Aeugst am Albis
Bericht GVK 2017
29. Dezember 2017

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung 3

2 Zusammenfassung 3

3 Tempo 30 Zonen 5

3.1 Tempo 30 Zone Breitenstrasse 5
3.2 Tempo 30 Friedhofstrasse 6
3.3 Grenze Tempo 30 Dorfstrasse Richtung Kreisel 7
3.4 Grenze Tempo 30 Dorfstrasse Richtung Affoltern am Albis 8
3.5 Tempo 30 Lätten 9
3.6 Grenze Tempo 30 Sonnenbergstrasse Richtung Müliberg 10

4 Verkehrssicherheit 11

4.1 Signalisation Allmendstrasse Volg bis Ende Tempo 30 Zone 11
4.2 Dorfstrasse Rest. Eichhörnli bis Dorfstrasse 39 12
4.3 Reppischtalstrasse 13
4.4 Wängibad 14

5 Verkehrsberuhigung 15

5.1 Gebiet zwischen Volg und „Gmeindschüür“ 15
5.2 Gestaltung Mülibergstrasse im Weiler „Müliberg“ 16
5.3 Signalisation Allmendstrasse Ende Tempo 30 Zone bis Wolfenstalstrasse 17
5.4 Verkehrsinsel Dorfstrasse 18

6 Diverses 19

6.1 Kreisel im Aeugstertal 19
6.2 Fahrradweg Müliberg - Aeugstertal 20
6.3 Fussweg Müliberg - Aeugstertal 21

Beilagen:

B1: Liste der Themen mit Status Erledigung
B2: Petition Breitenstrasse bez. Bepflanzung
B3: Konzept Tempo 30 Zone Breitenstrasse
B4: Petition Tempo 30 Friedhofstrasse
B5: Petition Tempo 30 Lätten
B6: Punktuelle verkehrsberuhigende Massnahmen; Bericht Visioplan vom 27. Juli 2015
B7: Vorschlag Sanierung Mülibergstrasse
B8. Plan Mülibergstrasse

1 Einleitung

Im Jahr 2012 wurde der Bericht „Gesamtkonzept Lebensraum Strasse“ (GKLS) publiziert. Im gleichen Jahr wurde im Dokument „Gesamtverkehrskonzpt Etappe 1“ (GVK Etappe 1) beschrieben, welche Anforderungen der Aeugster Bevölkerung bezüglich Verkehr im Rahmen einer Arbeitsgruppe GVK diskutiert und welche Massnahmen getroffen wurden. Beide Berichte sind auf der Aeugster Homepage und auf der Einwohnerkontrolle einsehbar.

Im Hinblick auf das Ende der Legislaturperiode 2014 – 2018 wird dieser Bericht (GVK Etappe 2) veröffentlicht. Er dokumentiert den aktuellen Stand der bekannten Anforderungen der Aeugster Bevölkerung bezüglich Verkehrsmassnahmen.

Auch diese Anforderungen wurden zwischen 2012 bis 2016 in einer Arbeitsgruppe GVK Etappe 2 diskutiert. Als Experten wurden Herr Daniel Rudin vom Büro Visioplan und Vertreter der Kapo Zürich beigezogen.

Für den Gemeinderat sind diese drei Dokumente wichtig, da sie eine Hilfe bei der Planung von Strassensanierungsprojekten sind. Insbesondere bei der Erneuerung von Kantonsstrassen sind Begehren bis zu fünf Jahre vor Baubeginn einzureichen!

2 Zusammenfassung

Dieser Bericht dokumentiert den Stand Ende 2017 der im Zeitraum 2012 bis 2016 mit der Arbeitsgruppe „GVK Etappe 2“ diskutierten Anliegen.

Diese Arbeitsgruppe war eine offene Plattform für interessierte EinwohnerInnen. Je nach Themen änderte die Zusammensetzung dieser Gruppe. Aus Sicht Gemeinderat hat sich die Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe bewährt, konnten doch so die Bedürfnisse aus der Bevölkerung abgeholt und in der Gruppe lösungsorientiert diskutiert werden.

Eine wichtige Voraussetzung war, dass gemäss eines GR-Beschlusses keine weiteren massiven baulichen Massnahmen à la Büelstrasse gewünscht sind, um verkehrspolitische Ziele (z.B. eine Tempo 30 Zone) zu realisieren.

Da im Kanton Zürich jedoch Gesuche für eine Tempo 30 Zone ohne bauliche Massnahmen im Normalfall keine Chance haben (siehe Tempo 30 Zone Breitenstrasse) mussten andere Ideen zur Umsetzung gefunden werden.

Deshalb wird in Aeugst vermehrt auf folgende Elemente zur Lösung der Anliegen zurückgegriffen, die einzeln oder in Kombination miteinander eingesetzt werden können:

- Sanfte Schwellen (Allmendstrasse)
- Bäume
- Farbige Längsmarkierungen
- EIngangstore bei den Dorfeinfahrten

Mit den drei ersten Elementen konnten erste positive Erfahrungen gewonnen werden.

Die Eingangstore bei den Dorfeinfahrten (Dorfstrasse und Sonnenbergstrasse) sind zwar im kommunalen Verkehrsplan definiert, Gemeinde und Kanton sind sich aber bei der Dorfstrasse (Kantonsstrasse) bezüglich Finanzierung noch nicht einig.

Bei allen Massnahmen ist zu beachten, dass nur die unbedingt notwendigen Schilder und Markierungen eingesetzt werden um zu verhindern, dass man vor lauter Bäumen den Wald nicht mehr sieht.

Die Jahre seit Start des Vorhabens Gesamtverkehrskonzept haben gezeigt, dass

- Die Umsetzung oft schwieriger ist als ursprünglich gedacht
- Einige Begehren nur zusammen mit einer Strassensanierung umgesetzt werden können (Kostengründe)
- Bei Kantonsstrassen: z.T. 5 Jahre vor Sanierung die Begehren der Gemeinde anzumelden sind. Das trifft insbesondere zu, wenn für die Realisierung dieser Begehren durch den Kanton Land erworben werden muss
- Immer Partikularinteressen gegenüber dem Gemeinwohl abgewägt werden müssen
- Die Umsetzung eines GVK ein Vorhaben ist, das über mehrere Legislaturen geht
- Die Dokumentation der Begehren und des Erreichten deshalb sehr wichtig ist
- Von den Betroffenen oft Geduld gefragt ist (Bsp. Breitenstrasse, Wängibad, Aeugstertal)

Im Folgenden werden die im Zeitraum 2012 bis 2016 diskutierten Anliegen je einer Kategorie zugeordnet.

In Beilage 1 ist eine tabellarische Aufstellung zu finden, aus der ersichtlich ist, welche Anliegen noch offen sind.

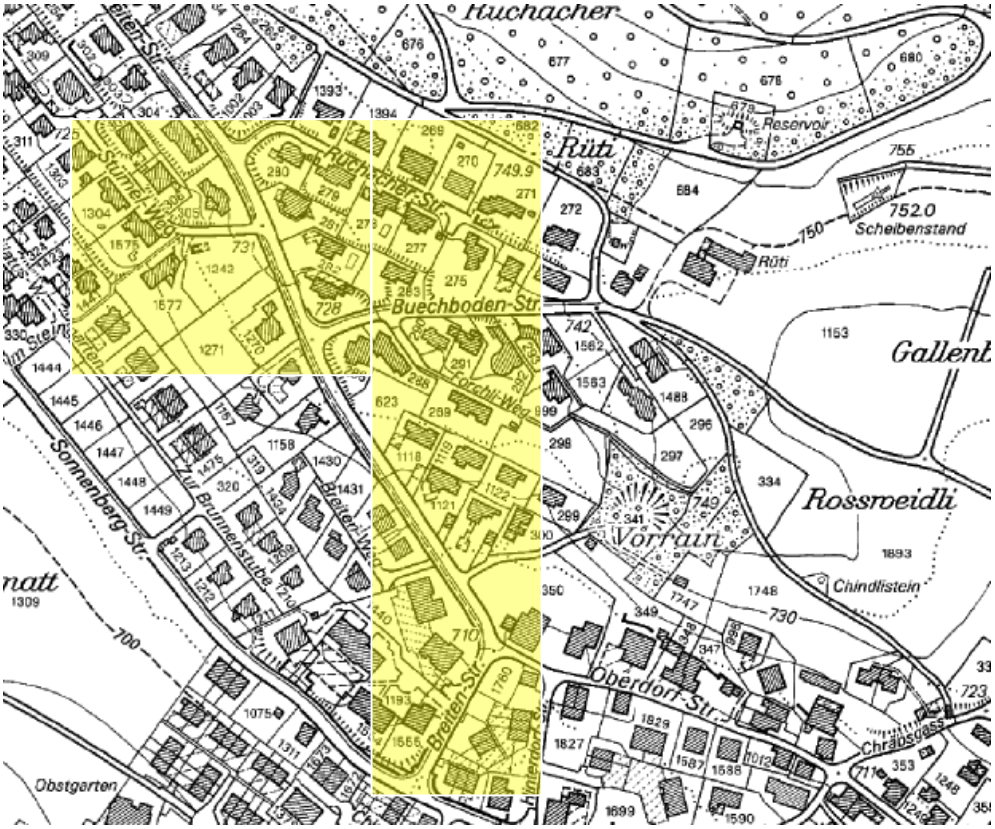
3 Tempo 30 Zonen

3.1 Tempo 30 Zone Breitenstrasse

Ausgangslage

Im Bericht GVK Etappe 1 wird empfohlen, das Thema „Tempo 30 Zone Breitenstrasse“ mit hoher Priorität weiter zu verfolgen.

2011 wurde zudem eine Petition eingereicht, die den Ersatz der bestehenden Birkenbäume fordert (Beilage 2).



Abklärungen

2014 wurde ein Konzept „Tempo 30 Zone Breitenstrasse“ durch die Firma Visioplan erstellt (Beilage 3) und der Kapo Zürich präsentiert. Die Kapo Zürich war nicht bereit, ohne bauliche Massnahmen eine Tempo 30 Zone zu bewilligen. Der Gemeinderat verzichtet deshalb auf eine Tempo 30 Zone, da er nicht ähnliche Zustände wie an der Büelstrasse will und die Breitenstrasse für Langholztransporte nach wie vor geeignet sein muss.

Auch die Bepflanzung, die Beleuchtung und der Zustand des Gehweges wurden auf Verlangen der Anwohner geprüft.

Realisierte Massnahmen

Um den Verkehr von den bergseitigen Garagenausfahrten wegzubringen, wurde bergseitig eine farbige Markierung angebracht. Dadurch kann unter realistischen Bedingungen getestet werden, wie rutschfest und wie witterungsbeständig solche Markierungen sind.

Der Gehweg wurde punktuell saniert.

Die Beleuchtung wird aus Kostengründen erst mit der Sanierung der Breitenstrasse ersetzt. Allenfalls wird dann auch die Bepflanzung neu definiert.

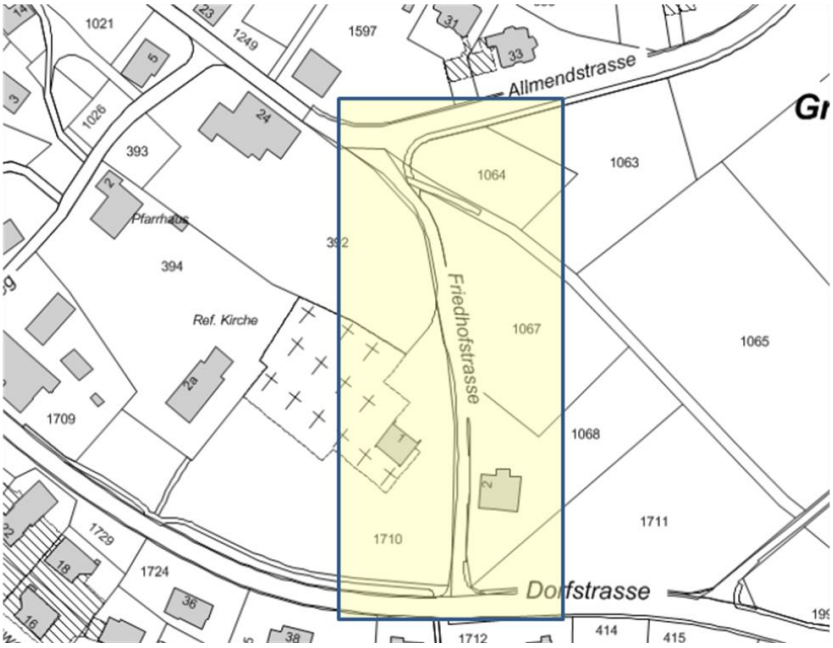
Beurteilung der realisierten Massnahmen

Durch den Farbstreifen konnte die Geschwindigkeit v85 nicht wesentlich gesenkt werden. Gemäss Einzelaussagen von Anwohnern konnte der Verkehr aber von den Garageneinfahrten weggelenkt werden. Eine repräsentative Umfrage wurde aber nicht gemacht.

3.2 Tempo 30 Friedhofstrasse

Ausgangslage

2015 wurde eine Petition „Tempo 30“ eingereicht, nachdem an der Gemeindeversammlung (GV) vom 18. Juni 2015 die Sanierung der Friedhofstrasse angenommen wurde (siehe Beilage 4).



Beurteilung

Die Kapo kann an der Friedhofstrasse keine Tempo 30 bewilligen, solange auf der einen Seite der Strasse eine Freihaltezone, auf der anderen Seite eine Landwirtschaftszone ist sowie nur ein Haus an dieser Strasse steht.

Eine Tempo 30 Zone muss zwingend innerorts sein. Dies ist zwar physisch an der Friedhofstrasse der Fall, eindrucksmässig ist es jedoch eine Überlandstrecke, da beidseitig (mit Ausnahme eines Hauses) nicht bebaut.

realisierte Massnahmen

- die Friedhofstrasse wurde im Jahre 2016 saniert. Die Strasse wurde nicht verbreitert, aber auf einer Seite neu mit einem Trottoir und mit einer Strassenbeleuchtung ausgerüstet.
- Neu wurde an der Einmündung Friedhofstrasse/Dorfstrasse ein Schild „Schulhaus Gallenbüel“ montiert. Ziel: Gleichbehandlung der Zufahrtsstrecken zur Schulanlage Gallenbüel.
- Bei der Einmündung Friedhofstrasse/Allmendstrasse wurde ein sanftes Kissen realisiert

Wirkung der Massnahme

Obwohl die Friedhofstrasse in einer Tempo 50 Zone liegt, entsprechen die nach der Sanierung gemessenen v85 Werte eher einer Tempo 30 Zone.

Die Anzahl Fahrzeuge pro 24 Stunden ist mit 100 bis 120 Fahrzeugen (von der Dorfstrasse Richtung Allmendstrasse) etwas höher als vor der Sanierung (ca 80 Fahrzeuge/24 Stunden), aber mit ca 5 Fahrzeugen pro Stunde und Richtung immer noch sehr tief.

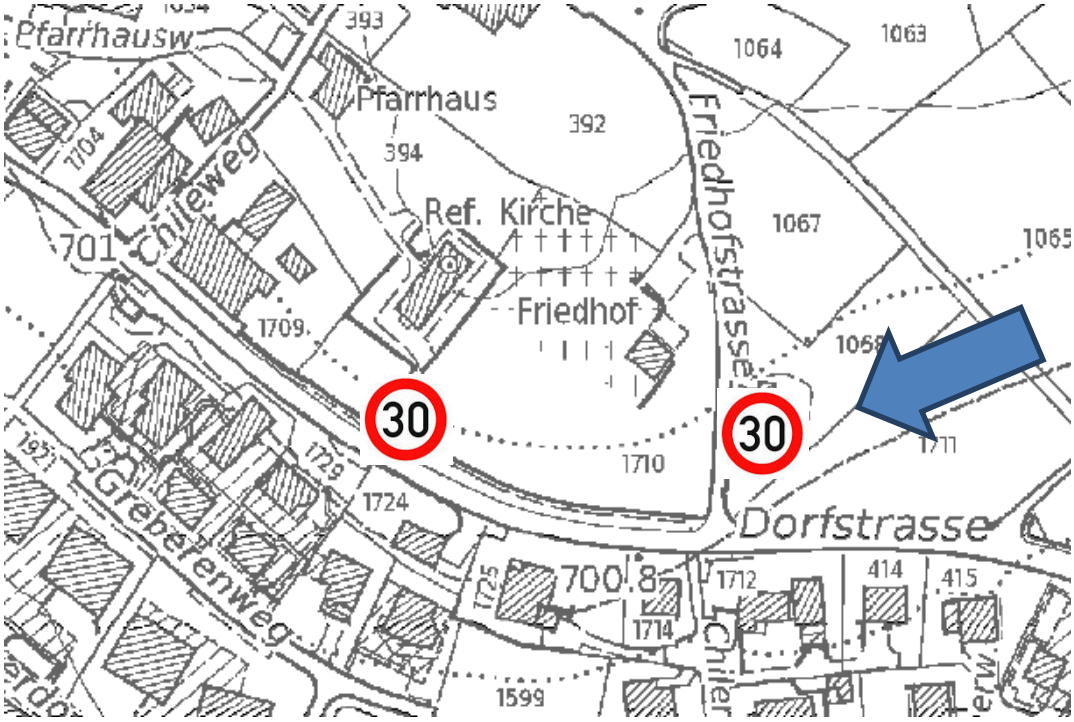
Die Gleichbehandlung Friedhofstrasse mit Allmendstrasse (ab Volg bis Einmündung Friedhofstrasse) bezüglich Zufahrt Schulhaus Gallenbüel wurde erreicht.

3.3 Grenze Tempo 30 Dorfstrasse Richtung Kreisel

Ausgangslage

Heute beginnt die Tempo 30 Zone (vom Kreisel her gesehen) auf der Höhe Stiege zur Kirche (vis-a-vis Dorfstrasse 36). Verschiedentlich wurde der Wunsch geäussert, diesen Beginn vor die Einmündung Friedhofstrasse zu verlegen

Links von der Dorfstrasse (Richtung Kreisel gesehen) ist Freihaltezone (bis zur Friedhofstrasse), danach Landwirtschaftszone



Beurteilung

Die Verlängerung der Tempo 30 Zone wäre nur mit massiven baulichen Massnahmen möglich, damit Tempo 30 auch eingehalten wird. Dies steht den Interessen des öV und der Gemeinderates Aeugst diametral entgegen.

Zudem müsste der Fussgängerstreifen Einmündung Friedhofstrasse entfernt werden.

kurzfristige Massnahmen

- keine

langfristige Massnahmen

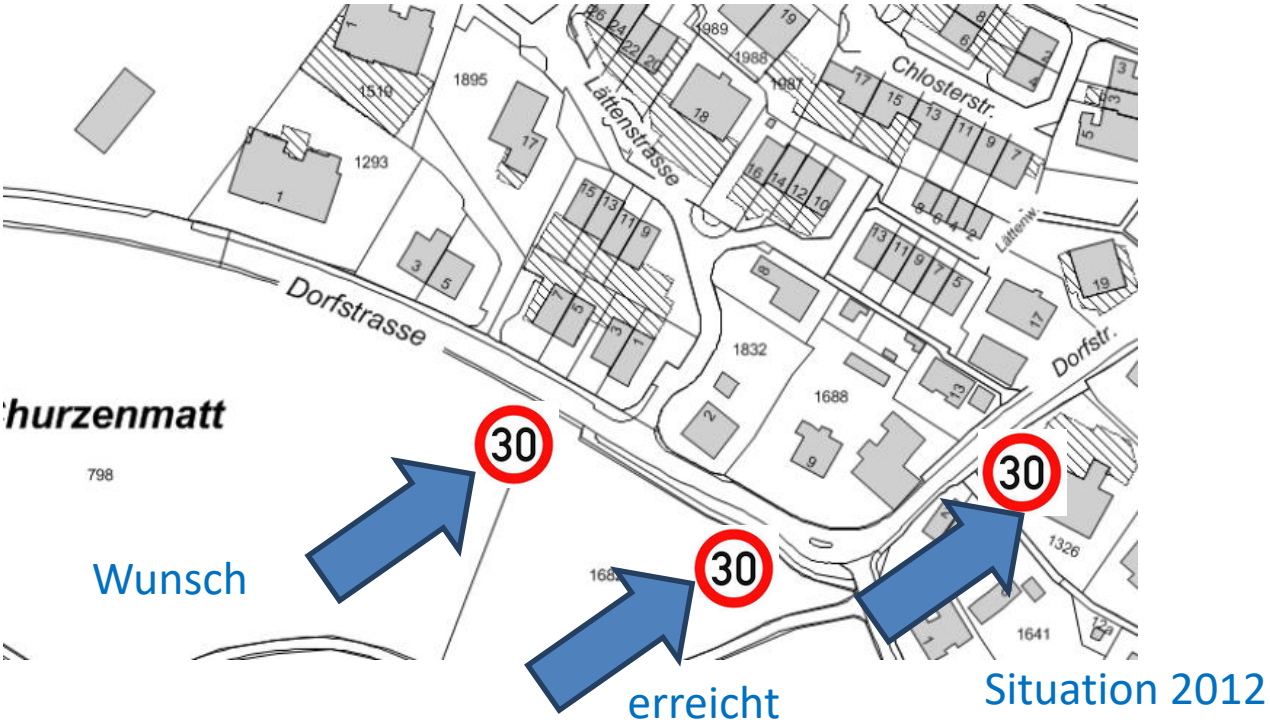
- in einigen Jahren aktuelle Vorschriften Tempo 30-Zonen prüfen

3.4 Grenze Tempo 30 Dorfstrasse Richtung Affoltern am Albis

Ausgangslage

2012 begann die Tempo 30 Zone im Dorf (von Affoltern her kommend) auf der Höhe der Liegenschaft Dorfstrasse 14.

Von einigen BewohnerInnen wird verlangt, die Tafel Tempo 30 Zone bis nach den Einmündung Lättenstrasse in die Dorfstrasse zu verschieben. Dadurch könnten auch die Tempo 30 Zonen „Lätten, „Büelstrasse“ und „Dorfstrasse“ zusammengelegt werden.



Beurteilung

Die gewünschte Verschiebung bedingt massive bauliche Massnahmen auf der Dorfstrasse und ist momentan wohl aussichtslos (da viel zu teuer). Ist zudem eine Kantonsstrasse (es gibt momentan nur zwei Kantonsstrassen im Kt. Zürich mit Tempo 30)

realisierte Massnahmen

2014: Verschiebung der Tempo 30 Tafel vor die Kurve (von Affoltern her kommend). Dadurch Zusammenlegung der Tempo 30 Zonen „Dorfstrasse“ und „Büelstrasse“.

langfristige Massnahmen

spätestens wenn die Dorfstrasse saniert wird, sollen bauliche Massnahmen zur Realisation einer erweiterten Tempo 30 Zone geprüft werden.

3.5 Tempo 30 Lätten

Ausgangslage

Eine Petition bez. Verkehrsberuhigungsmassnahmen wurde Ende August 2015 dem Gemeinderat gesandt (Beilage 5)

In zwei Besprechungen vor Ort wurden mit BewohnerInnen die Gefahren aus ihrer Sicht besprochen. Die Hauptgefahr geht von der fliessenden Grenze Kinderspielplatz/Strasse aus

Begrüsst würde die Einführung einer Tempo 30 Zone

Verschiedene Massnahmen (u.a. farbliche Gestaltung) wurden diskutiert aber wieder verworfen

Beurteilung

Eine Begehung vor Ort zeigt, dass durch das Rückschneiden von Hecken die Übersicht dadurch verbessert wurde

Ein Antrag auf Tempo 30 Zone hat Erfolg, da keine baulichen Massnahmen nötig sind. Es genügt, eine Tempo 30 Tafel beim Quartiereingang zu platzieren (falls die Zone bewilligt wird)

Eine Tempo 20 Zone ist nicht empfehlenswert (Fussverkehr sollte durch Einkaufsmöglichkeiten, Cafés etc. hervorgerufen werden. Das ist im Quartier Lätten nicht der Fall, der Spielplatz genügt nicht).

Messungen mit dem Speedy haben folgende Resultate gezeigt:

Id	von	bis	Dauer (Tage)	Richtung	Anz. Fahrz.	Anz Fahrz /24 h	v85 (km/h)	vmax (km/h)	Kommentar
1	18.09.2015	23.09.2015	5,5	Dorfstrasse ==> Lätten	356	65	23	36	zwei "Ausreisser" > 30 kmh
2	23.09.2015	25.09.2015	1,5	Dorfstrasse ==> Lätten	115	75	23	32	ein "Ausreisser" > 30 kmh
3	25.09.2015	30.09.2015	5	Dorfstrasse ==> Lätten	347	70	24	36	zwei "Ausreisser" > 30 kmh
4	04.10.2015	13.10.2015	8,5	Dorfstrasse ==> Lätten	430	50	25	36	eim "Ausreisser" > 30 kmh
5	13.10.2015	19.10.2015	6	Lätten ==> Dorfstrasse	328	55	24	36	drei "Ausreisser" > 30 kmh

Herbstferien zwischen 3. 10. und 18. 10. 2015

Realisierte Massnahmen

- Eine Tempo 30 Zone Lätten wurde realisiert

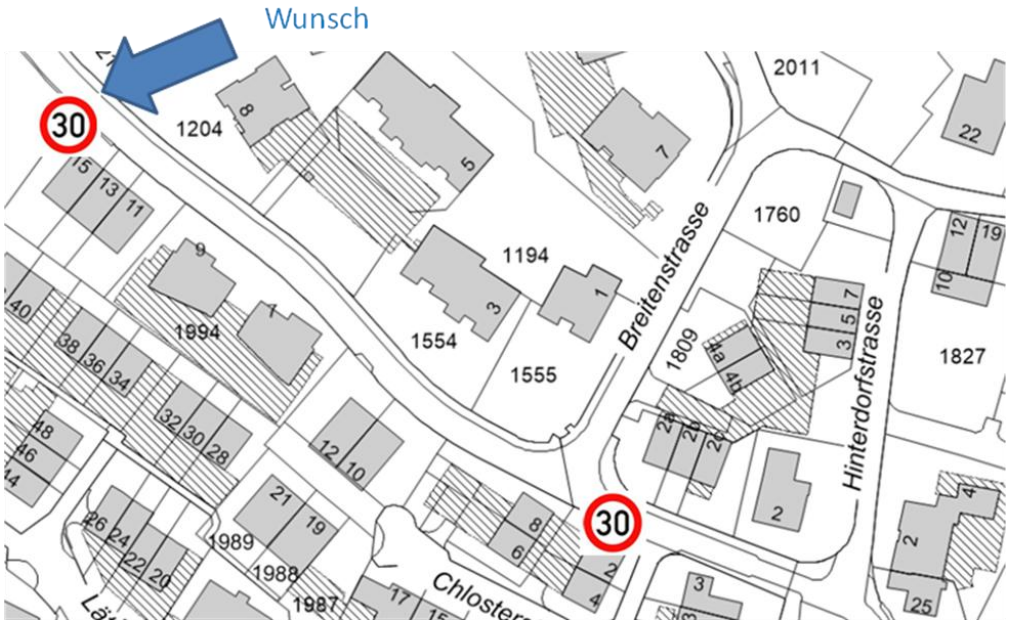
Wirkung der Massnahme

- keine negativen Reaktionen der Anwohner

3.6 Grenze Tempo 30 Sonnenbergstrasse Richtung Müliberg

Ausgangslage

Am Neujahrsapéro 2017 wurde von Anwohnern der Wunsch geäussert, dass die Tempo 30 Zone bis zum Haus Sonnenbergstrasse Nr. 15 verschoben wird.



Beurteilung

Dieses Begehren .kann weiter verfolgt werden, wenn für die Breitenstrasse eine Tempo 30 Zone beantragt wird. Bis dahin hat es keine Chance, da bei der Einfahrt Breitenstrasse wieder ein „Ende Tempo 30 Zone“ signalisiert werden müsste. Auch die Vortrittsregelung bei der Einmündung Breitenstrasse wäre für die Verkehrsteilnehmer schwierig nachvollziehbar.

Weiteres Vorgehen

Ist bei einem allfälligen Antrag „Tempo 30 Breitenstrasse“ anlässlich der Sanierung der Breitenstrasse wieder zu prüfen..

4 Verkehrssicherheit

4.1 Signalisation Allmendstrasse Volg bis Ende Tempo 30 Zone

Ausgangslage

Die Strecke Volg- Einmündung Chräbsgasse ist Teil des Schulweges. Die Schulkinder müssen auf der Strasse laufen, da es kein Trottoir gibt.

Nach Einschätzung eines Anwohners wird zwischen Einmündung Chräbsgasse und Einmündung Friedhofstrasse zu schnell gefahren.

Messungen mit Speedy (vis a vis Allmendstrasse 23)

- vom 25. 6. bis 30. 6. 2015 Richtung Gallenbüel (5,5 Tage)
  - Ca 160 Fahrzeuge/24 Stunden (für diese Richtung)
  - V85: 36 km/h
  - Vmax: 55 km/h (14 „Ausreisser“ > 40 km/h)

- vom 30. 6. bis 7. 7. 2015 (5.5 Tage, 1 Tag nicht gemessen) Richtung Gallenbüel
  - Ca 140 Fahrzeuge/24 Stunden (für diese Richtung)
  - V85: 36 km/h
  - Vmax: 50 km/h (acht „Ausreisser“ > 40 kmh)

Beurteilung

Die Situation Abschnitt Volg – Einmündung Chräbsgasse ist nicht optimal. Eine Begehung vor Ort ergibt jedoch, dass auf diesem Abschnitt am besten nichts gemacht wird

Diskutiert wurde u.a. ein „Längs-Fussgängerstreifen“ (gelbe Markierung mit schrägen Streifen auf dem rechten Strassenrand). Damit müssten aber die Schulkinder zwingend auf diesem Streifen laufen. Gar nicht optimal sind zudem die verschiedenen Parkplätze auf der rechten Seite (von Volg Richtung Chräbsgasse gesehen). Die dort parkierten Autos würden wohl rückwärts über den Längsstreifen fahren.

Nicht opportun ist auch eine Signalisation „Rechtsvortritt“ bei der Einmündung Chräbsgasse und der Einmündung Chileweg. Um den gesetzlich verankerten Rechtsvortritt nicht zu verwässern, sollte diese Markierung nur zurückhaltend eingesetzt werden.

Hingegen sollte bei der Einmündung Chräbsgasse darauf gedrängt werden, dass die Büsche gemäss den gesetzlichen Vorschriften zurückgeschnitten werden

realisierte Massnahmen

- Einbau eines sanften Kissens im Zusammenhang mit der Sanierung Freidhofstrasse bei Verzweigung Allmendstrasse/Friedhofstrasse
- Markierungslinie (weiss) um Aufstellung Tempo 30 Tafel (Verstärkung Torwirkung) vis-a-vis Liegenschaft Allmendstrasse 24
- Tempo 30 Markierungen auf Boden einsetzen
- Periodisches Rückschneiden Büsche Einmündung Chräbsgasse
- Wegweiser „Gallenbüel“ bei der Einmündung Friedhofstrasse/Dorfstrasse (um alle Zufahrten zum Schulareal Gallenbüel gleich zu behandeln)

Beurteilung der realisierten Massnahmen

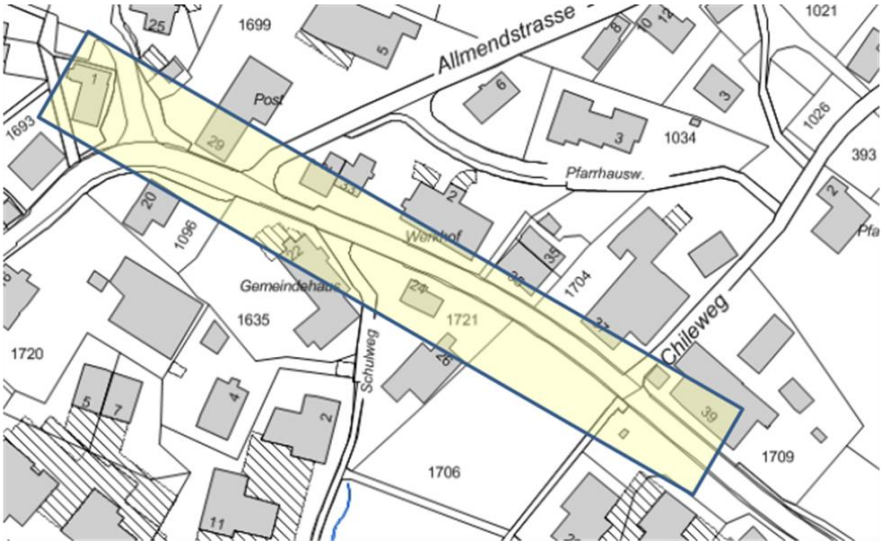
Die gemessene v85 konnte gemäss einer Messung nach dem Einbau des Kissens um ca 3 km/h gesenkt werden. Ob der Effekt langfristig anhält, wurde bis jetzt nicht überprüft.

4.2 Dorfstrasse Rest. Eichhörnli bis Dorfstrasse 39

Ausgangslage

Die Sonnenbergstrasse resp. die Dorfstrasse wird an verschiedenen Stellen durch Schulkinder überquert

Bei der Verkehrsinstruktion wird diese Situation geübt



Beurteilung

- Situation wird vom Verkehrsinstruktor nicht als gefährlich erachtet

kurzfristige Massnahmen

- keine

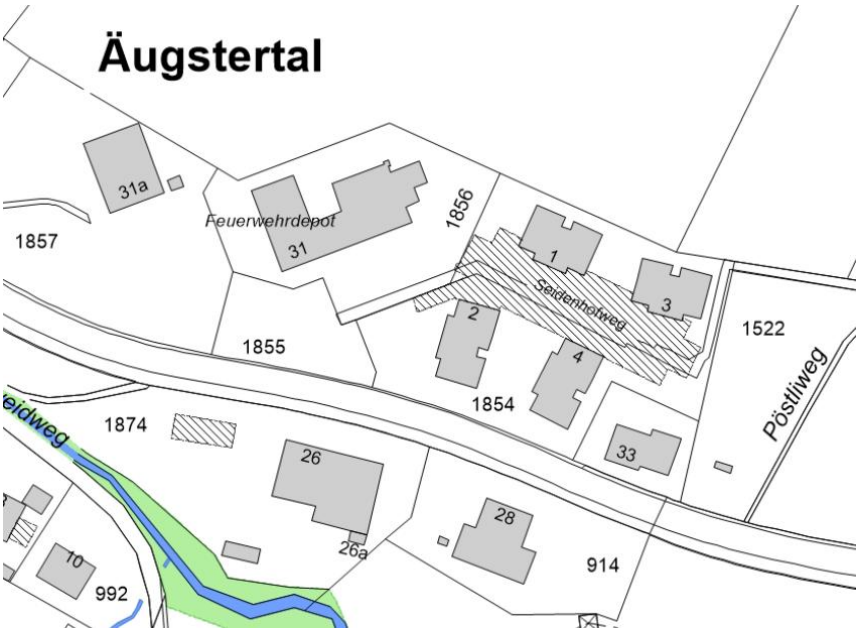
langfristige Massnahmen

- keine

4.3 Reppischtalstrasse

Ausgangslage

Im Bereich Fabrik muss die Reppischtalstrasse von Schulkindern überquert werden, um zum Schulbus zu gelangen



Beurteilung

Die Situation ist nicht optimal, ein Fussgängerstreifen mit Mittelinsel wäre wünschenswert, aber gemäss Kapo nicht möglich (Strassenbreite)

kurzfristige Massnahmen

- Einsatz des Speedy mit Anzeige
- Gesuch GR um periodische Radarkontrollen durch Kapo bei zu hohem v85

langfristige Massnahmen

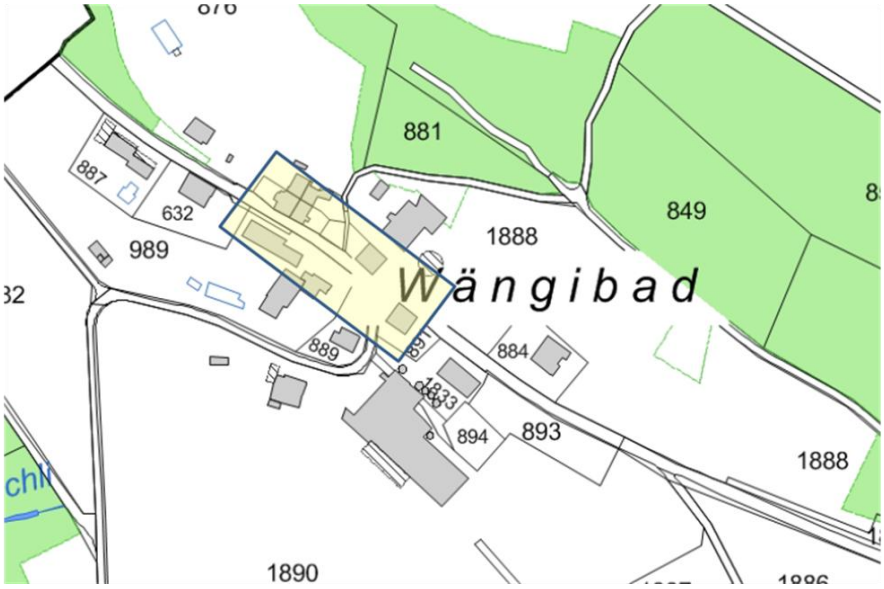
bei Strassensanierung Reppischtalstrasse Mitteinsel prüfen (5 Jahre vor Sanierung anmelden!)

evt. Anzahl Fussgängerstreifen reduzieren

4.4 Wängibad

Ausgangslage

Bewohnerinnen des Weilers Wängibad fordern Massnahmen für mehr Sicherheit im Bereich Kinderspielplatz



Tempo 30 wird nach der Einschätzung der Anwohner oft nicht eingehalten. Im Kern des Wängibads eher noch als bei Beginn/Ende der Tempo 30 Zone

Eine Messung mit dem Speedy im Zentrum ergab folgende Werte (Messung Richtung Nordwesten mit Anzeige). V85 beträgt 35km/h, vexc in % 33.5% (d.h. 1/3 aller Verkehrsteilnehmer fahren schneller als 30km/h), vmax ist 55km/h.

Gemäss den Teilnehmern hat sich die Situation während der Aufstellung des Speedy verbessert

Beurteilung

Die Situation ist von Frühling bis Herbst nicht optimal, wenn die Kinder draussen spielen.

Eine Begehung vor Ort zeigt, dass die Situation wohl mit wenig Massnahmen verbessert werden kann

Realisierte Massnahmen

Beim Brunnen wird durch die Bewohner ein zusätzlicher Topf aufgestellt

Um die Töpfe wird Richtung Strasse eine weisse Markierung aufgebracht

Innerhalb der Weilerzone werden die Bodenmarkierungen „Tempo 30“ aufgefrischt

Periodisch wird der Speedy aufgestellt und bei zu hohem Wert v85 bei der Kapo durch den Gemeinderat Radarkontrollen beantragt

Langfristige Massnahmen

bauliche Massnahmen bei Sanierung Strasse prüfen (z.B. sanfte Schwellen)

evt. farbige Markierungen (siehe Beilage B6)

5 Verkehrsberuhigung

5.1 Gebiet zwischen Volg und „Gmeindschüür“

Ausgangslage

Im Bericht GVK Etappe 1 wird empfohlen: „mit hoher Prio Neugestaltung prüfen, wobei nicht Tempo 20 im Vordergrund steht. Strassenstück wird 2013 so oder so saniert.“

In Beilage 6 sind Ideen für die farbliche Gestaltung skizziert.

Beurteilung

Auf die farbliche Gestaltung des Platzes wird verzichtet, da dieses Mittel auf Gemeindegebiet sehr sparsam eingesetzt werden soll

Realisierte Massnahme

Im Zusammenhang mit der Strassensanierung Allmendstrasse in diesem Abschnitt wurden zwei neue Bauminseln erstellt

Auch der private Bereich des Platzes wurde durch die Eigentümerin saniert.

geplante Massnahme

keine

5.2 Gestaltung Mülibergstrasse im Weiler „Müliberg“

Ausgangslage

Bei Abschluss des Berichtes GVK Etappe 1 war der Fussgängerstreifen an einem sehr ungünstigen Ort.

Der Kanton plante für 2015/2016 die Sanierung der Mülibergstrasse im Bereich Weiler Müliberg. Geplant war eine schnurgerade, auf die Bedürfnisse des motorisierten Verkehrs abgestimmte „Gestaltung“.

Beurteilung

Der Strassenabschnitt durch den Weiler Müliberg ist eine gute Gelegenheit, Ideen aus dem Bericht GKLS umzusetzen.

Realisierte Massnahme

Buchstäblich in letzter Minute konnte der Gemeinderat Einfluss nehmen auf die Sanierung (Beilagen 7 und 8). Der Kanton hat fast alle Vorschläge in seine Planung übernommen.

Der Strassenabschnitt (inkl. Fussgängerstreifen) ist nach Meinung der Verfasser dieses Berichtes ein gelungenes Beispiel für eine Strassensanierung, bei der die Anliegen aller Beteiligten möglichst berücksichtigt werden.

geplante Massnahme

keine

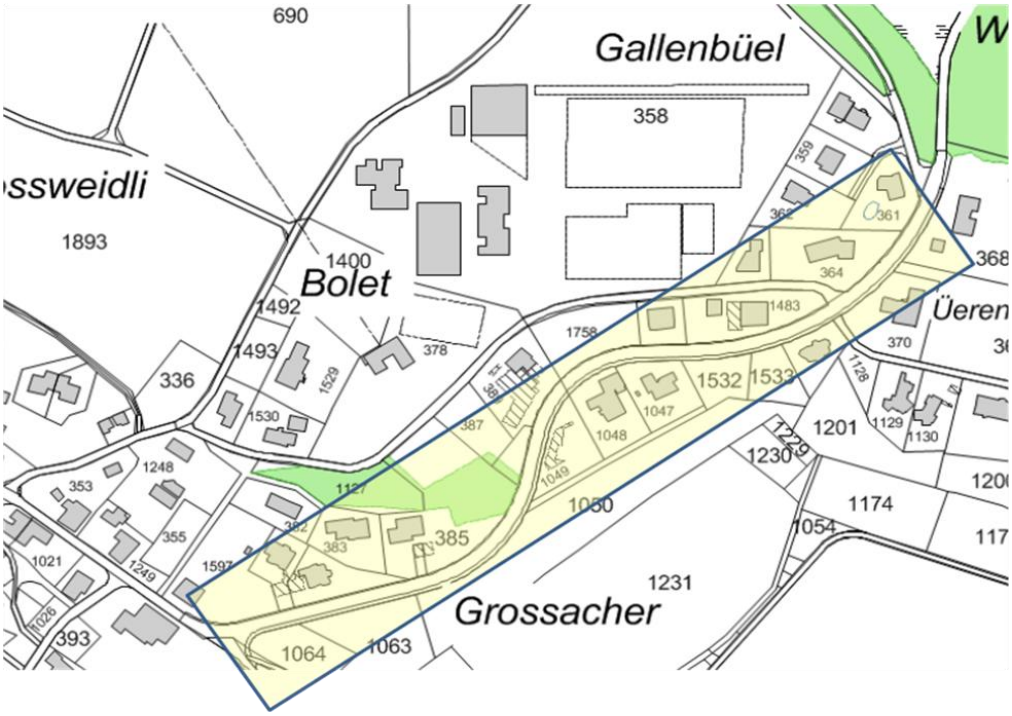
5.3 Signalisation Allmendstrasse Ende Tempo 30 Zone bis Wolfenstalstrasse

Ausgangslage

Gemäss Bericht GVK Etappe 1 ist eine Tempo 30 Zone für die Allmendstrasse auf Grund der Anforderungen der Zürcher Kantonspolizei momentan nicht realistisch.

In Beilage 5 ist eine alternative Lösungsmöglichkeit mit Farbmarkierungen skizziert.

Für den Test dieser Farbmarkierungen wurde jedoch die Breitenstrasse ausgewählt, da sie so oder so in einigen Jahren saniert werden muss.



Beurteilung

Situation nicht optimal, aber keine kurzfristigen Massnahmen nötig

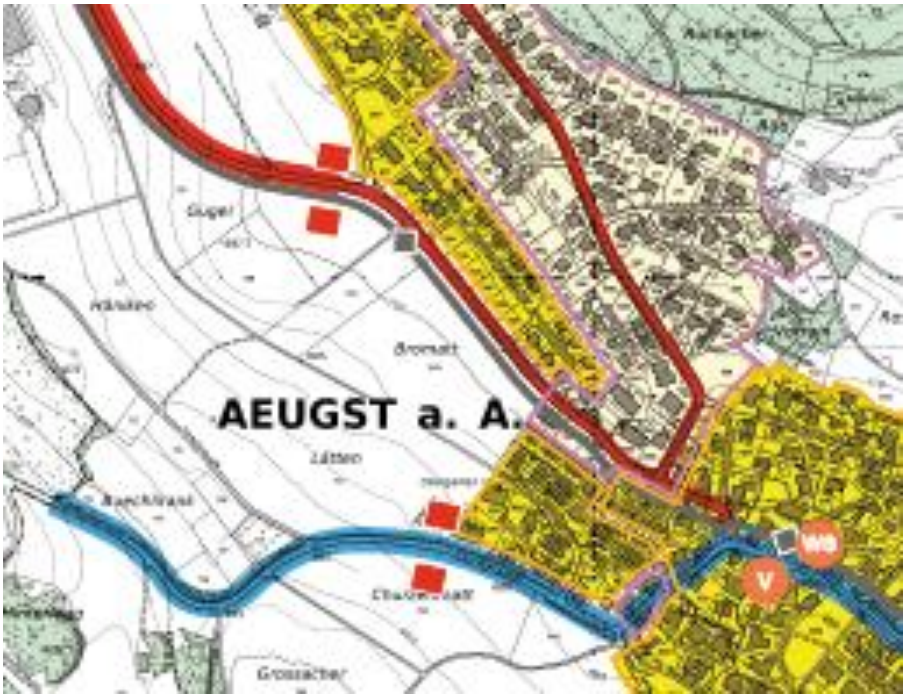
langfristige Massnahmen

- Markierung à la Breitenstrasse prüfen (falls Test Breitenstrasse positiv)
- in einigen Jahren aktuelle Vorschriften Tempo 30-Zonen prüfen

5.4 Eingangstor Dorfstrasse

Ausgangslage

Im regionalen Verkehrsrichtplan sind sowohl an der Dorfstrasse als auch an der Sonnenbergstrasse je ein Tor vorgesehen.



Beurteilung

Tor ist nötig, da die heutige Strassengestaltung dazu einlädt, zu schnell zu fahren (siehe auch Bericht GKLS Kapitel 5.2)

Massnahme

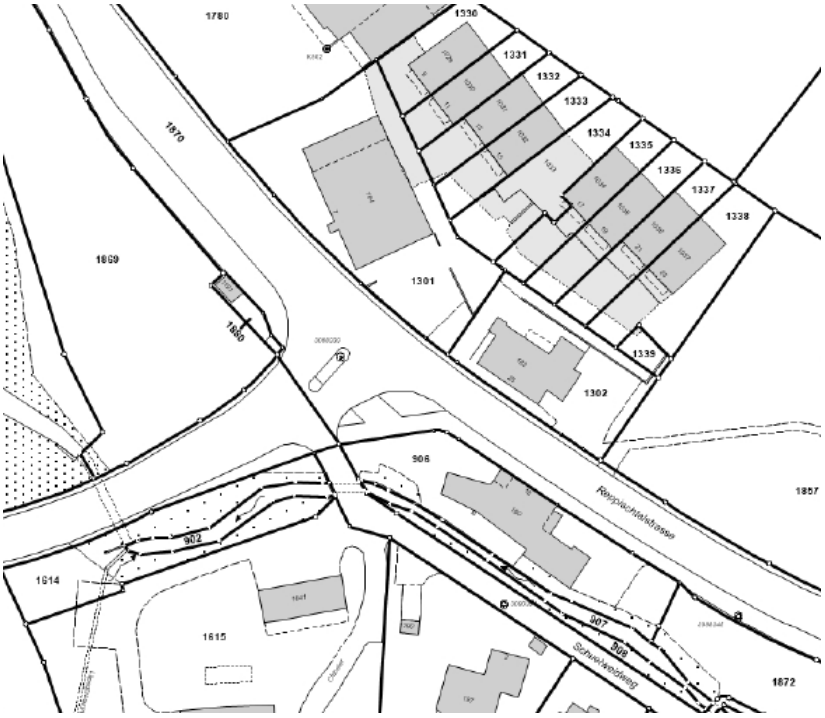
Momentan ist der Gemeinderat in Kontakt mit dem Kanton bezüglich der Finanzierung dieses Tores.

6 Diverses

6.1 Kreisel im Aeugstertal

Ausgangslage

Im Bericht GVK Etappe 1, Kapitel 6.8 wird die Einmündung Mülibergstrasse in die Reppischtalstrasse als gefährlich eingestuft.



Beurteilung

Zusammen mit dem Büro Visioplan wurde dem Kanton die Realisierung eines Minikreisels bei der Einmündung vorgeschlagen. Dieser Vorschlag wurde vom Kanton nicht akzeptiert.

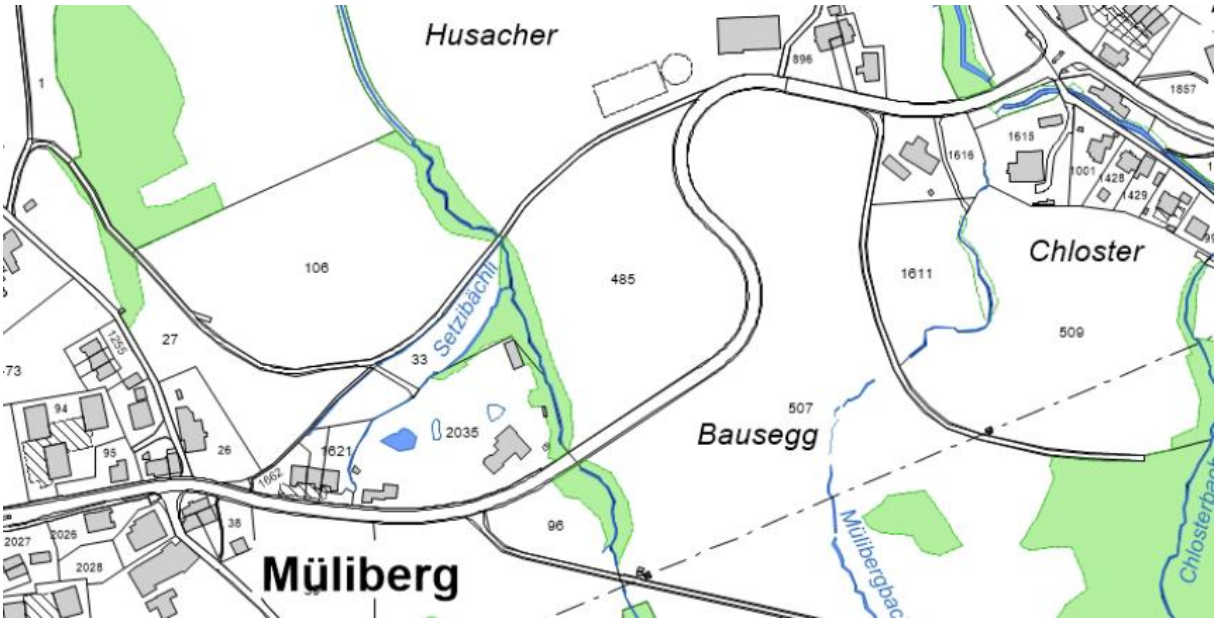
Realisierte Massnahme

Im Rahmen der Umlegung Reppisch wird das Gebiet bei der Einfahrt neu gestaltet. Der Einlenker in die Mülibergstrasse wurde verkleinert und die Fussgängerquerung/Insel verlängert.

6.2 Fahrradweg Müliberg - Aeugstertal

Ausgangslage

Zwischen Aeugstertal und Müliberg soll ein durchgehender Fahrradstreifen realisiert werden.



Massnahme

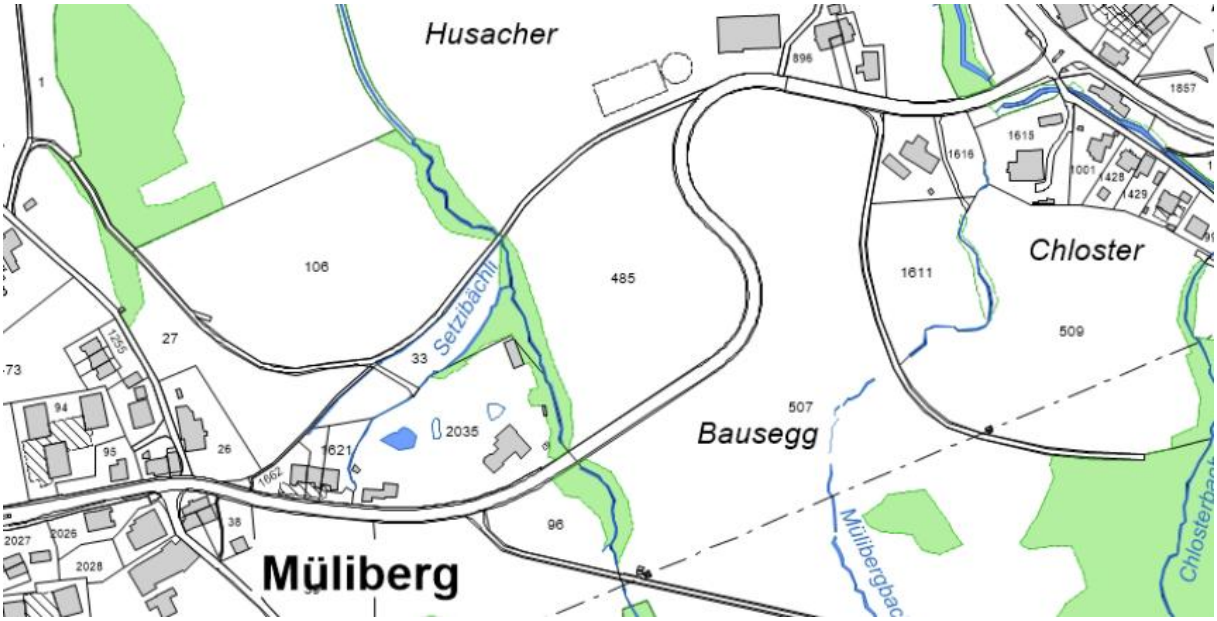
Ein entsprechender Antrag des Gemeinderates wurde vom Kanton abgelehnt, obwohl diese Strecke im kommunalen und regionalen Verkehrsplan als Radweg aufgeführt ist.

Begründung: Strasse zu schmal für zusätzlichen Fahrradstreifen.

6.3 Fussweg Müliberg - Aeugstertal

Ausgangslage

Gewünscht wird eine durchgehender Fussweg vom Müliberg ins Aeugstertal



Realisierte Massnahme

Wurde im Rahmen des Projektes „Umlegung Reppisch“ realisiert.