



**Kanton Zürich**  
**Volkswirtschaftsdirektion**  
**Amt für Verkehr**

## Gemeinden Flaach u. Volken

**Strasse:** 744 Hauptstrasse, Steig, Oberdorf- und Flaachtalstrasse  
**Strecken-Km:** 6.000 – 9.900 (G2/G3)  
**Strecke:** Rheinbrücke - Volken  
**Bauwerk:** Radweglückenschliessung



Sumatrastrasse 22  
Postfach, 8021 Zürich  
Tel: 043 244 82 82  
Fax: 043 244 82 83

## Informationsveranstaltung

**Datum:** Mittwoch, 4. September 2013  
**Zeit:** 19.00 – 21.30 Uhr  
**Ort:** Gemeinde Flaach, Worbighalle

Einladung    **Protokoll**    Akten- / Telefonnotiz    Kurzbericht    Instruktion

### Teilnehmer:

Interessierte Personen    aus den Gemeinden Flaach und Volken

Gemeinde Flaach    Hr. Peter Brandenberger  
Hr. Stefan Leeger  
übrige Gemeinderäte

Gemeinde Volken    Hr. Martin Keller  
weitere Gemeinderäte  
Fr. Lara Brandenberger  
(Gde-Schreiberin)

VD, Amt für Verkehr (AFV),  
Infrastrukturplanung    Hr. Urs Günter  
Hr. Stefan Walder  
Hr. Anselm Schwyn

EAG    Hr. Martin Niederbacher  
Hr. Claudio Schrag (Prot.)

### Traktanden:

1. Begrüssung
2. Sicht des Kantons
3. Planungsstudie
4. Fazit
5. Visualisierung
6. Kosten, Weiteres Vorgehen, Termine
7. Fragen, Anregungen und Anmerkungen

### Verteiler:

- Teilnehmer

### Zur Kenntnisnahme:

- Kapo    Hr. Bruno Winkler  
Hr. Harry Wenger  
Hr. Thomas Tschinkel
- Pro Velo Zürich    Fr. M. Hungerbühler

### Beilagen:

- Faktenblatt
- E-Mail von „Holzspielschöpfli“
- Powerpointfolien

**Versand:** 3. Oktober 2013 per E-Mail

### Nächste Sitzung:

**Datum:** nach Absprache  
**Zeit:**  
**Ort:**

Entscheid (E)  
Bearbeitung Termin  
durch (Pendenz Nr.)

## 1. Begrüssung

- Die Teilnehmer werden von Peter Brandenberger, Gemeindepräsident Flaach, begrüsst.
- Er bedankt sich, dass sich so viele Interessierte aus den Gemeinden zur Informationsveranstaltung eingefunden haben.
- Er stellt die Referenten vor.
- Die Studie über die Radweglückenschliessung sei seit Oktober 2010 mit mehreren Besprechungen des Kantons, mit den verschiedenen Fachstellen und den Gemeinden Volken und Flaach, entstanden. Die vorgestellte Planung stelle eine Konsenslösung aus den Besprechungen dar.

## 2. Sicht des Kantons

Im Folgenden einige Stichworte aus den Erläuterungen:

- Herr Urs Günter erklärt zuerst den **Ablauf der Orientierung** anhand der Folie 2.
- Die **Ausgangslage** wird vorgestellt.
- Gemäss dem **Kantonalen Verkehrsrichtplan** besteht **kein** Handlungsbedarf. Eingetragen ist die bestehende Radroute (rot gepunktete Linie) und das geschützte BLN-Gebiet (grün bandiert).
- Im **Regionalen Richtplan (Verkehr)** ist die Umfahrung Flaach zwar eingetragen aber nicht in Planung begriffen. Ersichtlich ist die Lücke des Radwegs von der Rheinbrücke bis Volken als geplant. Die Weiterführung nach Dorf ist als bestehend ausgewiesen.
- Aus der Folie 6 der **Radwegstrategie** sind die Nationale Veloroute Nr. 2 und die Verbindungsrouten ersichtlich.
- Die **Ziele des Kantons** werden anhand der Folien 7 und 8 erläutert: Es bestehe in Flaach-Volken kein Verkehrsproblem, da die Verkehrsbelastung gering sei im Vergleich mit den übrigen Kantonsstrassen.
- Die **Veranlassung** für die Planungsstudie erfolgte durch die Gemeinde Flaach. Bei der Besichtigung der Schulwege wurden gefährliche Situationen im Zentrumsbereich festgestellt. Daher wurde diese Planung zeitlich vorgezogen, obwohl gemäss der Radwegstrategie eine geringere Priorität vorlag und die Planung für später beabsichtigt war.
- Erläuterung des **Verkehrs** mit DTV sowie **Schutzwürdige Ortsbilder** von überkommunaler Bedeutung anhand der Folien 10 und 11.
- Herr Günter resümiert, was **zu berücksichtigen** war. Er erklärt die beabsichtigten Massnahmen gemäss dem Schema **Übersicht und Konzept** mit aufgehelltem Belag in den Innerortsbereichen von Flaach und Volken.
- Die Studie sei noch in einem sehr frühen Stadium. Darum soll sie jetzt vorgestellt werden, damit die Bevölkerung die Möglichkeit erhalte, sie betreffende Anliegen einzubringen.

Entscheid (E)  
Bearbeitung Termin  
durch (Pendenz Nr.)

### 3. Planungsstudie

Die Planungsstudie wird von Martin Niederbacher anhand der Folien 14 bis 39 (von den Plänen der vier Teile) über die Strecke von der Rheinbrücke bis nach Volken vorgestellt.

- Erläutert wird zum Beispiel die Ausbildung der **Bushaltestellen** für die Gelenkbusse mit 20 m langer Anlegekante und mit Anschlag von 16 cm Höhe für behindertengerechten Ein- und Ausstieg.
- **Genereller Beschrieb**, siehe Faktenblatt in der Beilage.

Vorgestellt werden die **verschiedenen Systeme**, welche in der Länge nicht zu kurz sein dürfen, damit möglichst wenig Wechsel vorkommen. Es wird dargestellt, welche optimalste Lösung in den Teilbereichen ausgewählt wurde (als Kompromiss der Vor- und Nachteile sowie der Machbarkeit):

- Ausserortsbereich mit abgesetztem Rad-/Fussweg.
- Fahrbahn als Kernfahrbahn mit beidseitigen Radstreifen.
- Gestaltete Kernzonen in den engen Innerortsbereichen. Gut gestaltete Fahrbahn ohne Markierung von Radstreifen. Zur Verdeutlichung, dass hier andere Verhältnisse herrschen, mit aufgehelltem Belag versehen.
- Einseitiger Radstreifen für die bergwärts fahrenden Radfahrer im steilen Bereich.

### 4. Fazit

Herr Stefan Walder erläutert die resultierenden Veränderungen, welche mit der Radweglückenschliessung gemäss dem Vorschlag der Planungsstudie erreicht werden:

- Die Veränderung des Belags und der Radien (die Auslenkungen bei den Inseln) haben einen Einfluss auf die Fahrgeschwindigkeit.
- Die Querungen verbessern die Verhältnisse vor allem für die Schulkinder, indem sie sich auf der Mittelinsel wieder frisch orientieren können.
- Für die Anwohner wird die Lebensqualität steigen.
- Gegen den ortsfremden Lastwagenverkehr lässt sich leider nur wenig unternehmen. Heute sind Navigationssysteme im Gebrauch und mit der LSVA-Abgabe wird bekanntlich der kürzeste Weg gesucht.
- Für den Radweg wird die alltagstaugliche Führung gewählt. Die rückwärtige Führung wurde geprüft, aber als weniger gut befunden. Die „Pro Velo des Kantons Zürich“ unterstützen den Entscheid.
- In den Kernbereichen innerorts Flaach und Volken werden die Eingriffe auf das Minimum beschränkt.
- Es liegt mit der Planungsstudie der Vorschlag als Kompromiss des Amtes für Verkehr mit den Gemeindebehörden vor. Es ist dies eine Lösung, welche allen Bedürfnissen gerecht wird. Herr Walder bittet um Unterstützung dieses Vorschlages.

### 5. Visualisierung

- Die Visualisierung des Projektes wurde als Film über die ganze Strecke gezeigt. Auf die schnellere Abspielung im Ausserortsbereich wurde hingewiesen.
- Sichtbar waren die Markierungen der Radstreifen, die gesicherten Fussgängerübergänge und die Bereiche mit aufgehellten Belägen.

Entscheid (E)  
Bearbeitung Termin  
durch (Pendenz Nr.)

## 6. Kosten, Weiteres Vorgehen, Termine

- Herr Günter orientiert über die Kosten und das weitere Vorgehen anhand der Folien 42 und 43. Nach der Kostenschätzung sind 8.5 Mio. Fr. erforderlich. Gemäss dem Regierungsrat sind für die Realisierung von Radwegen 15 Mio. Fr. pro Jahr verfügbar.
- Für die Realisierung ist 2017/2018 möglich, wenn alle Abläufe sich optimal abspielen. Es ist mit einer Bauzeit von ca. zwei Jahren zu rechnen.

## 7. Fragen, Anregungen und Anmerkungen

Herr Anselm Schwyn moderiert die Fragerunde und fordert die Anwesenden auf, sich zu äussern. Damit besteht die Möglichkeit, die Ideen einzubringen.

**Anregung 1**, Herr Zimmerli, Flaach: Er möchte die rückwärtige Radwegverbindung. Mit dem vorliegenden Vorschlag gäbe es keine Lösung an den Stellen, wo es am Schlimmsten sei.

- *Günter (Gü): Die Verbindung für Radfahrer soll eine Alltagsfunktion übernehmen, soziale Sicherheit. Sonst ist der Radweg nur für Wanderfahrer.*
- *Stefan Walder (SW): Velofahrer und Fussgänger suchen den direkten Weg längs Strasse.*

**Anregung 2**, unbekannt: Der Abstand zu Velofahrern auf der Strasse ist problematisch. Bei rückwärtigem Radweg hätte es keine LW, also sei es dort besser. Sonst herrsche ständig Gefahr vom Überfahren werden.

- *SW: Akzeptanz von rückwärtigem Radweg wäre fraglich. Er würde nicht genutzt.*
- *Gü: Die „Pro Velo Zürich“ hat die Lage auch beurteilt und ist gleicher Meinung. Auch Problem des Schneepflugs im Winter. Dann wäre der Radweg lange nicht benutzbar.*

**Anregung 3**, Herr, rotes Leibchen: Er kam mit dem Velo und ist sehr für direkte Führung längs der Strasse. Falls die Route rückwärtig wäre, dann sei es zu weit und er käme mit dem Auto.

**Frage 4**, Frau Ritzmann (wahrscheinlich): Wieso wurden die Anwohner oder die Bevölkerung nicht angefragt?

- *Gü: Zuerst wurde der Vorschlag skizziert mit dem Ingenieurbureau, Abklärungen mit Fachleuten und Behörden. Erst später wird die Bevölkerung miteinbezogen, wie im Ablauf erwähnt: im Mitwirkungsverfahren, und später im Einspracheverfahren.*

**Anregung 5**, Frau Ritzmann: Das Problem sei im Innerortsbereich. Dort ist das Kreuzen der Lastwagen fast nicht möglich. Ausweichen auf das Trottoir sei die Folge. Sie möchten tiefere Geschwindigkeit (*Klatschen*) Tempo 30 oder 40.

- *Gü: Im Kanton Zürich sei dies nur in wenigen Ausnahmefällen möglich. Es werde darum in den engen Bereichen heller Belag für die Aufmerksamkeit vorgesehen. Bei den Fussgängerstreifen werden wo möglich Poller gesetzt, damit das Ausweichen verunmöglicht wird.*

**Frage 6**, Thomas Isler, Schollenberg: Er müsse am meisten Land abtreten bei der Haltestelle. Wieso wurde er nicht angefragt? Wieso ist dort keine Insel wie bei Ziegelhütte?

- *Gü: Jetzt ist erst die Studie in übergeordneter Planung vorhanden, noch ohne Einbezug der Grundeigentümer.*
- *Bei Geschwindigkeit 80 km/h (ausserorts) sind keine Inseln möglich.*

Entscheid (E)  
Bearbeitung Termin  
durch (Pendenz Nr.)

**Frage 7**, Frau mit weissen Haaren, wohnt an Steig: Erwähnt wurde die Verkehrszahl 6500 Fz/Tag. Der Verkehr sei sogar zunehmend. Hier sei man aber nicht in der Stadt sondern in einer Landgemeinde. Es heisse Poller setzen zum Schutz der Fussgänger. Aber Pfosten in Steig seien nicht möglich, wegen dem Kreuzen von Kinderwagen etc. dies sei ein Widerspruch. Auch kämen viele 40-Tonnen-Lastenzüge, z.B. aus Rumänien oder international. Was gedenke man zu unternehmen, dass nicht durch die Dörfer gefahren werde, sondern diese auf der Autobahn bleiben?

- *Gü: In Flaach ist der Lastwagenanteil wie in anderen Landgemeinden ca. 10%. Dies sei kantonales Mittel.  
Zu den Pfosten/Kinderwagen: Das Problem sei im Winter den Schnee wegzuräumen, das Schneepflügen. **Pfosten setzen, werde als Ziel weiter verfolgt.***
- *Gü: Zu 40 t-Lastwagen: Ist ein politisches Problem, dies **müsste vom Bund gelöst werden**. Ein LW-Fahrverbot wäre denkbar, ist aber hier nicht sinnvoll.*

**Frage 8**, Max Jäggli, Steig 3: Er habe Studie von Geschwindigkeitsmessungen 9.-15. Dez 2006 von der Gemeinde Flaach (siehe auch Frage 12). Veranstaltung in der Fabrik im 2005. Damals habe die Gemeinde versprochen, etwas gegen die Lastwagen zu unternehmen und die Schulwege zu sichern. Aber nur in anderen Gemeinden seien Poller zu sehen. Was geschieht in Flaach?

- *P. Brandenberger: Er habe das Anliegen entgegengenommen. Besprechung gehabt mit Polizei und Behörden. Bezüglich Poller herrschen unterschiedliche Meinungen, je nach Sicht der Fachleute und des Fachgebietes. Jetzt sei das Thema wieder diskussionsreif. Vorher war dies nicht der Fall. Es weise den Vorwurf zurück.*

**Frage 9**, Max Jäggli, Steig 3: Er ist für die Umfahrung von Flaach. Längerfristig sinnvoll für die Kiestransporte ins Rafzerfeld. Was werde unternommen gegen Fertigbetonlieferungen in grösserem Stil aus Deutschland? Positiv sei es für das Steueramt mit 30%-höheren Eigenmietwerten.

- *Gü: Die Umfahrung Flaach sei zwar im Regionalen Richtplan enthalten, aber auch viele Umfahrungen an anderen Orten. Wegen dem geringen Verkehrsaufkommen in Flaach sei sie aber in keinem Programm zur Planung oder Realisierung. Die Geschwindigkeit sollte in-nerorts mit Inseln herunter geholt werden.*

**Anmerkung 10**, Herr mit Brille, kam zu spät, er sei seit 42 Jahren in Flaach Oberdorf: Die Planung sei katastrophal und unbedingt abzulehnen. Die Verkehrszahlen seien falsch: innert ½ Stunde habe er 100 Fz gezählt und seine Beobachtungen an die Polizei gesandt. Auch den gemessenen Geschwindigkeiten misstraut er. Da bei Kontrollen die LW langsam fahren, weil sie gut untereinander organisiert seien. Anschliessend werde wieder schneller gefahren. Alles sei ein Flickwerk, eine Verschandelung des Zentrums. Die Polizei sei in Andelfingen stationiert, es werde gewartet bis die Kontrolle vorbei sei (*Klatschen im Saal*).

- *Gü: Es sind kantonale Verkehrsmessstellen vorhanden. Die Geschwindigkeiten werden aus den Verkehrszählungen ermittelt.*
- *Schr: in Volken wurden Verkehrszählungen und Geschwindigkeitsmessungen im Juni 2012 für das AFV durchgeführt. Durch die Gemeinde Flaach wurden frühere Zahlen erhoben (erwähnt von Frau Schlüer).*
- *A. Schwyn (AS) nimmt ein Votum auf: „Es sei eine Rennstrecke, wo die Strasse begradigt wurde“. Nach seiner Meinung sei dies sicher*

Entscheidung (E)  
Bearbeitung Termin  
durch (Pendenz Nr.)

nicht der Fall, sondern es werde kurviger bei den gesicherten Übergängen. Darauf wird anhand der Folien gezeigt, dass auf der ganzen Strecke die Linienführung mindestens auf einer Strassenseite übernommen, also **nicht** begradigt wurde.

**Anregung 11**, Herr, blaues Hemd, wohnt im Möbelhaus: Er fordert die Höchstgeschwindigkeit von 40 im Dorfkern von Flaach.

- SW: Kapo-Vertreter ist nicht anwesend.
- Gü: Tempo 40 wird von AFV unterstützt. Diskussion mit Kapo wird aufgenommen für Anstreben Tempo 40 km/h im Zentrum.

**Anmerkung 12**, Max Jäggli, Steig 3: Er habe Gutachten für Tempo 30. Er möchte es den Projektanten zur Verfügung stellen.

- **Nachtrag<sup>1</sup>**: Auszug nachfolgend. Die gemessenen Geschwindigkeiten vom Samstag 9. bis Freitag 15.12.2006 in Steig zum Wesenplatz mit 20 - 75 km/h sind tatsächlich ausserordentlich hoch. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wurde doch von 365 Fahrzeugen überschritten (3.6% von 10'068 Fz).

ANHANG 3.8

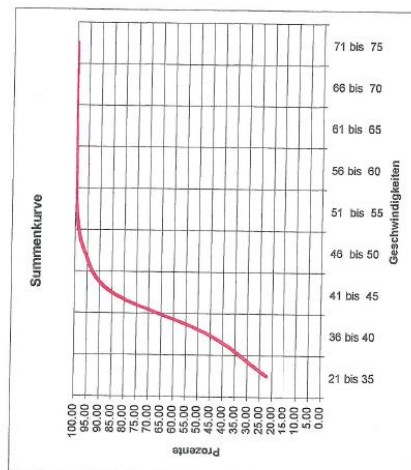
Tempo-30-Zonen Flaach  
GUTACHTEN

B. Hug-Gredig, Büro für  
Umwelt- und Verkehrs-  
planung, 9112 Oberrigen

Geschwindigkeitsmessung von Sa. 09 - Fr. 15. 12. 2006  
von 00.00 bis 24.00 Uhr

**Steig 17, Fahrtrichtung Wesenplatz**

Geschwindigkeit	Fahrzeuge	Anteil	Aufsummiert
k/h	Nr.	%	2%
21 bis 35	2212	22.27	22.27
36 bis 40	2392	23.76	46.03
41 bis 45	3925	38.98	85.01
46 bis 50	1144	11.36	96.37
51 bis 55	305	3.03	99.40
56 bis 60	43	0.43	99.83
61 bis 65	12	0.12	99.95
66 bis 70	4	0.04	99.99
71 bis 75	7	0.07	100.00
<b>Total</b>	<b>10068</b>	<b>100.00</b>	<b>100.00</b>



V50 = 38 km/h und V85 = 44 km/h

**Frage 13**, Frau: Sie erkundigt sich nach dem Vorgehen für den Vorstoss für Einführung von Tempo 40.

- Gü: Viele Gemeinden seien an diesen Abklärungen. Er meint für den Dorfkern sollte die tiefere Höchstgeschwindigkeit aus Sicht des AFV möglich sein.

**Anmerkung 14**, Herr Oberholzer, Flaach: Es wurde eine Studie erstellt für Geschwindigkeit 40 für Zone Kipfa?? - Steig. Dabei haben sie hochkant verloren -- Geld investiert, aber ohne Erfolg.

- AS/Gü: Inzwischen habe die Einstellung geändert. Empfehlung: Dranbleiben, evtl. ergibt sich eine Diskussion auf politischer Ebene.

**Frage 15**, Herr aus Volken: Zu Postautohaltestelle auf der Fahrbahn. Er befürchtet Stau von bis zu zehn Autos hinter dem Postauto.

<sup>1</sup> Verkehrstechnisches Gutachten Tempo-30-Zonen, Gemeinde Flaach, 1. Entwurf, Ortsteile von 3 Zonen, Tuech, Langen und Rebenstrasse [Bruno Hugi-Gredig, 26.8.2010]

Entscheid (E)  
Bearbeitung Termin  
durch (Pendenz Nr.)

- GR Martin Keller: Auch in der Gemeinde Volken seien früh die Verbesserungen geprüft worden. Mehrere Varianten vor dem Gemeindehaus/Volg/Feuerwehr für Erhaltung der Parkierung etc. wurden untersucht. Harte Diskussionen über die Fahrbahnbreite mit der Kapo geführt bis zum vorliegenden Resultat.
- GR Brandenberger erläutert das Vorgehen in der Gemeinde Flaach. Mehrere Besprechungen und hartnäckiger Druck führten zu dieser Lösung.

**Frage 16**, Herr unbekannt: Das Projekt sei nicht übel aber das Trottoir in Steig sollte verbreitert werden. Er wünscht separate Führung der Radfahrer zur Verkehrsberuhigung zwischen der Tuchstrasse und Worbig; Besser über die Flurstrassen und Wege innerorts. Mindestens aber zwischen Ziegelhütte und der Tuechstrasse.

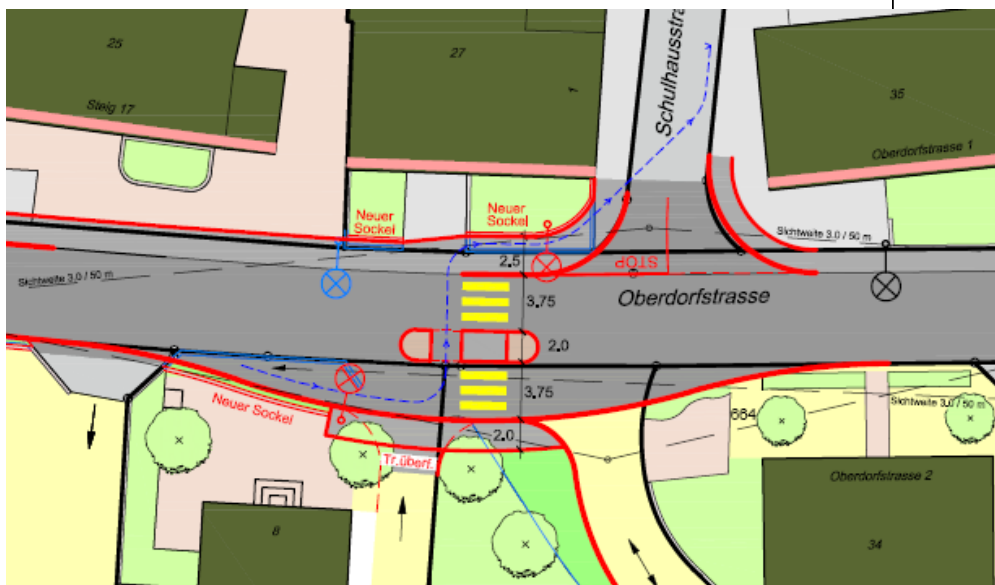
- SW: Der Radweg zwischen Ziegelhütte und Tuechstrasse wird zur Prüfung nochmals aufgenommen.

**Frage 17**, Frau Frei: Veloweg zur ARA und zur Badi sind gewünscht.

- SW: Er erläutert den Radweg vom Rafzerfeld Rüdlingen Rheinbrücke und die beabsichtigte Weiterführung nach Flaach – Volken. Erwünscht sind wenig Wechsel der Strassenseite. Die Lage auf der Nordseite der Hauptstrasse wurde untersucht. Sie ergäbe aber viele Sonderbauwerke und wurde ausgeschieden. Daher ist ein Wechsel erforderlich nach der Rheinbrücke von der oberwasserseitigen Konsole zum Radweg auf der Südseite der Hauptstrasse bei der Haltestelle Ziegelhütte.

**Frage 18**, Frau Frei: Für Velofahrer ist beim Bergwärts fahren in der Steig das Abbiegen zur Schulhausstrasse sehr schwierig. Dort, nach der kurzen Steigung, wo die Lastwagen wieder beschleunigen können, werde sie immer überholt. Übergang?

- SW: Der gesicherte Übergang wird entgegengenommen.
- Der Vorschlag wurde inzwischen planerisch umgesetzt, siehe Skizze Abb. 1:



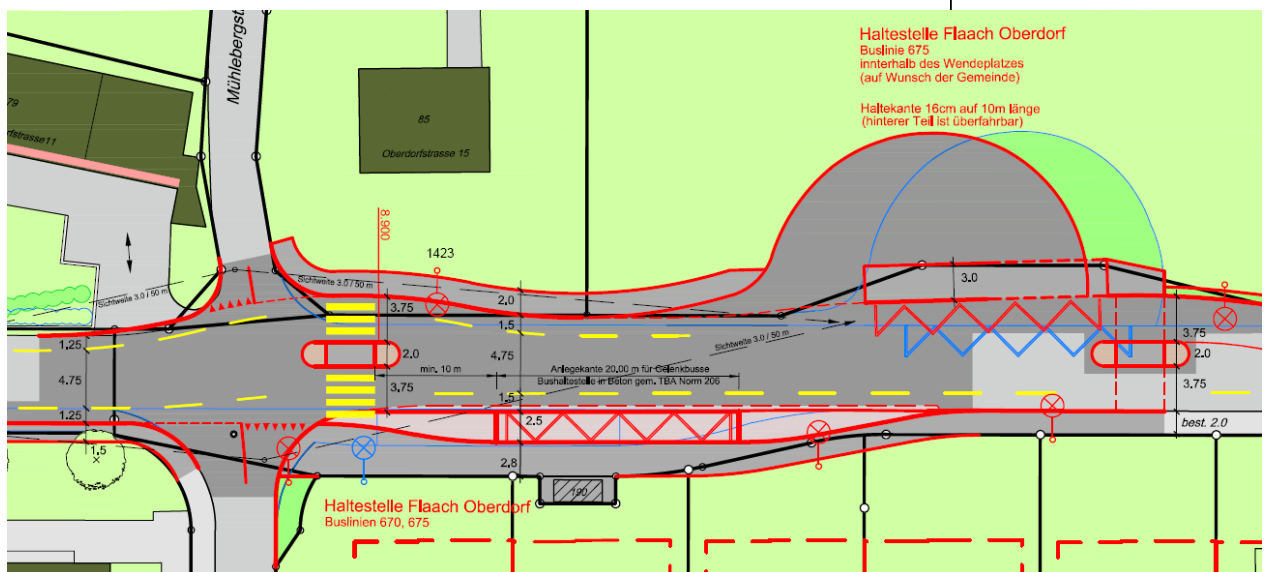
**Abbildung 1:** Skizze gesicherter Übergang bei der Schulhausstrasse

Entscheid (E)  
Bearbeitung Termin  
durch (Pendenz Nr.)

**Frage 19, Frau Frei:** Wieso hat es keinen Übergang bei der Mühlebergstrasse? Der Schulweg für die Schüler aus Buch, Gräslikon und Berg zum Oberstufenschulhaus führt über den Schnäggenbälllerweg – Rebenstrasse - Mühlebergstrasse.

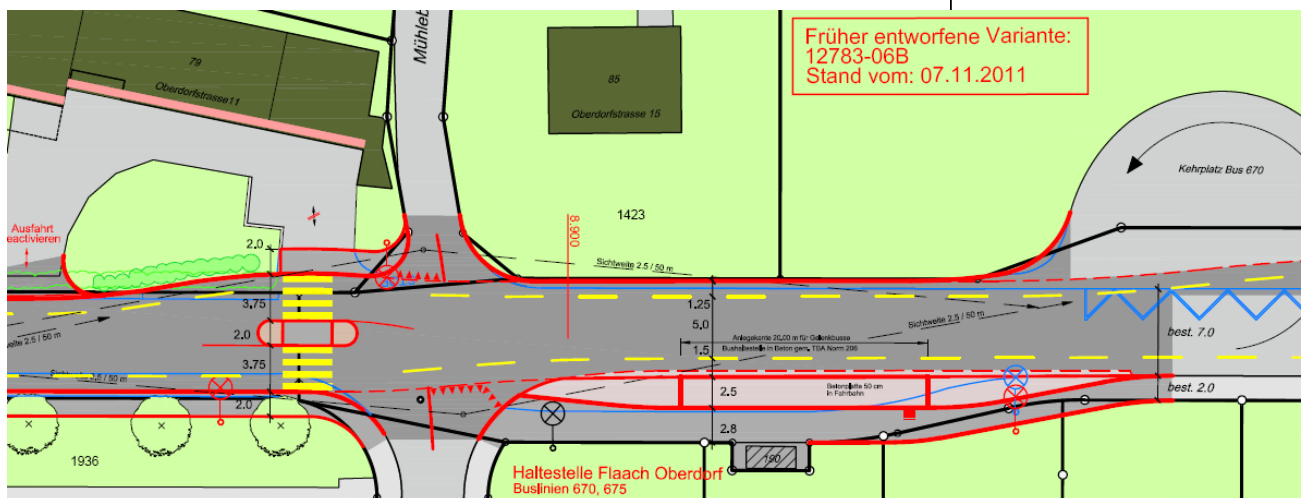
Auch vermisst sie für die Schüler, welche mit dem Bus kommen, einen Gehweg auf der Nordseite zwischen der Haltestelle beim Wendeplatz und der Mühlebergstrasse.

- SW Der Übergang wurde vor 1½ Jahren dort vorgesehen aber von der Gemeinde als unnötig gestrichen und im Amenloch platziert. **Da er für den Schulweg wichtig ist, wird er wieder aufgenommen.**
- Der Vorschlag für den Übergang sowie den Gehweg wurde inzwischen planerisch umgesetzt, siehe Skizze Abb. 2:



**Abbildung 2:** Skizze gesicherter Übergang bei der Mühlebergstrasse und Gehweg zur Haltestelle beim Wendeplatz

Der neue Vorschlag wird gegenüber früher, wegen dem zusätzlichen Gehweg, auf die andere Seite der Mühlebergstrasse platziert. Damit kann auch auf die Umorganisation des Zuganges Oberdorfstrasse 11 (Ausfahrt reaktivieren) verzichtet werden. Zum besseren Verständnis, siehe frühere Skizze Abb. 3.



**Abbildung 3:** Skizze vom Entwurf des früheren Überganges



Entscheid (E)  
Bearbeitung Termin  
durch (Pendenz Nr.)

**Frage 20**, Paul Ritzmann, Volken: Er ist nicht einverstanden mit dem Vorschlag der Planungsstudie. Nach seiner Meinung gibt es eine Rennbahn. Und seitlich der Insel je 3.75 m sei zu breit. Wenn kein Bus warte fahren alle Fahrzeuge nicht langsamer.

- *Gü: Die Minimalbreite von 3.75 m ist für den Schneepflug bei der Schneeräumung. Die Insel sei eine Bremse, speziell auch für die Lastwagenfahrer. In Volken ist der Radstreifen ist nur bergwärts.*

**Frage 21**, Ritzmann: Möchte keine Insel in der Fahrbahn, sondern alles belassen wie heute.

- *Gü: Die Insel bringt Sicherheit und Schutz für die Fussgänger, damit sie die Fahrbahn etappenweise queren können.*

**Frage 22**, Herr aus Volken: Die Breite soll 2.80 m für behindertengerechten Ein- und Ausstieg bei der Glemettenstrasse sein, wieso?

- *Gü: Die Platzverhältnisse mit Rollstuhl werden erläutert.*

**Frage 23**, Herr blaues Hemd: Die Anlage sei paradox. Auf der Oberdorfstrasse sei Geschwindigkeit von 60 km/h auf eine Länge von nur 134 m signalisiert. Er möchte durchgehend 50 km/h.

- *Frage an Kapo.*

**Frage 24**, älterer Herr: Für Ausstieg 2.80 m, aber in Dorf nur 2.00 m, wieso?

- *Gü: Wenn kein Platz vorhanden ist, kann der Busfahrer im Ausnahmefall etwas mehr Abstand vom Fahrbahnrand nehmen, um die Rampe für den Ein-/Ausstieg einsetzen zu können. Ist unvorteilhaft.*

**Frage 25**, Interessengruppe (IG) schwerverkehrt: Wieso ist in der Oberdorfstrasse die Kernfahrbahn 4.75 m und nicht 4.50 m wie nach der Tuechstrasse?<sup>2</sup>

- *Schr: Wurde so vereinbart mit der Kapo, ist abhängig von der Verkehrsmenge und Geschwindigkeit. Wird geprüft.*

**Frage 26**, Frau IG schwerverkehrt: Wieso Realisierung erst 2017, was ist bei Schlaglöchern?

- *Gü: Erwünscht ist keine Zwischenlösung sondern Sanierung für ca. 25 Jahre. Falls Schlaglöcher auftreten, dann wird eine Sofortmassnahme, für ca. 5-10 Jahre ausgeführt.*

**Frage 27**, Frau mit gelbem Mäppli: Wie kann der Bus im Winter in Steig bergwärts abfahren? Es werden Probleme in der Steigung befürchtet.

- *Gü: Früher war die Haltestelle zwischen dem Restaurant Engel und der Post vorgesehen, sie wurde aber wegen den Parkplatzverlusten umplatziert. Das Postauto ist, wie andere Verkehrsteilnehmer, auf den Strassenunterhalt im Winter angewiesen.*

**Frage 28**, Herr aus Volken: Er sieht Problem bei der vorspringenden Ecke vom Dachrand des Spritzenhauses.

- *GR Martin Keller kontert: Dies werde später noch gelöst ohne die Ecke zu strafen. Und zwar so, dass niemand meint die Volkemer hätten einen Ecken ab.*

**Frage 29**: Die Geschwindigkeitsreduktion sei das grössere Problem als der Radweg. Dies soll mit der Kapo besprochen werden, und sagen von da bis da sei Höchstgeschwindigkeit 30 oder 40. (*Klatschen im Publikum*).

<sup>2</sup> Siehe auch E-Mail „Holzspielschöpfli“ im Anhang

Entscheid (E)  
Bearbeitung Termin  
durch (Pendenz Nr.)

- *GR Brandenberger: Er dankt für die rege Teilnahme und meint: Das nächste Mal sollte die Kapo zwingend dabei sein.*

**Anmerkung 30:** Der Parallelweg von der Ziegelhütte über ARA zur Tuechstrasse wäre besser und billiger.

**Frage 31,** Ritzmann, Volken: Wieso ist der Abstand bei der Hausecke Flaachtalstrasse 46 mit 50 cm so gross? Nach seiner Meinung könnte er wie heute kleiner sein. Alle LW fahren in der Innenkurve (Flaachtalstrasse 43) bis zur Hälfte der Breite über den Gehweg. Und Fahrbahnbreite 7.50 m statt heute 6 m bringe keine Verkehrsberuhigung.

- *Schr: Der Abstand für das Lichtraumprofil wird empfohlen, da die Fahrzeuge sonst einen Bogen um die Hausecke fahren würden. Wie als Beispiel von der Mauer in Flaach, welche zurückversetzt wird.*

**Frage 32,** Frau Keller, Volken: Sie wünscht, dass der Brunnen anstatt hinter dem Trottoir an den Fahrbahnrand gestellt wird und die Fussgänger hinter dem Brunnentrog sich bewegen können.

- *Niederbacher: Die Änderung wird in das Projekt aufgenommen, wie frühere Umgestaltungs-Wünsche.*

Zürich, 24. September 2013

**EICHENBERGER AG**  
BAUINGENIEURE UND PLANER

C. Schrag

12783 / Prot 13-0904 b.docx / Schr.