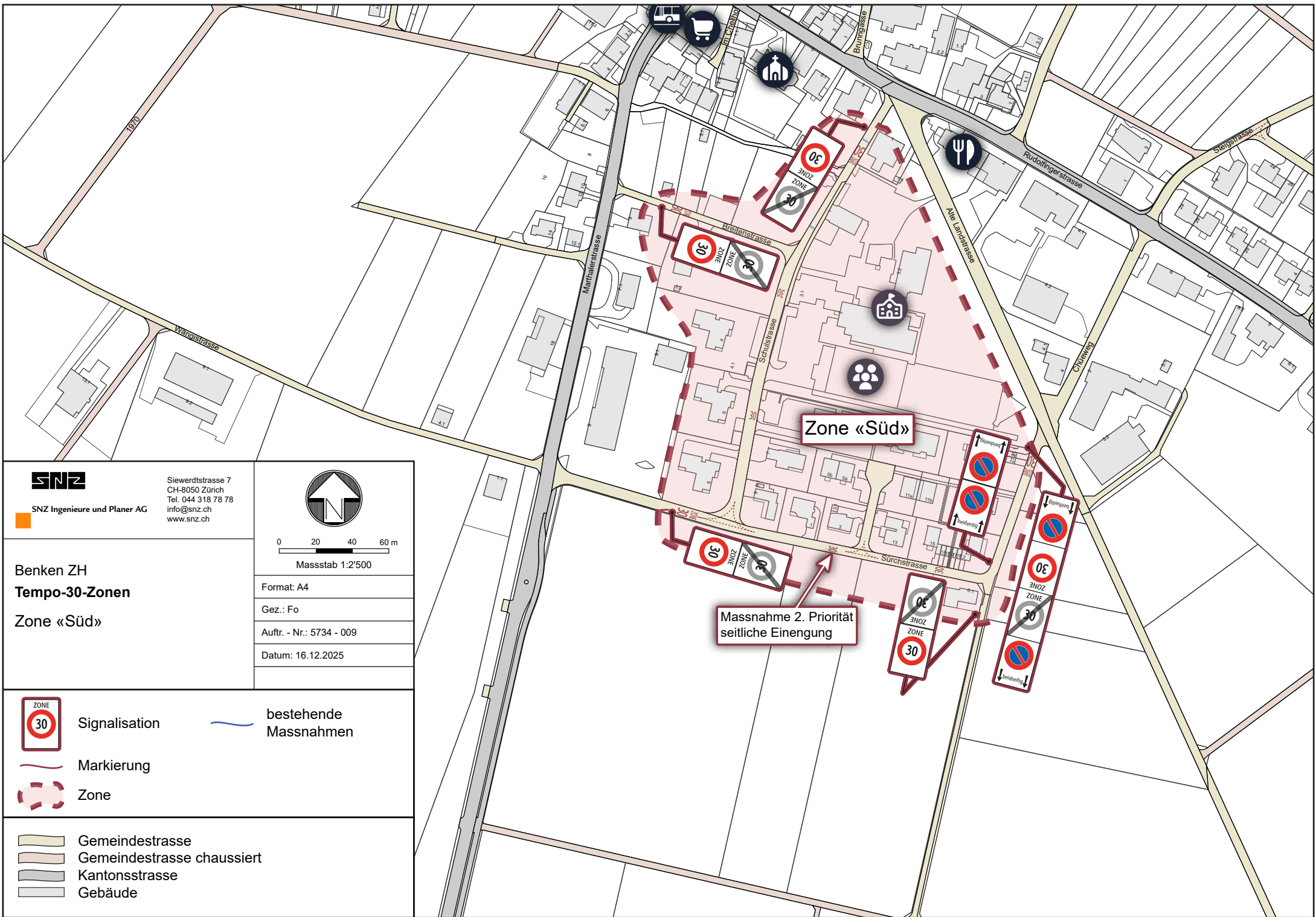
Gemeindestrasse chaussiert



Kantonsstrasse



Gebäude



SNZ Ingenieure und Planer AG

Siewerdstrasse 7
CH-8050 Zürich
Tel. 044 318 78 78
info@snz.ch
www.snz.ch



0 20 40 60 m

Massstab 1:2'500

Benken ZH
Tempo-30-Zonen

Zone «Süd»

Format: A4

Gez.: Fo

Aufr. - Nr.: 5734 - 009

Datum: 16.12.2025



Signalisation

— bestehende
Massnahmen



Markierung



Zone



Gemeindestrasse



Gemeindestrasse chaussiert



Kantonsstrasse



Gebäude

Massnahme 2. Priorität
seitliche Einengung