

Projektunterstützung:

Walter Schenkel

synergo Mobilität-Politik-Raum GmbH

Grubenstrasse 12, 8045 Zürich

schenkel@synergo.ch, T: 043 960 77 33

Gesamtverkehrskonzept Volketswil
Erstes öffentliches Forum
vom 16. November 2021



INHALT

1. BEGRÜSSUNG & EINFÜHRUNG	2
2. PROJEKTORGANISATION & TERMINPLAN	4
3. DIALOGRUNDE 1: WAS KÖNNEN WIR VON IHNEN LERNEN?	7
3.1 MOTORISierter INDIVIDUALVERKEHR	7
3.2 ÖFFENTLICHER VERKEHR.....	12
3.3 VELOVERKEHR	15
3.4 FUSSWEGE UND AUFENTHALTSQUALIÄT.....	18
4. INPUT VERKEHRSPLANUNG	21
5. DIALOGRUNDE 2: WOHIN SOLL'S GEHEN?	23
5.1 MOBILITÄT IN DEN ORTSTEILEN	23
5.2 MOBILITÄT ZWISCHEN DEN ORTSTEILEN.....	25
5.3 MOBILITÄT NACH AUSSEN	26
6. ZUSAMMENFASSUNG DER DIALOGRUNDEN IM PLENUM	28
7. FRAGEN AUS DEM PLENUM.....	29
8. SCHLUSSWORT	29
9. INPUTTABELLE.....	30

1. BEGRÜSSUNG & EINFÜHRUNG

Gemeindepräsident Jean-Philippe Pinto begrüsst alle anwesenden Personen zur heutigen Veranstaltung. Er ist froh, dass diese Veranstaltung heute auch unter erschwerten Bedingungen stattfinden kann, da die Partizipation sehr wichtig ist. Volketswil wird sich in den nächsten Jahren weiter entwickeln und wachsen. Dieses **Wachstum** gilt es aufzunehmen. Dazu benötigt man eine Vorstellung, wie die Entwicklung in den nächsten 10 bis 20 Jahren aussehen wird. Der Kanton Zürich wie auch Volketswil stehen vor grossen Herausforderungen. Das Bevölkerungswachstum soll gemäss den Zielvorgaben des kantonalen Richtplans hauptsächlich in den Gebieten «Stadtlandschaft» und der «urbanen Wohnlandschaft» – zu welcher Volketswil gehört – ermöglicht werden. Die Mobilitätsnachfrage wird aufgrund dessen auch stark zunehmen. Die Mobilität wird sich jedoch auch wandeln, beispielsweise durch technische Innovationen. Die Umweltbelastung zu mindern ist weiter eine grosse Herausforderung. Deshalb muss die Mobilität intelligent, attraktiv und nachhaltig gestaltet werden. Dazu braucht es ein Konzept, welches auf die Siedlung abgestimmt ist. Der Gemeinderat befasst sich aktuell mit drei wichtigen Projekten: die Positionierung, die Siedlungsplanung und die Verkehrsplanung. Die Positionierung der Gemeinde beeinflusst die Siedlungs- und Verkehrsplanung. Zudem stehen Siedlungsentwicklung und Verkehr in einem engen Zusammenhang.

Die **Vision** der Gemeinde lautet: *«Volketswil ist dank seinen urbanen Qualitäten und einem starken Bezug zur Natur begehrt als Wohnort und Standort für zukunftsfähige Unternehmen und nutzt seinen Gestaltungsspielraum.»*

Gemeindepräsident Pinto bedankt sich für die Teilnahme und das Partizipieren. Er übergibt das Wort an Gemeinderätin Karin Ayar. Sie heisst ebenfalls alle Teilnehmenden zum ersten öffentlichen Forum herzlich Willkommen. Heute nehmen fast alle Mitglieder des **Steuerungsausschusses** GVK sowie weitere BehördenvertreterInnen teil. Zum anderen sind die externen **Planungsteams** anwesend. Oscar Merlo und Flavio Poletti, TEAMVerkehr, sind für die verkehrsplanerischen Fragen zuständig. Walter Schenkel, Rahel Zängerle und Sara Tran, synergio, werten die heutige Veranstaltung aus und unterstützen den Prozess, die Partizipation und die Kommunikation.

Mobilität ist Fluch und Segen zugleich. Einerseits wird sie begrüsst, wenn es um Freiheit, Flexibilität, etc. geht. Andererseits kann die Mobilität jedoch auch nervenraubend sein, wenn man beispielsweise nicht schnell vorwärtskommt oder von Lärm betroffen ist. Es gibt verschiedene Arten von Verkehr wie beispielsweise der Durchgangsverkehr oder den Verkehr zwischen den Ortsteilen. Mit dem Bevölkerungswachstum wird der Verkehr weiter zunehmen oder zumindest nicht abnehmen.

Das **Gesamtverkehrskonzept** (GVK) wird Leitlinien setzen, wie der Verkehr in Volketswil in den nächsten 10-15 Jahren funktionieren soll. Es werden nicht nur punktuell Probleme betrachtet, sondern es ist eine strategische Gesamtsicht über alle Verkehrarten hinweg. Ziel ist es, eine gut verträgliche Mobilität mit möglichst geringen Nebenwirkungen abwickeln zu können.

Volketswil ist in einer komfortablen Situation: Heute verfügt das Dorf über eine gute Infrastruktur. Das Beste jedoch ist, das sie – die **Bevölkerung** – heute und im Verlaufe des Prozesses ihre Inputs und Anliegen einbringen kann. Bewusst haben wir sie bereits heute, am Anfang des Prozesses, eingeladen, da die Bevölkerung die Quartierstrassen und die Problemstellen am besten kennt. Bisher lag der Fokus auf dem Lösen von lokalen Verkehrsproblemen. Nun ist es jedoch Zeit für eine Gesamtschau. Das angestrebte GVK wird durch den Gemeinderat verabschiedet und bildet ein Koordinationsinstrument für die verkehrsplanerischen Massnahmen.



Abbildung 1: Stimmungsbilder – Gruppendiskussionen

2. PROJEKTORGANISATION & TERMINPLAN

Walter Schenkel, synergio, erläutert die Projektorganisation, den Terminplan und den **Ablauf** der heutigen Veranstaltung. Nach der Erläuterung der Projektorganisation und des Terminplans wird eine erste Dialogrunde stattfinden. Ziel dieser ist es, eine Standortbestimmung mit Stärken und Schwächen zu machen. Darauf folgt ein Input zur Verkehrsplanung von Oscar Merlo. In der zweiten Dialogrunde werden die Wünsche und Bedürfnisse von Ihnen für die Zukunft aufgenommen. Am Schluss folgen eine kurze Zusammenfassung aus den Diskussionen und ein Ausblick zum weiteren Vorgehen.

Die **Projektorganisation** des GVK ist in Abbildung 2 ersichtlich. Der Steuerungsausschuss erarbeitet das GVK mit fachlicher Unterstützung von TEAMverkehr und synergio. Die Bevölkerung liefert in den beiden Partizipationsgefäßen Forum und Begleitgremium Inputs und Ideen. Der Gemeinderat entscheidet schlussendlich über das GVK.

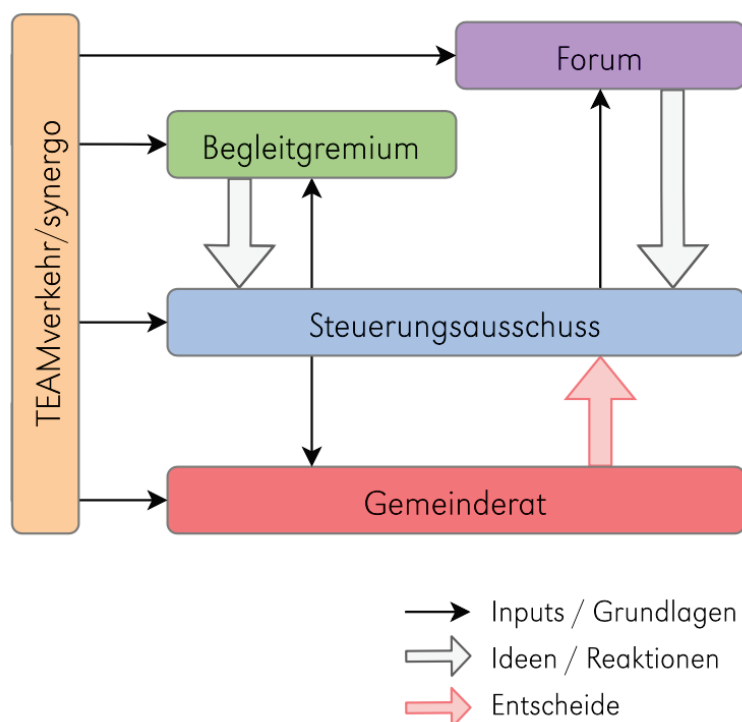


Abbildung 2: Projektorganisation GVK.

Die Erarbeitung des GVK erfolgt über rund ein Jahr. Der geplante **Zeitplan** ist in Abbildung 3 ersichtlich. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass sich dieser im Laufe der Arbeiten noch ändert.

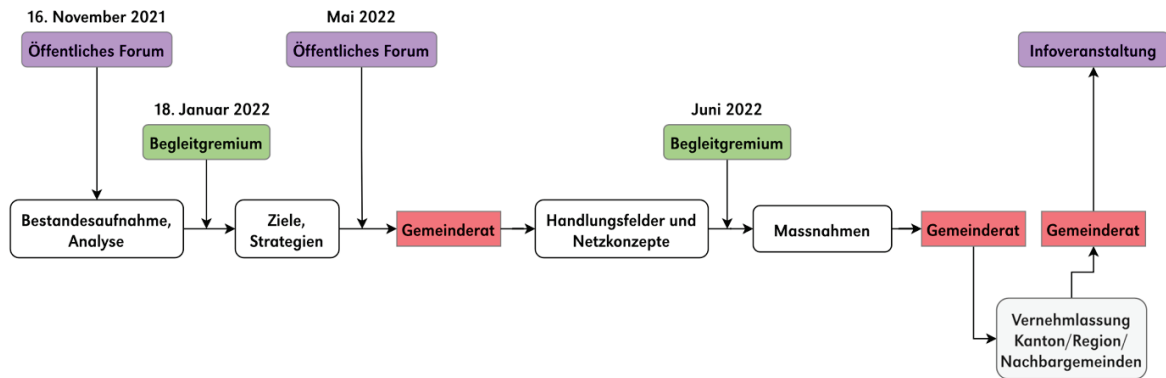


Abbildung 3: Zeitplan der Erarbeitung des GVK.

Die **Mitwirkung** während der Erarbeitung des GVK lässt sich mit einem Trichter vergleichen (s. Abbildung 4). Zu Beginn des Prozesses ist der Handlungsspielraum sehr breit. Es bestehen viele Möglichkeiten, um das GVK zu beeinflussen. Im Laufe des Verfahrens, wenn die Arbeiten weiter ausgereift sind, werden Sie zu Lösungsvorschlägen konsultiert und zum Schluss informiert.

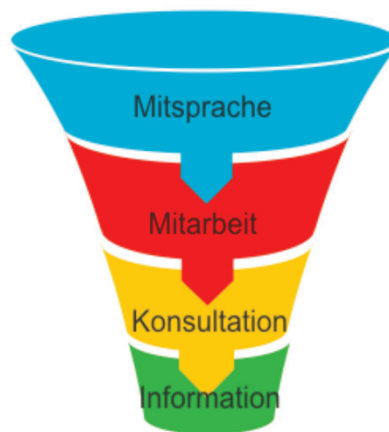


Abbildung 4: Mitwirkungstrichter.

Die Mitwirkung unterliegt ein paar wichtigen **Grundsätzen**:

- Verfahren vor Inhalt – nach der heutigen Veranstaltung sollte jede teilnehmende Person das Verfahren kennen und damit einverstanden sein.
- Fragen vor Lösungen – Sie haben wahrscheinlich bereits einige Fragen; diese möchten wir heute aufnehmen.
- Dialog generiert Wissen – die Fachleute wissen nicht alles, sie sind auf das Wissen von Ihnen angewiesen.
- Ehrlich, fair und transparent – alles kommt auf den Tisch, jede Meinung wird ernstgenommen, es gibt keine versteckte Agenda.
- Betroffene sind Beteiligte – Sie sind davon betroffen und beteiligen sich deshalb auch am Prozess.
- Jede Meinung zählt – egal ob diese beliebt ist oder nicht.

Alle Personen, welche sich im Rahmen der Mitwirkung an der Erarbeitung des GVK beteiligen, werden gebeten, ein paar **Spielregeln** einzuhalten:

- Der Einstieg ist möglichst ergebnisoffen, aber es liegen gewisse Vorgaben und Dokumente vor (z. B. Vertiefungsstudie 2018).
- Offene und faire Diskussionskultur, konstruktive Beiträge zur Lösungsfindung.
- Mitsprache und Einflussnahme durch Partizipationsgefäße, Kommunikation und Entscheid durch zuständige Behörde
- Geregelter Umgang mit Informationen, transparente Auswertung und Feedback-Kultur

Der Prozess ist in drei **Phasen** unterteilt. Die Vorbereitungsphase beinhaltet das Definieren der Anspruchsgruppen und der Spielregeln sowie die Startkommunikation, welche erfolgt ist. Danach folgt die Phase der Durchführung. Die dialogorientierte Kommunikation wird umgesetzt. Ziel ist es, dass die Anspruchsgruppen informiert sind und Einfluss nehmen können. In der letzten Phase steht die Entscheidung im Mittelpunkt. Die Entscheidungsgrundlagen werden kommuniziert. Mit dem Mitwirkungsverfahren wird eine hohe politische Akzeptanz der Entscheidungen angestrebt.

Im Rahmen der Mitwirkung werden drei **Mitwirkungsgefäße** eingesetzt:

- **Forum:** Mit diesem Gefäß will man die breite Öffentlichkeit ansprechen. Die Durchführung kann analog – so wie heute – oder auch digital erfolgen. Eventuell werden im Laufe des Prozesses auch Begehungen und zielgruppenspezifische Aktionen beispielsweise für Kinder und Jugendliche durchgeführt.
- **Begleitgruppe:** In diesem Gefäß kommt die organisierte Öffentlichkeit zusammen. Ziel ist es, dass rund 30-40 Personen, welche eine Organisation (z. B. Verein, Interessensgruppe, Partei, Quartier) vertreten, an den Workshops teilnehmen. Auch VertreterInnen von beispielsweise nicht-organisierten Quartieren oder Interessen sind willkommen. Heute können sich interessierte Personen in eine Liste eintragen.
- **Kommunikation:** Diese erfolgt über diverse Kanäle wie Printmedien, Flyer, Ergebnisberichte, Webseite, soziale Medien, Telefon und E-Mail.

3. DIALOGRUNDE 1: WAS KÖNNEN WIR VON IHNEN LERNEN?

Das Ziel der ersten Dialogrunde ist es, zu den vier Schwerpunktthemen motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Veloverkehr sowie Fusswege / Aufenthaltsqualität die Stärken und Schwächen zu nennen. Dabei geht es um den aktuellen Stand der Infrastrukturen: **Was ist gut, was ist nicht gut?** Die Teilnehmenden können sich frei auf die vier Posten verteilen und diskutieren. Nach einer bestimmten Zeit werden die Posten gewechselt, damit zu mehreren Schwerpunktthemen diskutiert werden kann. VertreterInnen des Projektteams unterstützen und stehen für Fragen zur Verfügung.

Die in der Dialogrunde 1 und 2 auf die **Plakate** geschriebenen Inputs und Stichworte werden nachfolgend – zugunsten der Lesbarkeit – textlich erfasst und gruppiert. Die Plakate liegen dem Projektteam vor und können im Zweifelsfall konsultiert werden.

3.1 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

Stärken

- Parkplätze:
 - Parkplätze erhalten
 - Gratisparkplätze (Gries, Gemeindehaus) werden geschätzt
- Weiteres:
 - Positiv: drei Autobahnanschlüsse inkl. Illnau-Effretikon
 - Umfahrungsstrasse ist vorhanden, wird jedoch zu wenig genutzt / ist nicht zweckmässig
 - Meistens flüssiger Verkehr
 - Gut ausgebaute Strassen
 - Ampel für freie Busfahrt
 - Keine 30er-Zone vorhanden
 - Kreisel
 - Sackgassen-Quartiere (z. B. Riedstrasse / Ackerstrasse)
 - Altes Dorf als positives Beispiel: Durchgangsverkehr durch Quartiere reduzieren und auf Hauptverkehrsachsen leiten
 - Keine Schikanen auf den Strassen (Dübendorf als negatives Beispiel)

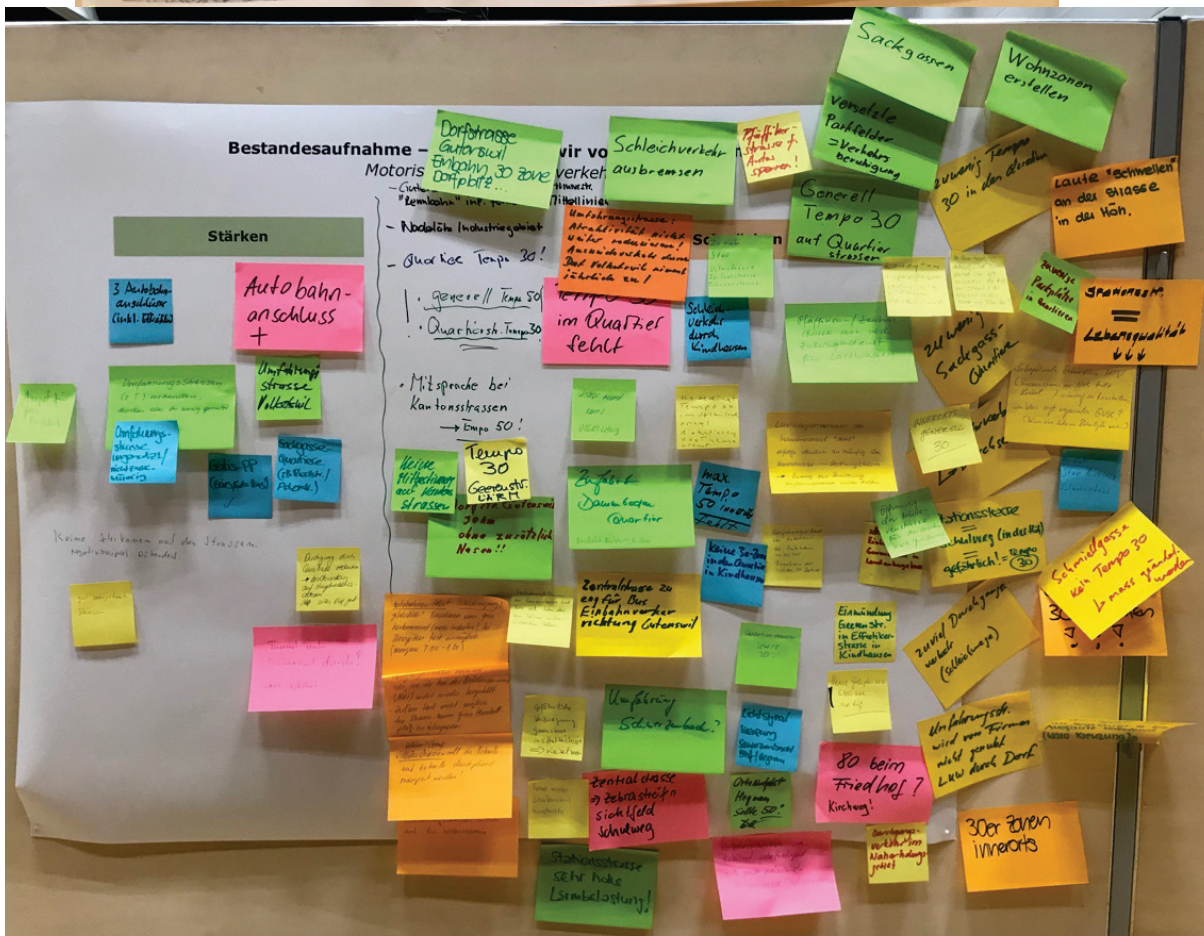
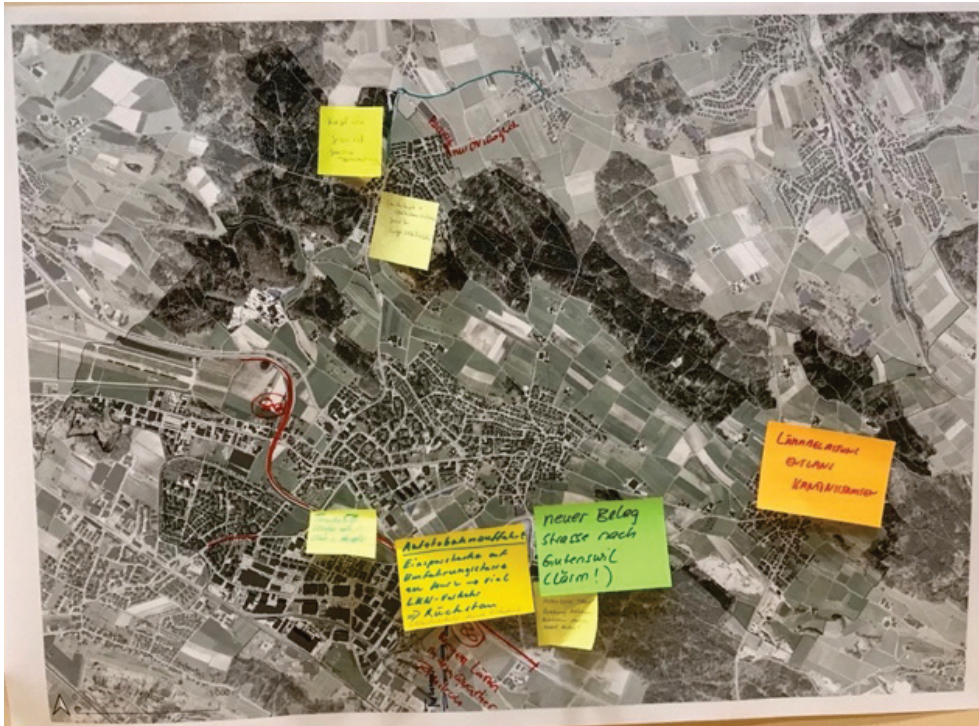
Schwächen

- Tempo:
 - Tempo 30 in Quartieren, innerorts, fehlt: Geerenstrasse, Dorfstrasse, beim Volkiland, Schmiedgasse, Stationsstrasse, Ladenbergstrasse, Effretikerstrasse, bei Schulhäusern und auf den Wegen zu den Schulhäusern
 - Tempo 50 fehlt bei der Ortseinfahrt Hegnau, Usterstrasse, Zürcherstrasse
 - Fehlende Mitsprache bei Kantonsstrassen, Tempo 50 ist gewünscht
 - Max. Tempo 60 auf Zentralstrasse
 - Umfahrungsstrasse nicht auf 60 km/h reduzieren
 - Generell 80 km/h im Hegnauer S bis Ausfahrt Volketswil (Waro Kreuzung)
 - Temporeduktion auf der Usterstrasse von 80 km/h auf 60 km/h
 - 80 km/h beim Friedhof? Kirchweg!
 - Hohes Tempo stört Verkehrsfluss bei Kreisel und Verzweigungen
 - In Quartieren (z. B. Huzlen) wird Rechtsvortritt missachtet, da dieser mit 50 km/h nicht beachtet werden kann > 30er Zone
- Lärm:
 - Lärmbelastung entlang Stationsstrasse ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und «Autotunern» (auch in der Nacht) hoch
 - Lärmbelastung entlang Kantonsstrasse
 - Laute «Schwellen» auf der Strasse In der Höh
 - Neuer Belag auf der Strasse nach Gutenswil aufgrund des Lärms
- Stau / Verkehrsaufkommen:
 - Überlastung / Stau: Usterstrasse, Zentralstrasse, Zürcherstrasse, Stationsstrasse, Richtung Schwerzenbach, rund ums Volkiland
 - Nadelöhr bei Industriegebiet und Einkaufsgebiet
 - Ausfahrt Einfamilienhaus an der Stationsstrasse wegen Geschwindigkeit und Verkehr fast nicht möglich > Entlastungsstrasse?
 - Autobahnausfahrt (Warokreuzung) gefährlich, Einscheren von Gries herkommend (nach Industrie) bei Stosszeiten fast unmöglich (morgens 7-8 Uhr)
- Sicherheit:
 - Verkehrsschikanen an Geerenstrasse sind zwar gut, stehen aber zum Teil an unübersichtlichen Stellen
 - Verzweigung Geerenstrasse in Effretikerstrasse ist gefährlich, Kreisel wäre besser
 - Tunnel unter Gutenswil hindurch
 - Zentralstrasse: zu eng für Bus-Einbahnverkehr Richtung Gutenswil, Zebrastreifen Sichtfeld Schulweg
 - Versetzte Parkfelder würde Verkehr beruhigen
- Durchgangsverkehr / Schleichverkehr:
 - Durchgangsverkehr: zu viel, im Naherholungsgebiet, durch Kindhausen, sollte vermieden werden
 - Umfahrungsstrasse: Attraktivität nicht weiter reduzieren, Ausweichverkehr durch das Dorf Volketswil nimmt zu; wird von Firmen nicht genutzt, LKW fahren durchs Dorf; Lastwagenverkehr ab Industrieareal Hard erfolgt zu oft über Hardstrasse – Siedlungskern
 - Zwang zur Benützung Umfahrungsstrasse würde helfen

- Einspurstrecke auf die Umfahrungsstrasse ist zu kurz was aufgrund LKW-Verkehr zu Rückstau führt
- Schleichverkehr in Tempo 30 Zonen vermeiden
- Fehlender Einbahnverkehr auf Dorfstrasse in Gutenswil
- Weiteres:
 - Zufahrt Dammboden Quartier, Ausfahrt Richtung Norden öffnen
 - Pfäffikerstrasse für Autos sperren
 - Pfäffiker-/Zentralstrasse nur noch für Zulieferdienst
 - Zu wenig Sackgassen-Quartiere
 - Wohnzonen (Begegnungszonen) erstellen
 - Zu wenige Parkplätze in Quartieren
 - Industriestrasse Volkiland: Rowdytum, Poser
 - Öffnung Hölzliwisenstrasse / Müllerenstrasse für Verkehr nach Greifensee
 - Lebensqualität an der Stationsstrasse ist tief
 - Suboptimale Situation MIV (Riesenstau am Nachmittag trotz Kreisel)
 - Fussgängerstreifen wurde bei Brückensanierung (Aldi) nicht wieder hergestellt, Zu Fuss ist Querung der Strasse zum Fussballplatz Gries fast nicht möglich
 - Umfahrung Schwerzenbach?
 - Umfahrungsstrasse Gutenswil bis Autobahnanschluss > Verkehrszunahme in den letzten 10 Jahren
 - Einmündung Geerenstrasse in Effretikerstrasse in Kindhausen
 - Neue Greifenseeestrasse nötig
 - Lichtsignal Kreuzung Schwerzenbach Bahnhof / Hegnau
 - Verkehrssituation rund um Volkiland ist unbefriedigend:
 - z. B. Kreisverkehr Brunnenstrasse / Industriestrasse
 - Kontrollen fehlen (Fahrverbote, Raser)
 - Weniger Inseln, mehr Zebrastreifen
 - Durchfahrt von Schwerzenbach Richtung Autobahn Umleitung via Industrie?
 - Projekt Gesamtkonzept hat falschen Approach, Verkehrsprobleme können nur Top-down gelöst werden: Zuständigkeiten Bund = Autobahn; Kanton = Kantonsstrassen; Gemeinde = Dorfstrassen, Anschlüsse, Parkierung
 - Pfäffiker- und Winterthurerstrasse sind «Rennbahnen», fehlende Mittellinie
 - Kreisel bei Geerenstrasse / Effretikerstrasse wäre sinnvoll
 - Verkehr ab Industrie «Hard» Richtung Nänikon-Autobahn durch Wald leiten?
 - Weitere Anliegen sind auf dem Plan eingezeichnet, werden vom Projektteam entsprechend erfasst

Input

- Tunnel unter Gutenswil planen
- Stausituationen sind schwer zu beurteilen > was sagt das regionale GVK? Dazu wäre eine Information an die Beteiligten wertvoll (*To do*)



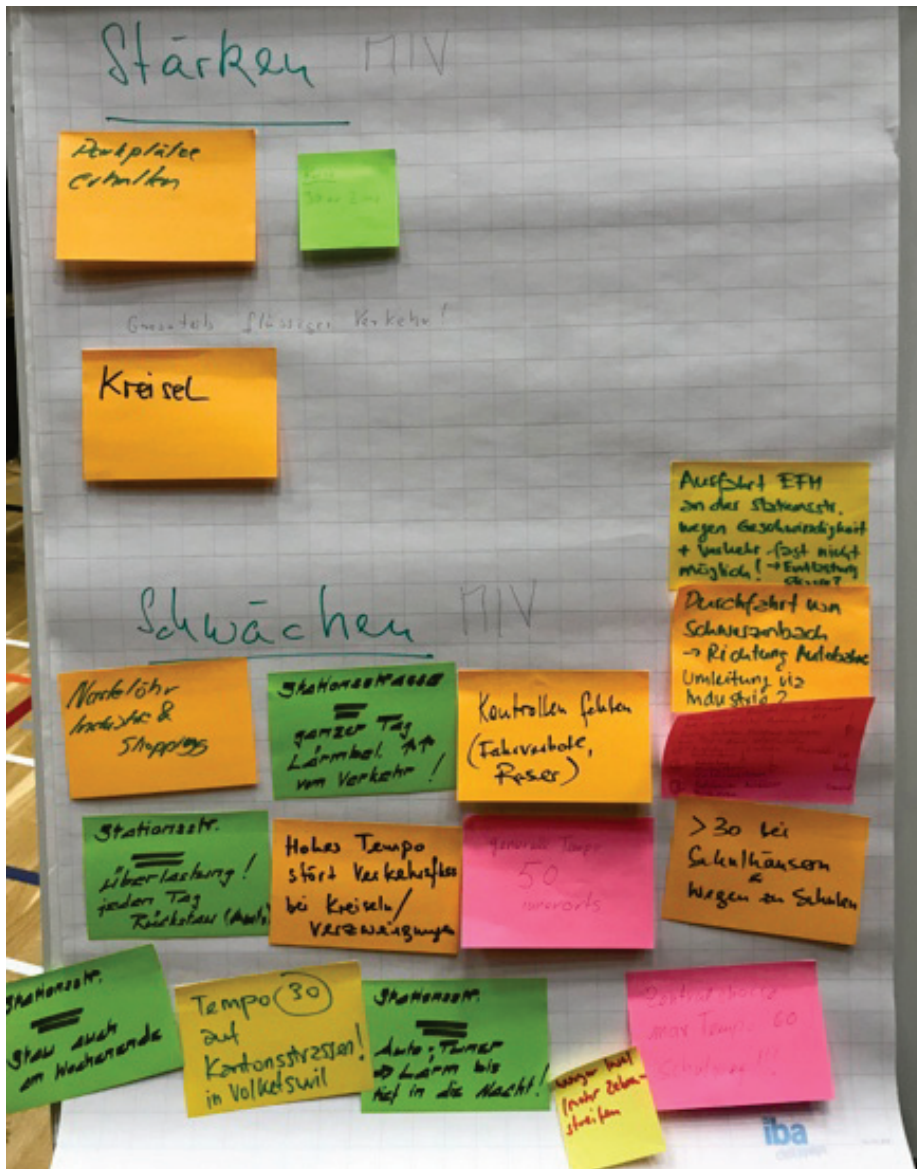


Abbildung 5: Plakate zur Diskussion

3.2 ÖFFENTLICHER VERKEHR

Stärken

- Verbindungen / Anschluss:
 - Gute Verbindung nach Schwerzenbach, Effretikon, Zürich, Uster
 - Verlässlichkeit: in der Regel pünktlich, Anschluss an S-Bahn funktioniert meistens mit Ausnahme Berufsverkehr am Nachmittag / Abend
 - Bus: recht gut, gute Verbindungen zu den Bahnhöfen, Bus nach Zürich Klusplatz, direkte Verbindung nach Uster
 - Takt: hohe Frequenzen von früh bis spät, ganztägiger 15-min-Takt Schwerzenbach – Wallberg, 4 Züge in der Stunde Richtung Zürich und Uster, weiterhin 4 Züge in der Stunde
 - Ist gut erschlossen durch Bahn und Bus sowie der Nähe zum Flughafen mit wenig Fluglärm
- Weiteres:
 - Gemeinde Volketswil zahlt ca. 1 Mio. Franken
 - Heutiges Konzept ist nicht so schlecht
 - Sauber, freundlich
 - Grosse Kapazitäten im ÖV (viele Busse)
 - Busbevorzugung an Ampel ist gut und garantiert Fahrplanstabilität (Geerenstrasse Kindhausen)

Schwächen

- Verbindungen / Anschluss:
 - Richtung Uster: schlechte Verbindung (von Gutenswil), nicht jede Verbindung fährt bis Uster, unzuverlässig in den Stosszeiten, von Gutenswil unattraktive Busverbindung via Uster nach Zürich
 - Ungenügende Verbindung: Uster – Gutenswil – Kindhausen – Effretikon, Hegnau – Kempthal, Hegnau – Flughafen ZH
 - Fehlende Anschlüsse: an Glattalbahn, Bus nach Dübendorf (Flughafen)
 - Frühe Verbindungen an Wochenende fehlen, insbesondere Richtung Uster
 - Anschlüsse an SBB Richtung Uster sind schlecht, zu viel Richtung Zürich ausgerichtet
 - Umsteigezeiten von 2 Minuten sind in den Hauptverkehrszeiten zu kurz
 - Zu Stosszeiten ist Bus im Stau und man verpasst den Anschluss
 - Linienbus 725: ist oft zu spät, macht viele Stopps bis er in Gutenswil ist
 - Bus sollte im Dorf an mehreren Orten halten (insbesondere Ausgang Volkiland zu Umfahrungsstrasse)
 - Takt: abseits von Zentrum und Stosszeiten schlecht
 - Anschlusszüge nach Zürich, schlechter Anschluss auf S9 von Zürich
 - Bus Volketswil nach Fehraltorf
 - Anbindung Gutenswil – Effretikon

- Schulbus:
 - Linienbus wird als Schulbus genutzt, Fahrplan passt jedoch nicht zum Stundenplan (Gutenswil – Volketswil)
 - Schüler sind zum Teil für zwei Stationen im Linienbus: Warum? Veloweg? Schulweg?
 - Aufgrund der Schüler ist teilweise zu wenig Platz im Bus
 - Schulbus Erreichbarkeit Hort
- Zonen:
 - Tarifzonenplan ist für Volketswil unglücklich und aufgrund dessen ist der ÖV teuer; Gemeinde gehört Zwei Zonen an, besser wäre eine Zone für gesamte Gemeinde.
- Bahnhof:
 - Umbenennung Bahnhof «Schwerzenbach» in Bahnhof «Volketswil – Schwerzenbach»
 - Perrons am Bahnhof sind zu eng
- Weiteres:
 - Ruppige Fahrweise
 - Mobility-Standorte
 - Fehlende Busspuren
 - ÖV ist in Spitzenzeiten am Anschlag, überfüllte Busse
 - Zigarettenmüll an Haltestellen
 - Teilweise fehlen Bushäuschen

Plan:

- «Waldstrassen» für Autoverkehr sperren
- Geerenstrasse / Kindhauserstrasse für Individualverkehr sperren, nur für ÖV
- Fehlende Bevorzugung (*spezifischer Ort*)
- Anwohner zwischen den Ortsteilen, z. B. Zimikon / Hegnau werden mit Lärm und hohem Verkehr belastet
- Weitere Anliegen sind auf dem Plan eingezeichnet, werden vom Projektteam entsprechend erfasst.

Input

- Spielregeln der Angebotsverordnung sind nicht bekannt (*To do*)

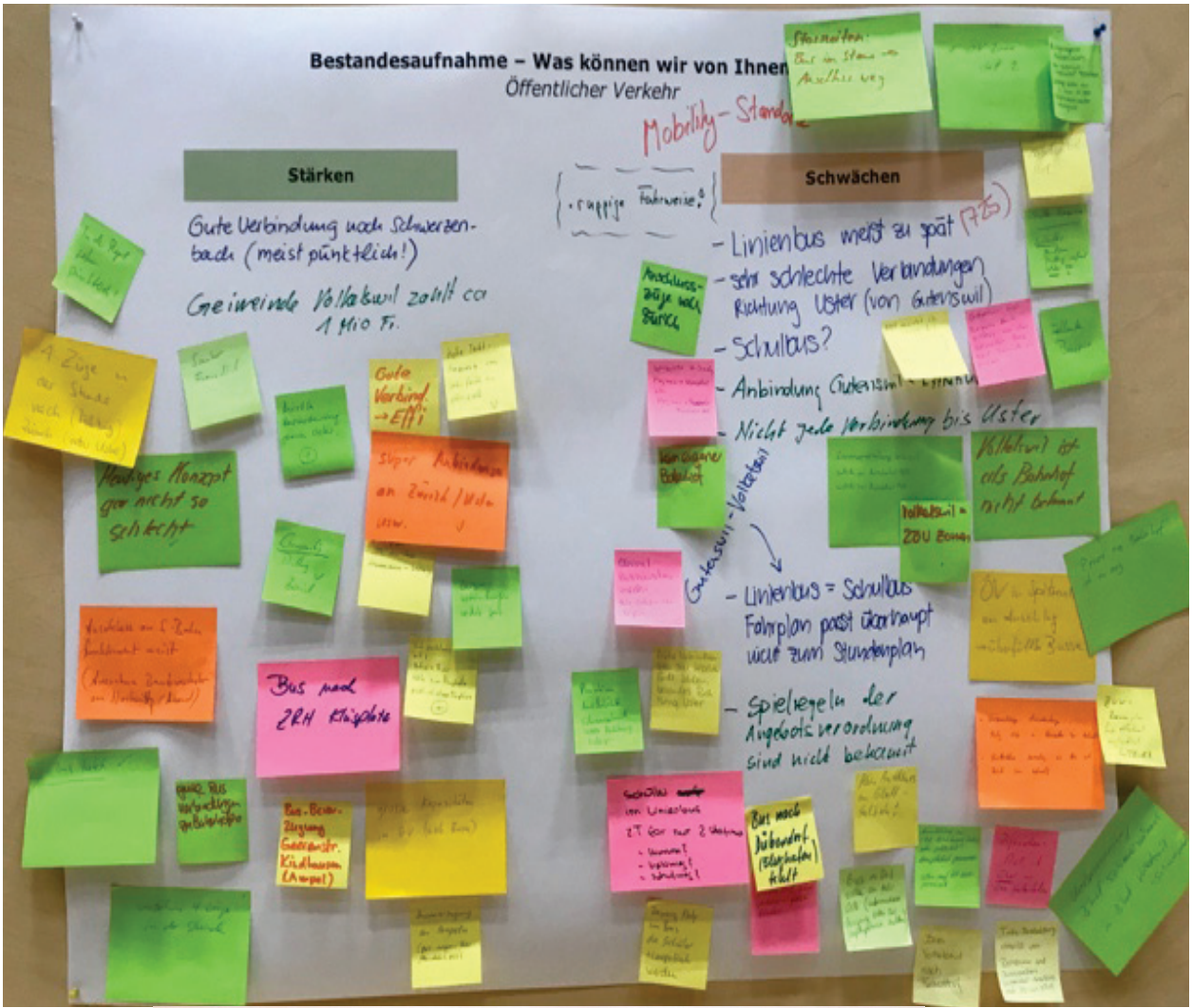


Abbildung 6: Plakate zur Diskussion.

3.3 VELOVERKEHR

Stärken

- Abschnitte mit guten Velowegen
- Grosses Velowegangebot, auch über Felder
- Zahlreiche wenig befahrene Quartierstrassen
- Velospuren auf Kantonsstrasse Gutenswil gut ausgebaut
- Seit Umbau Winterthurerstrasse sehr übersichtlich
- Rot markierte Übergänge

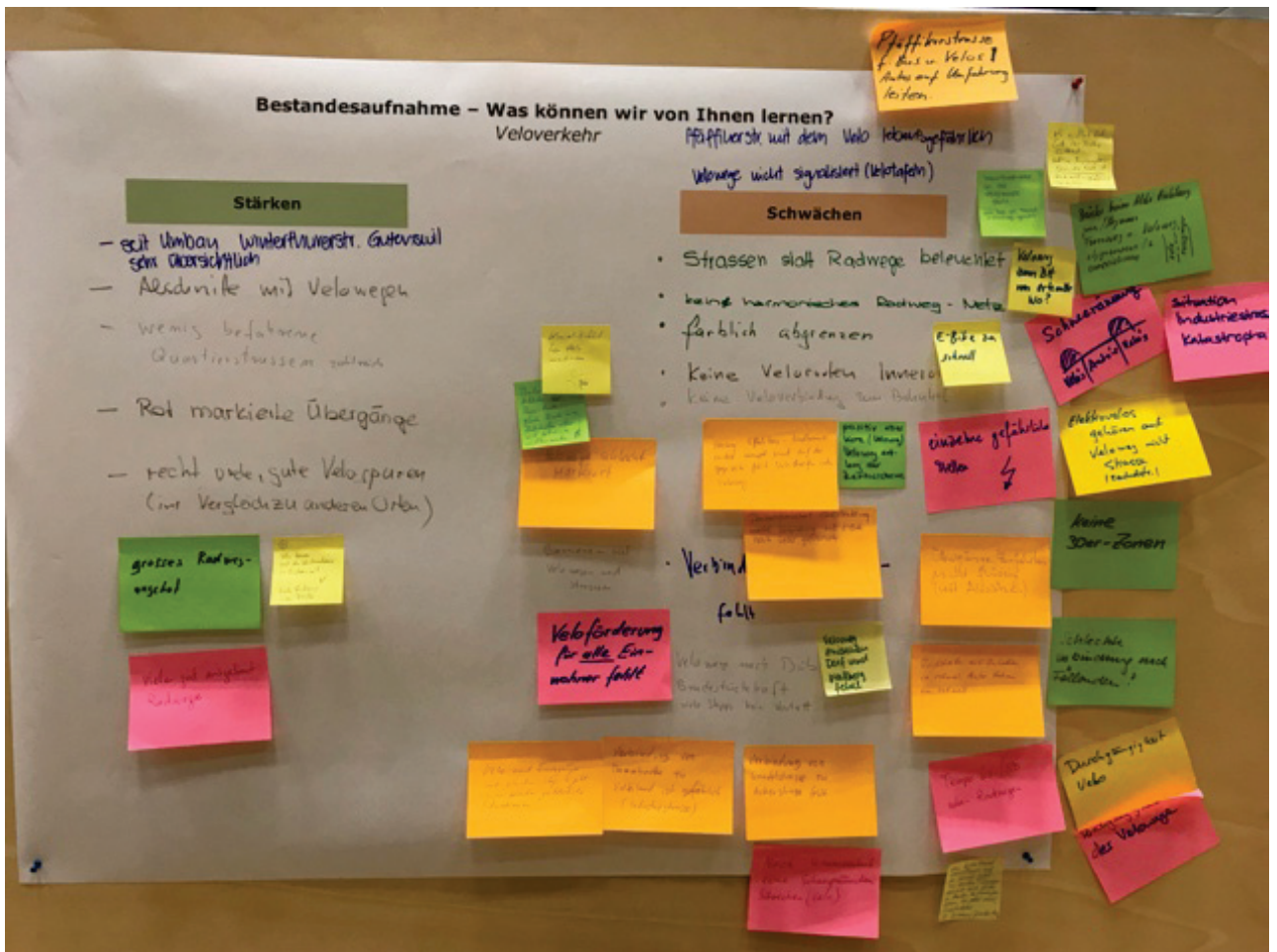
Schwächen

- Netz:
 - Fehlende Veloverbindung / Infrastruktur: vom Dorf zum Bahnhof, Grindelstrasse zu Ackerstrasse, entlang Pfäffikerstrasse
 - Kein harmonisches, durchgängiges Radwegnetz, innerorts keine Velorouten
 - Schlechte Verbindung nach Fällanden
 - Veloweg zwischen Dorf und Wallberg
 - Velowege nach Dübendorf: bruchstückhaft, viele Stopps, kein Vortritt
 - Veloweg Effretikon-Kindhausen: endet abrupt, auf Gegenseite fehlt Velostreifen
 - zu wenig farblich abgegrenzt
- Sicherheit:
 - Gefährliche Stellen wie beispielsweise Pfäffikerstrasse, Verbindung Dammboden nach Volkiland (Industriestrasse)
 - Dreifachfahrverbot Gutenswilerweg macht Verbindung mit E-Bike nach Uster gefährlich
- Markierung:
 - Velowege nicht / schlecht signalisiert
 - Fehlende Markierungen für Velo bei Kreiseln
- Abgrenzung Velo - weitere Verkehrsmittel:
 - Velo und Fussgänger auf dem gleichen Weg, gefährliche Situationen
 - Brücke beim Aldi Richtung Gries / Hegnau: Fuss- und Veloweg abgrenzen
 - Pfäffikerstrasse für Bus und Velos, Autos auf Umfahrung leiten
 - Elektrovelos auf Veloweg fahren, nicht auf der Strasse (Zentralstrasse)

- Weiteres:
 - Veloweg-Ausfahrten ohne Regenschwelle; gleiche Breite wie Velostreifen oder mit Leitlinie sichtbar machen
 - Übergänge / Zufahrten nicht flüssig (mit Absätzen)
 - Wo es Platz hat (z. B. Obi Richtung See) eine Fussgänger- / Velospur, die breit ist; Kante ist gefährlich
 - Barrieren auf Velowegen und Strassen
 - Veloförderung für alle EinwohnerInnen fehlt
 - Strassen statt Velowege beleuchtet
 - Schneeräumung: Velowege werden nicht geräumt
 - E-Bike zu schnell
 - Schlechte Situation Industriestrasse
 - Velostreifen auf Zentralstrasse zu schmal, Autos fahren zu schnell
 - Tempo 60/80 neben Velowegen, keine 30er-Zone
 - Von Hegnau Kreisel abwärts Richtung Zimiker Kreisel muss auf der Strasse gefahren werden, warum? Könnte links in beide Richtungen gehen, wenig Fussverkehr.

Plan:

- Ende Veloweg (*bei Kindhausen*)
- Autos im Wald
- Mit Velo und Kindern fast unmöglich zu queren (*spezifischer Ort*)
- Kein Veloweg (*spezifischer Ort*)
- Keine Übergänge (*spezifische Orte*)
- Schulweg Gutenswil-Volketswil keine Veloführung ab Ende der Feldwege bei Hinterbergstrasse
- Velowegverbindung Gutenswil-Schwerzenbach ist nicht durchgehend (Netzlücke bei Umfahrungsstrasse)
- Keine Weiterführung Veloweg (*spezifischer Ort*)
- Weitere Anliegen sind auf dem Plan eingezeichnet, werden vom Projektteam entsprechend erfasst.



Abbildungen 7: Plakate zur Diskussion.

3.4 FUSSWEGE UND AUFENTHALTSQUALITÄT

Stärken

- Hätte grosses Potenzial für vernetzte Fusswege
- Wege: zur Fahrbahn getrennte Trottoirs, gute Fusswege im Quartier Sunnebüel, schöne breite Fusswege, gute Fusswege zwischen den einzelnen Dorfteilen Gutenswil, Kindhausen, etc., viele schöne Waldwege (Kindhausen)
- Aufenthalt: attraktive Naherholungsgebiete, Wald, Natur, Sportanlagen, Glattpark, Wälder und Wiesen in nächster Umgebung, Griespark (mit Kinderwagen)
- Wenn die Entwicklung gut läuft, hat die Region Potential zu einem Zentrum zu werden.

Schwächen

- Zentrum:
 - Zentraler Begegnungsort in Volketswil fehlt, gibt zu wenige Orte zum Verweilen
 - «Lebensraum» für Fussgängerinnen, Familien, Kinder, Jugendliche fehlt
 - Fehlender Dorfplatz beim Volg in Gutenswil
- Barrierefreiheit:
 - Für Rollstuhlfahrende gibt es diverse schlechte Übergänge
- Fusswegnetz:
 - Keine durchgängige Fussgängerrouten (Im Amt, Gutenswil), fehlende Vernetzung, sollte gemeindeübergreifend gelöst werden
 - Fehlende Trottoirs (Schmiedgasse), Umwege für Fussgänger wegen MIV (Autobahn ist Trennung von Volketswil / Dammboden)
 - Fehlende Fusswege Industriegebiet
 - Fusswegverbindung / Aufenthalte «Einkaufsmeile» Volkiland, Obi
→ man «muss» mit dem Auto dorthin.
 - Fussgängerrouten Zimikon, Volkiland, Hegnau, Huzlen fehlen
 - Keine Trennung MIV und Fussverkehr
 - Gemischte Fuss- und Velowege: unangenehm für Ältere, Kinder, Hunde, etc.
 - Im Amt, Gutenswil, durchgehender Fussweg notwendig und 30er Zone
- Durchgangsverkehr:
 - Unnötiger Durchgangsverkehr auf Feld- und Waldwegen, Naherholungsgebiet durch Durchgangsverkehr zerstört
 - Umfahrung wird zu wenig genutzt, Quartiere und Dorf werden zu oft durchquert
 - Brugglenstrasse / Wald / Naherholungsgebiet: zu viel Durchgangsverkehr, Autofahren wie auf Landstrasse (zu schnell), Gefahr für Fussgänger

- Weiteres:
 - Aufenthaltsqualität: mehr Schatten und Bänke im Griespark, mehr Bänke im Dorf
 - Öffentlicher Raum ist stark auf MIV ausgerichtet (im Siedlungsgebiet), Autos haben Vorrang, Tempo 30 in Lindenbüel nötig
 - Fusswege können im Dorf besser sein, mit Sitzbänken, mehr Kaffeeanschluss
 - Einfahrt Feldhofstrasse Richtung Zentrum ist für Sattelaufleger nicht geeignet, da keine Wendemöglichkeit
 - Mehr Wohnzonen > Verkehr beruhigen
 - Schulwegkonzept sollte überarbeitet oder erstellt werden. Erhöhung Sicherheit und direkte Wege, Gefährlicher Schulweg an Kantonsstrasse (z. B. Gutenswil)

Plan:

- Verdichtung beschränken
- Grindelstrasse = Kindergartenweg. Seitenwechsel Trottoir vor unübersichtlicher Kurve > sehr gefährlich für kleine Kinder
- Nicht überall durchgängige Wege (muss auf Strasse laufen) (*spezifischer Ort*)
- Tempo 30 (*spezifische Orte*)
- Verbot für Durchgangsrecht notwendig (*Wald*)
- Weitere Anliegen sind auf dem Plan eingezeichnet, werden vom Projektteam entsprechend erfasst.

Input

- Heubüelweg / Strasse dringend sanieren, die Strasse ist kaputt

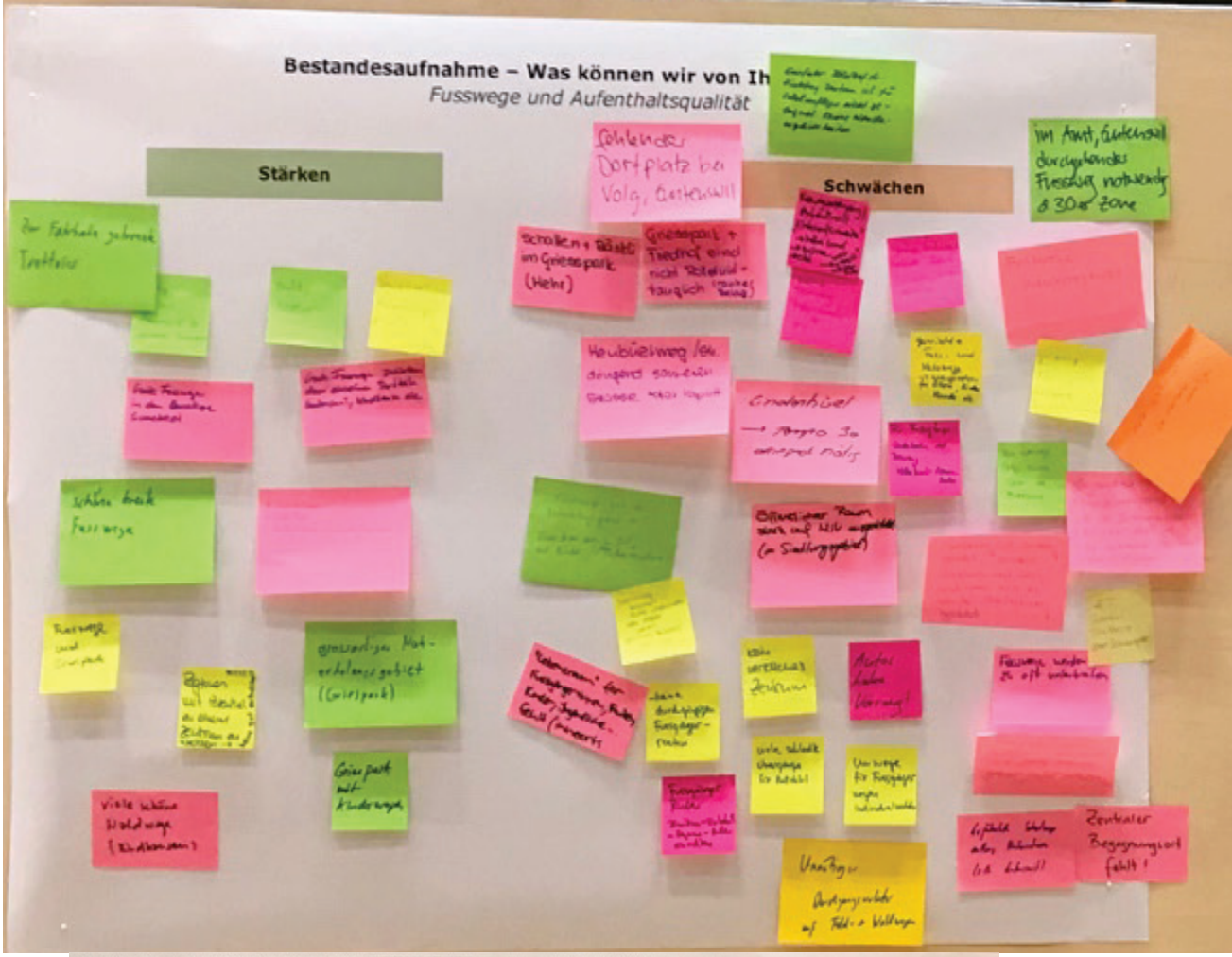


Abbildung 8: Plakate zur Diskussion

4. INPUT VERKEHRSPLANUNG

Nach der Dialogrunde 1 erfolgt durch Oscar Merlo von TEAMverkehr ein Input zum Thema Verkehrsplanung. Seine Erläuterungen sollen von den Teilnehmenden als **Anregung** verstanden werden, welche nicht eins zu eins übernommen werden müssen. Es sind gewisse Grundvoraussetzungen, um ein gutes GVK erstellen zu können.

Das GVK ist eine **strategische Gesamtsicht** über alle Verkehrsarten. Es setzt Leitlinien für den Verkehr in den nächsten 10-15 Jahren und dient als Koordinationsinstrument für die verkehrsplanerischen Massnahmen. Wie entsteht Verkehr konkret? Nutzungen wie Wohnen, Arbeiten, Schule, Freizeit, etc. sind Aktivitäten, welche von Personen genutzt werden. Die Personen bewegen sich zwischen den Aktivitäten. Diese Wege werden auf dem Verkehrsnetz mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Dabei stellt sich die Frage, ob das Verkehrsnetz gut funktioniert und inwiefern dieses und somit der Modal Split angepasst werden soll.

Diese Entwicklung sollte weiter mit den **gesellschaftlichen Zielen** einhergehen: Die Lebensqualität erhöhen, Lebensräume mit Qualität schaffen, Zersiedlung eingrenzen und somit einen schonenderen Umgang mit der Ressource Boden fördern und der Energieverbrauch der Mobilität reduzieren. Bei der Entwicklung des GVK gilt es auch diverse Vorgaben zu berücksichtigen wie beispielsweise das kantonale Gesamtverkehrskonzept. Ziele davon sind das Optimieren des Verkehrsangebots durch Steuerung der Verkehrsnachfrage und Erhöhung des ÖV-, Fuss- und Veloverkehrs-Anteils, gleichmässigerer Auslastung der Strassen und im ÖV, Verbesserung der Verkehrssicherheit, Vermindern des Ressourcenverbrauchs und der Belastung von Mensch und Umwelt sowie Sicherstellen der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit.

Die Herausforderung bei der Zielerreichung besteht darin, einerseits die zunehmende **bauliche, soziale und nutzungsbezogene Dichte** mit dem Bedürfnis der Menschen nach Mobilität zu vereinen. Als Vergleich kann eine Waagschale beigezogen werden (s. Abbildung 9): Ideal wäre, wenn das Bedürfnis nach Mobilität auf dem vorhandenen Verkehrsnetz bewältigt werden kann. Jeder von uns erlebt jedoch täglich, dass dies nicht der Fall ist. Die Ressourcen (Zeit, Geld & Raum) sind jedoch begrenzt. Weiter bestehen unterschiedliche Ansprüche an den Raum, welche zu Nutzungskonflikten führen und eine Priorisierung benötigen.

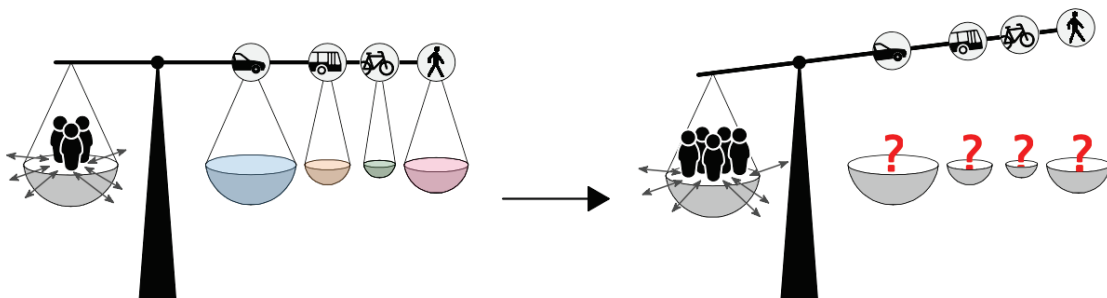
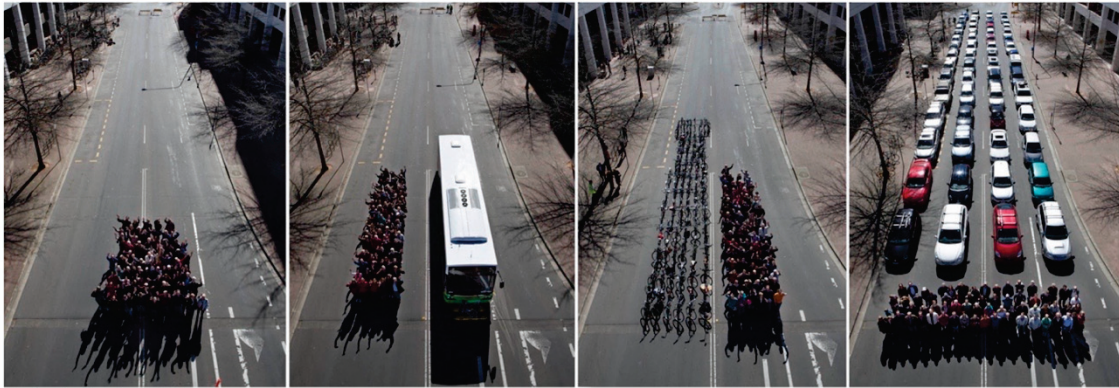


Abbildung 9: Waagschale Mobilitätsbedürfnis / -angebot im Idealfall ausgeglichen.

Je nach Verkehrsmittel wird der Raum unterschiedlich benützt. Dies veranschaulicht Abbildung 10.



Quelle: veloaficionado.com, 2019

Abbildung 10: Flächenbedarf nach Verkehrsmittel.

Die **Verkehrsplanung** hat sich über die Zeit verändert. Früher war diese nachfrageorientiert. Das Angebot, d. h. das Strassennetz wurde anhand der Nachfrage dimensioniert und ausgebaut. Dies war möglich, da die Bevölkerungszahlen noch tiefer lagen. Es war möglich, der Nachfrage gerecht zu werden. Der Ausbau des Strassennetzes stösst heute jedoch an Grenzen, weshalb die zusätzliche Verkehrsnachfrage mit ÖV, Fuss- und Veloverkehr aufgenommen werden soll. Weiter spielt die Verkehrsvermeidung, beispielsweise durch Home-Office, ebenfalls eine wichtige Rolle beim Verkehrsaufkommen.

Heute ist die Verkehrsplanung **angebotsorientiert**. Siedlung und Verkehr sollen gegenseitig abgestimmt werden und die Siedlungsentwicklungen an zentralen Lagen konzentriert werden. Weiter werden bei der Verkehrsplanung alle Verkehrsmittel einbezogen und dabei die Flächen- und Ressourceneffizienz dieser berücksichtigt. Neue Trends in der Verkehrsplanung zeichnen sich erst ab. Beispiele dafür sind Sharing-Konzepte, elektrischer Antrieb und Digitalisierung. Die Verkehrsplanung muss flexibel auf diese Trends reagieren können.

5. DIALOGRUNDE 2: WOHIN SOLL'S GEHEN?

Für die zweite Dialogrunde werden die teilnehmenden Personen in drei Gruppen eingeteilt. In diesen drei Gruppen diskutieren die Teilnehmenden diverse Thesen betreffend «Mobilität in den Ortsteilen», «Mobilität zwischen den Ortsteilen» und «Mobilität nach aussen». Ziel ist zu erfahren, ob die Thesen auf Zustimmung stossen oder nicht und wenn nicht, was der Grund dafür ist. Wichtig ist bei dieser Dialogrunde, den **Blick in die Zukunft** zu richten: Wünsche, Anliegen und Ideen sollten mitgeteilt werden.

5.1 MOBILITÄT IN DEN ORTSTEILEN

These 1: In den Ortsteilen wird eine siedlungsverträgliche Geschwindigkeit gefahren.

- Tempo-20 und Tempo-30-Zonen
- Generell Tempo 30 und Ausnahme Tempo 50, Ausfahrt-/Einfahrtstrassen 60 (von Greifensee...)
- Geschwindigkeit soll in Selbstverantwortung bleiben, Innerorts generell 50
- Kein generelles Tempo 30
- Dies bedeutet? Quartier Tempo 30, Durchgangsstrasse Tempo 50?
- Lärmradar (Poser)
- Ausbau der Kantonsstrasse in Gutenswil fördern und höhere Geschwindigkeit
- Siedlungen sind nicht gleich Ortsteil

These 2: Der Weg in den Ortsteilen und Quartieren erfolgt zu Fuss oder mit dem Velo auf sicheren Wegen.

- Veloparkplätze an Haltestellen
- «auf sicheren, schönen Wegen»
- «Shopping» an der Industriestrasse muss auch zu Fuss möglich sein
- Ist möglich

These 3: Quartierschwerpunkte und ÖV-Haltestellen müssen zu Fuss und mit dem Velo gut und sicher erreichbar sein.

- Parkieren soll etwas kosten
- Ist realisiert (*Punkt in der Mitte gesetzt*)

These 4: Der Weg zur Schule erfolgt zu Fuss, mit dem Velo oder dem ÖV.

- Busverbindung (Gutenswil) auf Stundenplan abstimmen
- ÖV ist nicht gleich Schulbus
- Schulweg mehrheitlich mit Velo und zu Fuss zurücklegen, ÖV nur in Klammern anmerken
- Elterntaxi nur unter bestimmten Voraussetzungen erlauben
- Primarschule in Kindhausen
- ÖV wo nötig?

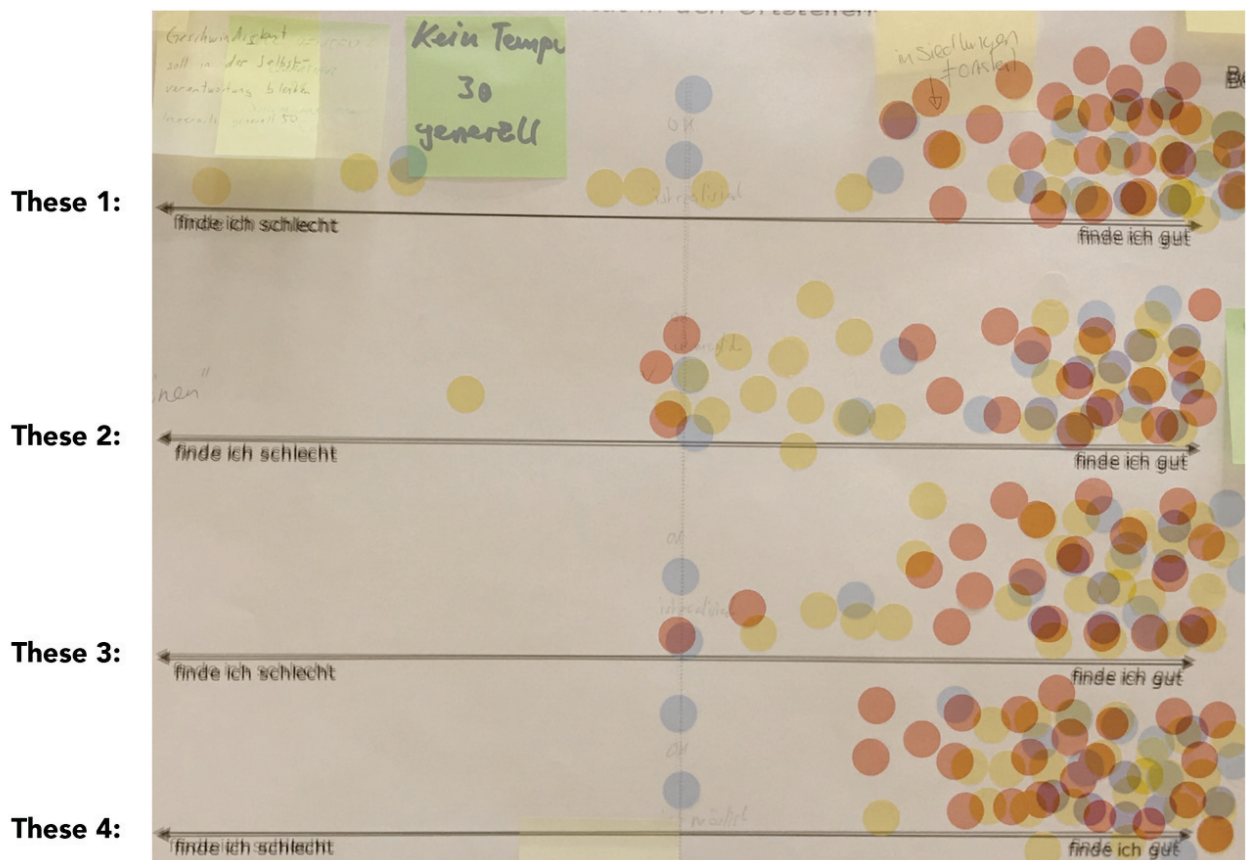


Abbildung 11: Bewertung der Thesen durch die Teilnehmenden.

5.2 MOBILITÄT ZWISCHEN DEN ORTSTEILEN

These 1: Die Ortsteile sind möglichst direkt und häufig mit dem ÖV an zentralen Infrastrukturen und Einkaufsmöglichkeiten angebunden.

- Wie wollen sie die Leute motivieren mit dem Velo statt dem Auto einzukaufen?
- Welche Einkaufsmöglichkeiten? Volkiland ist anonym
> Gemeinschaft ist wichtig (ältere Leute)
- Nicht alle Ortsteile sind an ÖV angeschlossen (Zürichstrasse)
- Einkaufszentrum Volkiland ist von Kindhausen aus nicht direkt erreichbar
- Parkplatzgebühren einführen beim Einkaufen
- Ist realisiert (*Punkt in der Mitte gesetzt*)

These 2: Es bestehen sichere Velowegverbindungen zwischen den Ortsteilen.

- Mehr Begegnungszonen mit kleinen Einkaufsmöglichkeiten
- Kein Hindernisparcour! Es muss fließen
- Auch E-Bikes berücksichtigen
- Nur bedingt Gutenswil hat Feldwege & gute (sichere) Verbindungen nach Uster / Illnau, jedoch Volketswil / Schwerzenbach nicht, insbesondere Schulweg / Industrie
- Punkt bei «finde ich schlecht», Begründung: ist so
- Ist realisiert (*Punkt in der Mitte gesetzt*)

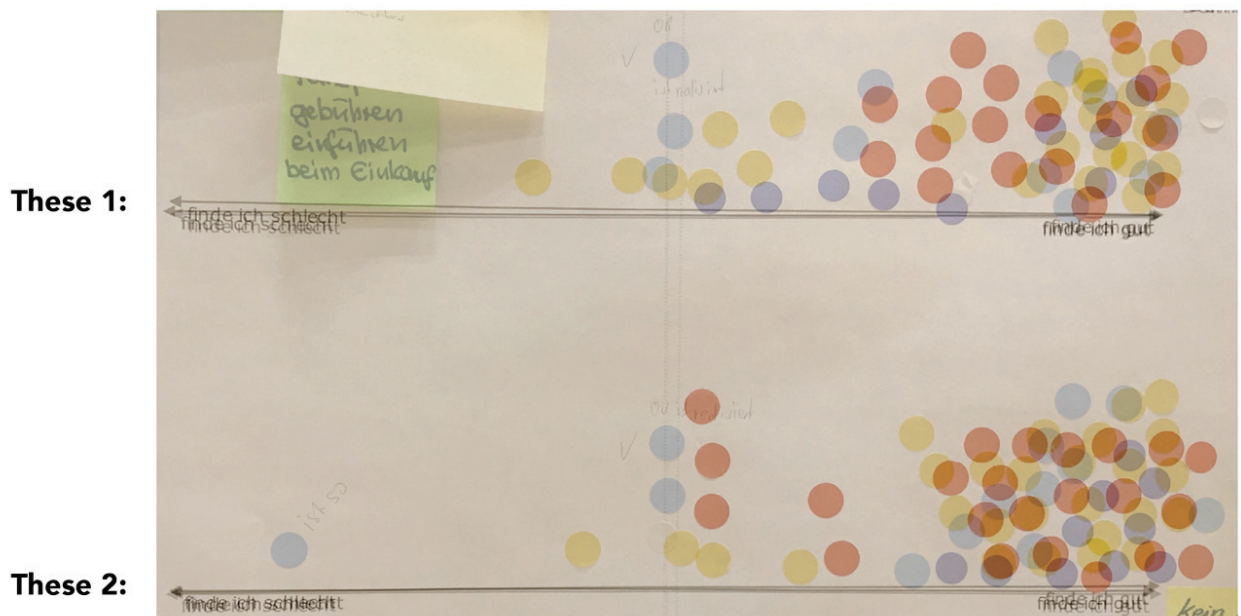


Abbildung 12: Bewertung der Thesen durch die Teilnehmenden.

5.3 MOBILITÄT NACH AUSSEN

These 1: Mehrverkehr wird durch Veloverkehr und ÖV aufgenommen.

- Glattalbahnhof Anschluss planen
- ÖV oder Mobilitätskonzept (ideal sind Mobility-Standorte und ÖV nicht zusammen)
- Die ganze Zürichstrasse in Hegnau ist nicht mit ÖV erschlossen
- Durchgangsverkehr und Shopping wird auch zukünftig mit MIV erfolgen
- Bewachte / sichere Velostation (Bahnhof Schwerzenbach), Doppelstock Velopark
- Ja, aber Anbindung Richtung Effretikon / Illnau fehlt, keine guten Verbindungen nach Winterthur. Bus nach Uster hat regelmässig Verspätung
- MIV Antriebsmittel werden sich ändern, MIV aber nicht verschwinden

These 2: Gute Anbindung mit Velo und ÖV an den Bahnhof «Schwerzenbach-Volketswil».

- Zug nach Uster ist schneller (als nach Schwerzenbach)
- Einseitig formuliert: an «alle» Bahnhöfe Effretikon, Schwerzenbach, Uster
- Tropfensteuerung bei Stosszeiten vor Siedlungsgebiet
- Möglichst separate Führung ÖV bis Bahnhof Schwerzenbach: durchgehende ÖV-Spur, Route durch Quartierstrassen (nur in Spitzenstunden), konsequent Fahrbahnhaltestellen (Bus als Pulkführer)
- Idee Ok, aber unrealistisch
- Glattalbahnhof bis Volketswil
- Veloweg Richtung Bahnhof Schwerzenbach? Sehr gefährlich
- Anbindung nach Dübendorf & Greifensee? Glattalbahnhof / Tram als Option, ist Halbstundentakt gute Anbindung?

These 3: Der Verkehr wird aus den Ortsteilen direkt zur Autobahn gelenkt.

- Wäre gut, aus dem Dorf Zimikon kann nicht via Industriestrasse weggefahren werden
- ...oder Hauptverkehrsachse gelenkt
- Kein zusätzlicher Autobahnanschluss (keine neuen Ein- und Ausfahrten)
- Wir brauchen flüssige Verbindung nach Effretikon / Fehraltorf
- Bedingt «flüssiger Verkehr» auf den Autobahnen
- Muss «alles» über Schwerzenbach? Bahnhöfe Uster, Effretikon
- Zur Unterstützung Fahrverbot in Hölzliwiesenstrasse entfernen, mindestens von Süden nach Norden
- Kreisverkehr Brunnenstrasse / Hofwiesenstrasse (Ost > West), Industriestrasse (West > Ost)
- ...wird für EinwohnerInnen verträglich aus / um die Quartiere gelenkt
- MIV wird autonom, bei Planung mitdenken
- Verkehr Industrie nicht vergessen

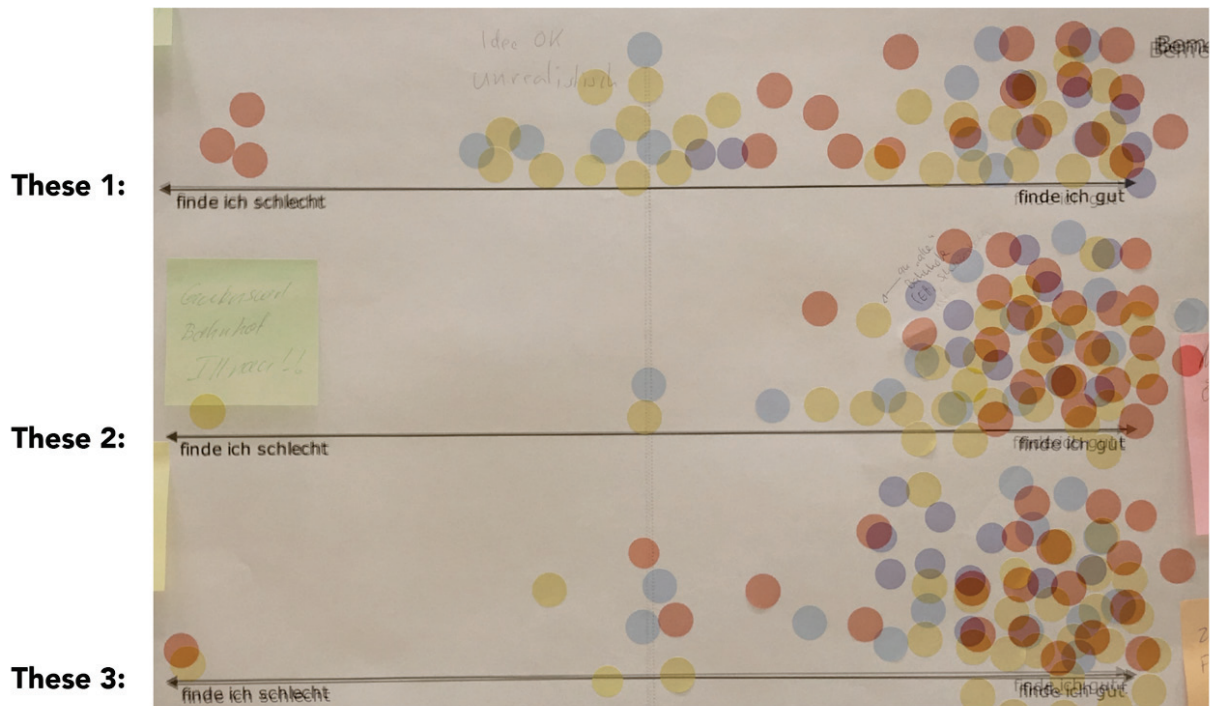


Abbildung 13: Bewertung der Thesen durch die Teilnehmenden.

6. ZUSAMMENFASSUNG DER DIALOGGRUNDEN IM PLENUM

Die Moderatoren der Gruppen fassen kurz ein paar wichtige Punkte der ersten und der zweiten Dialogrunde zusammen.

Walter Schenke, synergo, erläutert die Diskussion zum Thema Fusswege und Aufenthaltsqualität. Als Schwäche wurde die fehlende Vernetzung genannt. Dies ist wahrscheinlich für Volketswil aufgrund der verschiedenen Dorfteile speziell. Ebenfalls wurde genannt, dass ein klares Zentrum fehlt, wo man sich aufhält und trifft sowie Gastronomie vorhanden ist.

Oscar Merlo, TEAMverkehr, berichtet, dass beim Thema MIV das Hauptstichwort Tempo 30 ist. Das Thema Geschwindigkeit in den Quartieren wurde intensiv diskutiert. Ein Problem ist der Schleichverkehr in den Quartieren sowie der Lastwagenverkehr zum Industriegebiet. Die Anzahl Autobahnanschlüsse wird als positiv gewertet. Bezüglich MIV könnte man sich auch grössere Würfe vorstellen wie beispielsweise eine Untertunnelung von Gutenswil. Die Bewertung der Thesen erfuhr mehrheitlich wohlwollende Zustimmung. Das Industriegebiet darf nicht vergessen gehen, dort ist das Thema Verkehr sehr aktuell.

Flavio Poletti, TEAMverkehr, erläutert die Diskussion zum Thema ÖV. Die Verbindungen nach Schwerzenbach und Zürich werden als gut bewertet, die Verbindungen nach Uster hingegen sind eher schlecht. Das ÖV-Netz ist zu einseitig nach Zürich ausgerichtet. Man könnte jedoch auch auf die anderen umliegenden Gemeinden ausweichen. Diverse Hinweise zu Verspätungen von ÖV-Linien wurden genannt. Diese sollten grundsätzlich pünktlicher fahren. Die Bewertung fiel mehrheitlich positiv aus. Einzelne Punkte wurden kommentiert mit dem Hinweis, dass dies heute bereits so sei.

Florian Weibel, Gossweiler Ingenieure AG, berichtet über die Diskussion zum Veloverkehr. Es wurde kontrovers diskutiert. Die Hauptaussage ist, dass das Veloangebot in Volketswil grundsätzlich gut, jedoch noch verbesserungswürdig ist. Insbesondere die Übergänge (vom Velosteifen auf die Strasse, von der Strasse auf den Veloweg, etc.) wurden häufig negativ (bzw. gefährlich) bewertet. Auch die E-Bikes, die zu schnell fahren und oft auch auf der Strasse anstatt auf dem Veloweg unterwegs sind, wurden bemängelt. Die Bewertung der Thesen fiel mehrheitlich positiv aus. Es gab einzelne Stimmen, die sagen, dass Tempo 30 in den Quartieren nicht befürwortet wird und auf die Eigenverantwortung der Autofahrenden hinweisen. Beim Thema «Mobilität gegen aussen» wird geschätzt, dass Volketswil gut an die Autobahn angeschlossen ist. Der MIV sollte auf die Autobahn gelenkt werden. Weiter wurde auch die gute Anbindung an den ÖV unterstrichen, wobei vereinzelt darauf hingewiesen wurde, dass bis jetzt ein zu einseitiger Blick eingenommen wird. Man könnte beispielsweise auch in Richtung Uster und Effretikon denken.

7. FRAGEN AUS DEM PLENUM

Der Prozess bis zur Umsetzung dauert sehr lange. Kann man beispielsweise freiwillig eine Tempo-30-Tafel aufstellen?

Oscar Merlo antwortet, dass man beim TCS diese Tafeln bestellen kann. Diese sind jedoch nicht verbindlich. Man könnte beispielsweise auch ein «Speedy» installieren. Dies ist eine Geschwindigkeitsmessanlage, welche das Tempo den Fahrenden anzeigt. Man sollte sich jedoch immer bewusst sein, dass dies für FussgängerInnen eine falsche Sicherheit signalisieren kann, da diese annehmen in einer 30er-Zone zu sein. Walter Schenke ergänzt, dass im GVK ersichtlich sein wird, welche Massnahmen kurz-, mittel- oder langfristig umsetzbar sind.

Die Autobahn trennt das Dorf. Dass diese überdeckt werden könnte, wurde uns nie mitgeteilt.

Gemeindepräsident Jean-Philippe Pinto erläutert, dass diese Idee bei den übergeordneten Instanzen eingegeben wurde. Man muss jedoch realistisch sein. Es gibt eine Reihe weit dringlicher Projekte im Kanton und beim Bund. Der Mehrwert wird von den übergeordneten Instanzen als eher gering eingestuft. Es bleibt jedoch nicht ausgeschlossen, dass man dies in Zukunft als «Tausch» einfordern könnte, wenn beispielsweise 90 % des Flugverkehrs über Volketswil abgewickelt wird.

8. SCHLUSSWORT

Karin Ayar bedankt sich bei allen Teilnehmenden für die aktive und konstruktive Mitarbeit. Sie erläutert das weitere Vorgehen: Das **Begleitgremium** wird bis Ende Jahr konstituiert. Personen, welche Interesse haben, im Begleitgremium eine Organisation, ein Quartier, ein spezifisches Interesse zu vertreten, sollen sich direkt nach der Veranstaltung oder in den kommenden Tagen per Mail oder Telefon melden. Der erste Workshop findet am 18. Januar 2022 statt. Personen, welche einfach über das Verfahren informiert bleiben möchten und bspw. diesen Bericht direkt erhalten möchten, können sich ebenfalls mit Name und Mailadresse in einer Liste eintragen. Zudem wird die Webseite www.volketswil.ch/gvk laufend aufdatiert.



Abbildung 14: Stimmungsbild

9. INPUTTABELLE

Die folgende Tabelle enthält im Nachgang eingetroffene Inputs.

Nr.	Input	Umgang / Antwort
1	Das Volkiland mit den grossen öffentlich zugängigen Parkplätzen ist ein Problem. Neben den Randzeiten kommt es auch während den Öffnungszeiten zu Rasereien und Autorennen.	Wird im nächsten Arbeitsschritt genauer betrachtet
2	Beruhigung auf dem gesamten Areal des Volkilandes durch eine Tempobegrenzung auf 30 km/h ist gewünscht. Rowdys und Autoposer treiben ihr Unwesen. Wenn dieses Problem bereits in einem Pilotversuch angegangen werden könnte, wäre das super.	Wird geprüft
3	<p>Das Verkehrsaufkommen rund um das Schulhaus Lindenbüel wird seit 2000 verfolgt. Bereits zweimal wurde das Thema «Tempo 30» mit der Gemeinde besprochen, die Vorschläge jedoch immer abgelehnt. Dies sollte nun für das gesamte Gebiet rund um das Einkaufszentrum und der Schule nochmals überdacht werden. Gründe dafür sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zunehmender Autoverkehr wegen Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen • Fehlende Wendemöglichkeiten für LKW mit und ohne Anhänger sowie Sattelaufleger • Keine Geschwindigkeitsbeschränkungen für Raser im Bereich der Schule (betrifft unter anderem auch den Schulbus) • Gefährliche Kreuzungen von Fussgängerwegen und Zulieferstrassen zu Einkaufszentrum, Parkplätzen und Parkgaragen. 	Wird geprüft
4	Verkehrssituation an der Usterstrasse ist prekär. Der Lärm ist hoch, da mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren wird und der Strassenbelag rissig und rau ist. Die Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h fördert den Durchgangsverkehr durch Hegnau, welcher auch auf die Autobahn ausweichen könnte. Durch eine Temporeduktion könnte auch die Sicherheit erhöht werden. Wünschenswert ist eine Temporeduktion durch Hegnau sowie eine durchgehende Begrenzung für die kurze restliche Strecke über die Brücke bis zum Aldi, da Beschleunigen und Abbremsen aus Umweltschutzgründen nicht angebracht ist.	Wird geprüft