



Projekt

Gesamtrevision Richt- und Nutzungsplanung Gemeinde Hedingen Sanierungs- und Aufwertungskonzept Fusswegnetz



Auftraggeber **Gemeindeverwaltung Hedingen**
Abteilung Bau und Sicherheit
Zürcherstrasse 27
CH-8908 Hedingen

Bericht-N° 1834-05-100
Projekt-N° 1834

Datum 15. März 2019
Version 0.3

Entwurf Gemeinderat

AKP
Verkehringenieur AG

Eichstrasse 25
CH-8045 Zürich

Habsburgerstrasse 26
CH-6003 Luzern

Tel. 058 261 61 00
www.akpag.ch
info@akpag.ch

Projekt Gesamtrevision Richt- und Nutzungsplanung Gemeinde Hedingen
Sanierungs- und Aufwertungskonzept Fusswegnetz / **Entwurf Gemeinderat**
Seite I

IMPRESSUM

Verfasser AKP Verkehrsingenieur AG
Andreas Kaufmann (AK), Rebekka Künzli (RK), Michael Schirmer (MS)
Dateiname 1834-05-200_Sanierungs- und Aufwertungskonzept Fusswegnetz, Hedingen
Letzte Änderung 15. März 2019

REVISIONSVERMERKE

Version 0.1
Datum 14. Februar 2019
Visum AK, RK, MS
Art der Änderung Entwurf Kerngruppe

Version 0.2
Datum 01. März 2019
Visum AK, RK
Art der Änderung Entwurf Planungskommission (bereinigt nach Kerngruppensitzung 22.02.2019)

Version 0.3
Datum 15. März 2019
Visum AK, RK
Art der Änderung Entwurf Gemeinderat (bereinigt nach Planungskommissionsitzung 11.03.2019)

INHALTSVERZEICHNIS

1	Ausgangslage und Aufgabenstellung	1
2	Grundlagen	1
3	Rahmenbedingungen und Analyse	2
3.1	Übersicht Planungsinstrumente und weitere Planungen	2
3.1.1	Fusswege von regionaler Bedeutung	2
3.1.2	Kommunaler Richtplan	3
3.2	Anliegen Anwohner und Grundeigentümer	4
3.3	Bestand und Analyse	6
3.3.1	Ziele und Quellen Fussverkehr	6
3.3.2	Schulwege	7
4	Ziele und Leitsätze	8
5	Kategorien	9
6	Fusswegnetz	10
6.1	Übersicht Fusswege	10
6.2	Optimierungen und Erweiterungen des Fusswegnetzes	12
6.3	Steckbriefe zu klärende Fusswege	14
6.4	Steckbriefe Erweiterungen Fusswegnetz	18
6.5	Steckbriefe Optimierungen Fusswegnetz	25
6.6	Massnahmen Querungsstellen Schulwegnetz	37
7	Schlussfazit und Übersicht Massnahmen	44

BEILAGEN

1834-04-201. Sanierungs- und Aufwertungskonzept Fusswegnetz Hedingen.
Quellen und Ziele des Fussverkehrs. 1:5'000. AKP Verkehrsingenieur AG. V0.3. 15.03.2019.

1834-04-202. Sanierungs- und Aufwertungskonzept Fusswegnetz Hedingen.
Schulwegnetz. 1:5'000. AKP Verkehrsingenieur AG. V0.3. 15.03.2019.

1834-04-203. Sanierungs- und Aufwertungskonzept Fusswegnetz Hedingen.
Eigentum Strassen und Wege. 1:5'000. AKP Verkehrsingenieur AG. V03.15.03.2019.

1834-04-204. Sanierungs- und Aufwertungskonzept Fusswegnetz Hedingen.
Massnahmenübersicht. 1:5'000. AKP Verkehrsingenieur AG. V0.3. 15.03.2019.

1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

Im Rahmen des Sanierungs- und Aufwertungskonzeptes für das Fusswegnetz werden die Anforderungen an verschiedene Kategorien von Fusswegverbindungen definiert. Basierend darauf wird ermittelt, welche Verbindungen sich nach den Anforderungen welcher Kategorien ausgestalten lassen respektive diese schon erfüllen.

So können direkte, vertikale Verbindungen mit grösseren Längsgefällen für mobile, sportliche Personen interessant sein, da sie ein rasches Vorankommen ermöglichen. Nicht alle diese Verbindungen lassen sich aber behindertengerecht und für weniger mobile Personen ausgestalten, da das Gelände schlicht zu steil ist. Deshalb wird auch für diese Personengruppen ein lückenloses Wegnetz angeboten, welches die entsprechenden Anforderungen erfüllt und welches durch die direkten Verbindungen ergänzt wird.

Aus der Analyse wird anschliessend ein Fusswegnetz definiert, welches sich aus Verbindungen verschiedener Kategorien zusammensetzt. Dieses Fusswegnetz zeigt die Verbindungen zu den bedeutenden Quellen und Ziele für alle Nutzergruppen auf. Die Anforderungen der verschiedenen Benutzergruppen werden dabei berücksichtigt. Ein besonderer Stellenwert wird bei der Definition des Fusswegnetzes der Sicherheit entlang von Schulwegen eingeräumt.

Schliesslich zeigt das Sanierungs- und Aufwertungskonzept für das Fusswegnetz die erforderlichen Massnahmen auf, welche zur Erfüllung der Anforderungen der jeweiligen Fusswegkategorie sowie zur Schliessung der Netzlücken erforderlich sind.

2 Grundlagen

- [1] Bundesamt für Strassen (ASTRA). Fussverkehr Schweiz. Fusswegnetzplanung. Handbuch. 2015
- [2] Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen. Richtlinien „Behindertengerechte Fusswegnetze“ Strassen – Wege – Plätze. Mai 2003.
- [3] Vereinigung Schweizer Verkehrsfachleute (VSS). SN 640 201. Geometrisches Normalprofil. Oktober 1992
- [4] Vereinigung Schweizer Verkehrsfachleute. SN 640 070. Fussgängerverkehr. Grundnorm. Februar 2009
- [5] Kanton Zürich. Amt für Verkehr. Fachstelle Fuss- und Wanderwege. Kommunale Fusswegnetzplanung. Merkblatt. September 2018
- [6] Kanton Zürich. Regionaler Richtplan Knonaueramt. Siedlung und Landschaft. 15. November 2017
- [7] Kanton Zürich. Regionaler Richtplan Knonaueramt. Verkehr. 15. November 2017
- [8] Gemeinde Hedingen. Leitbild 2007. Ohne Datum.
- [9] Gemeinde Hedingen. Bau- und Zonenordnung. 3. Februar 2005

3 Rahmenbedingungen und Analyse

3.1 Übersicht Planungsinstrumente und weitere Planungen

3.1.1 Fusswege von regionaler Bedeutung

Die regionalen Fuss- und Wanderwege führen vom Bahnhof aus in Richtung Norden, Osten und Süden. In Richtung Bonstetten sind zwei Wege eingetragen, einer östlich (Schurtenstrasse) und einer westlich (Eimattstrasse) der Bahnlinie. Nach Osten führt ein regionaler Fuss- und Wanderweg über die Bachtalenstrasse in Richtung Dürrenbach, nach Südosten einer über die Haldenstrasse in Richtung Affoltern am Albis und ein weiterer über die Alte Haldenstrasse östlich an Affoltern vorbei. Auf der westlichen Seite des Dorfes führt der regionale Eintrag in Richtung Süden dem Höfibach entlang.

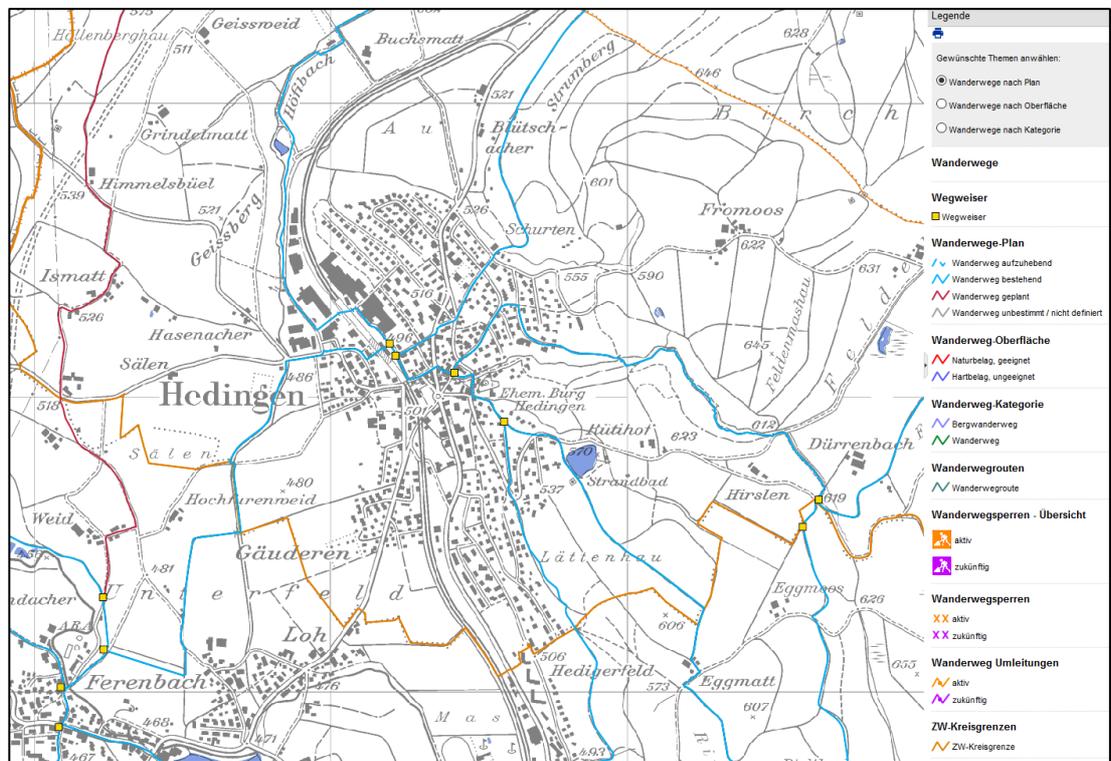


Abb. 1 Übersicht GIS Kanton Zürich Wanderwege

3.1.2 Kommunalen Richtplan

Ein grosser Teil der Fusswege (rot punktiert) sind im regionalen Richtplan als Fuss- und Wanderwege eingetragen und realisiert (siehe Abb. 2). Daneben sind die wichtigsten Verbindungen innerhalb des Dorfes festgelegt, wobei nur jener durch den Grasrebenweg bzw. die Grasrebenstrasse als geplant bezeichnet ist.

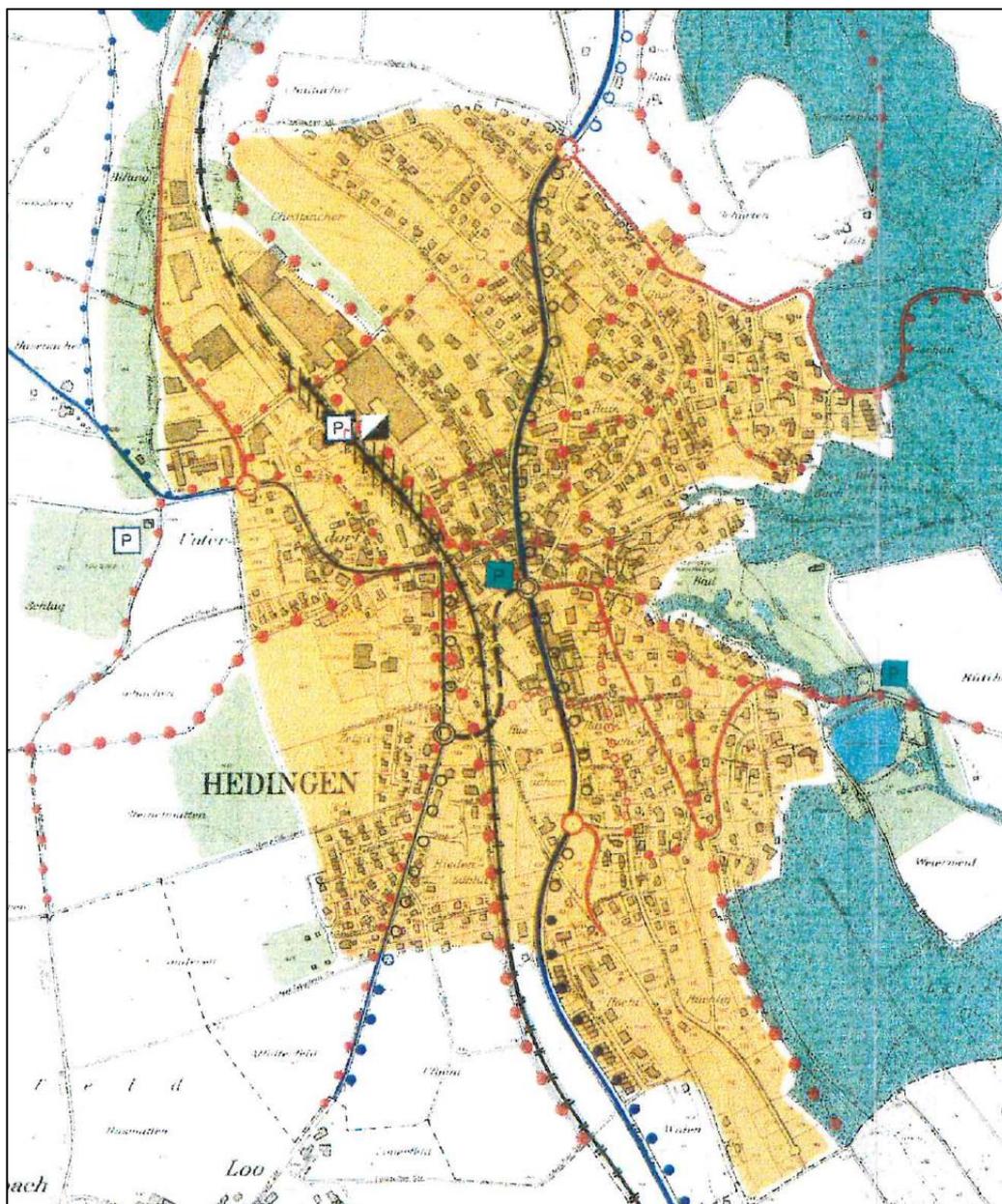


Abb. 2 Gültiger kommunaler Richtplan aus dem Jahr 1995

3.2 Anliegen Anwohner und Grundeigentümer

Um die Bevölkerung in die Gesamtrevision der kommunalen Richt- und Nutzungsplanung einzubinden, wurde am 03.11.2018 ein Workshop durchgeführt. In Gruppen sammelten die Teilnehmenden zuerst die Stärken/Schwächen, Chancen/Risiken und Visionen für Hedingen. Anschliessend konnten die Teilnehmenden diese Themen mit Punkten gewichten.

In einem zweiten Teil setzten sich die Bewohner Hedingens nach ihren Wohnquartieren zusammen, um die charakteristischen Merkmale ihres Quartiers zu bezeichnen und die Vorstellung einer Verdichtung zu thematisieren.

Aus dem Workshop wurden folgende Anliegen bezüglich dem Fusswegnetz, gegliedert nach den Quartieren (vgl. Abb. 3), gesammelt und in die Analyse miteinbezogen:

Sunnematt / Langacher:

- Querung Hauptstrasse (Zürcherstrasse) mit Lichtsignal erwünscht (mehr Sicherheit für Schulweg)
- Mehr Fussgängerstreifen (Sunnemattstrasse / Römerweg)

Unterdorf / Schachen:

- Erschliessung über Fusswege
- gefährliche Fussgängerverbindungen
- Schulweg durch Quartier ist zu prüfen

Letten / Halden / Widenacher:

- Winterdienst bei Fusswegen mangelhaft
- Behinderung der Fusswege durch Barrieren
- Wanderwege schlechter Zustand (z.B. Richtung Affoltern)

Kaltacker / Chratzacker / Hofacker:

- Schlechte Verbindungswege für Fussgänger (Sunnematt / Kaltacker / Chratzacker)
- Barrierefreier Zugang zum Unterdorf von Ernst Schweizer AG (z.B. via Lift) erwünscht

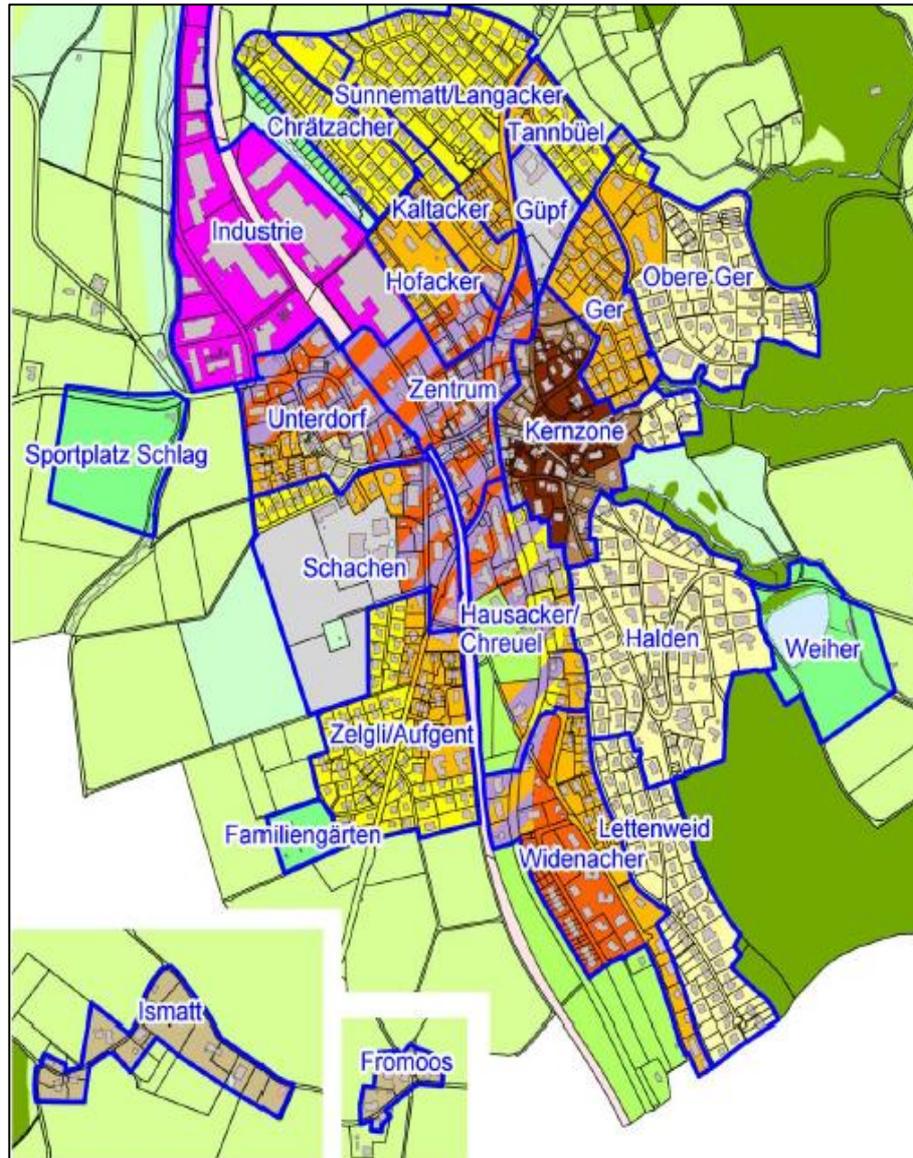


Abb. 3 Quartiereinteilung

3.3 Bestand und Analyse

3.3.1 Ziele und Quellen Fussverkehr

Mit Ausnahme des Hedigerweiher, der Familiengärten und der Bushaltestelle „Hausacker“ liegen alle grösseren Ziele und Quellen des Fussverkehrs nahe dem Zentrum. Die Industrie konzentriert sich im westlichen Teil von Hedingen, während sich Dienstleistungen, Gewerbe und Einkaufsmöglichkeiten im Zentrum und entlang der Zürcher- / Affolternerstrasse verteilen.

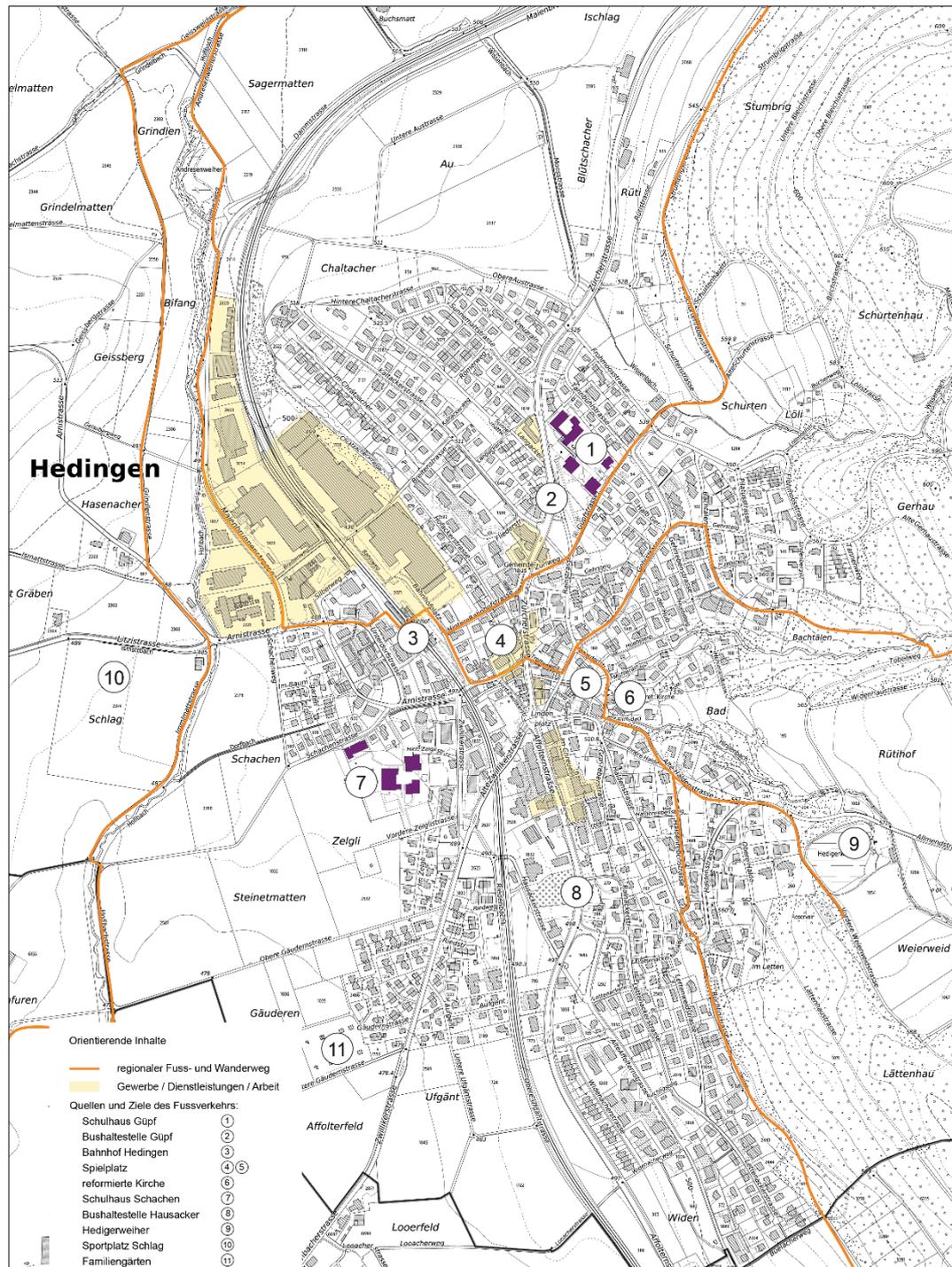


Abb. 4 Quellen und Ziele des Fussverkehrs (vgl. Planbeilage 1834-04-201)

3.3.2 Schulwege

Die Schulanlagen Güpf und Schachen beherbergen sowohl Kindergarten wie auch Primar- und Mittelstufe. Die Sekundarschule ist im Schulhaus Güpf konzentriert, während ein Hort / Mittagstisch im Schulhaus Schachen untergebracht ist. An beiden Standorten gibt es eine Turnhalle und einen Aussensportplatz. Die Distanzen sind im Allgemeinen recht kurz, nur aus dem südlichen Teil der Gemeinde ist der Weg zum Schulhaus Güpf mehr als einen Kilometer lang.

Da ausser auf der Zürcher- / Affolternstrasse und der Zwillikerstrasse / Alten Zwillikerstrasse im ganzen Gemeindegebiet Tempo 30 signalisiert ist, bieten sich grundsätzlich alle kommunalen Strassen als Schulwege an. Bei den meisten stärker befahrenen Strassen gibt es zudem mindestens einseitige Trottoirs. Dies gilt auch für die Schulwege zu den Höfen ausserhalb des Siedlungsgebiets. Einzelne Übergänge sind allerdings nicht ideal und im Winter können die teils steilen Wege und Treppen schwierig zu passieren sein.

Gerade für Schülerinnen und Schüler ist die geringe Durchlässigkeit der Wohnquartiere für den Fussverkehr ein Manko. Anstatt gefahrlos und direkt zwischen den Häusern hindurch zu den Schulen zu gelangen, müssen an gewissen Orten Umwege in Kauf genommen werden, welche teilweise entlang von Hauptstrassen führen.

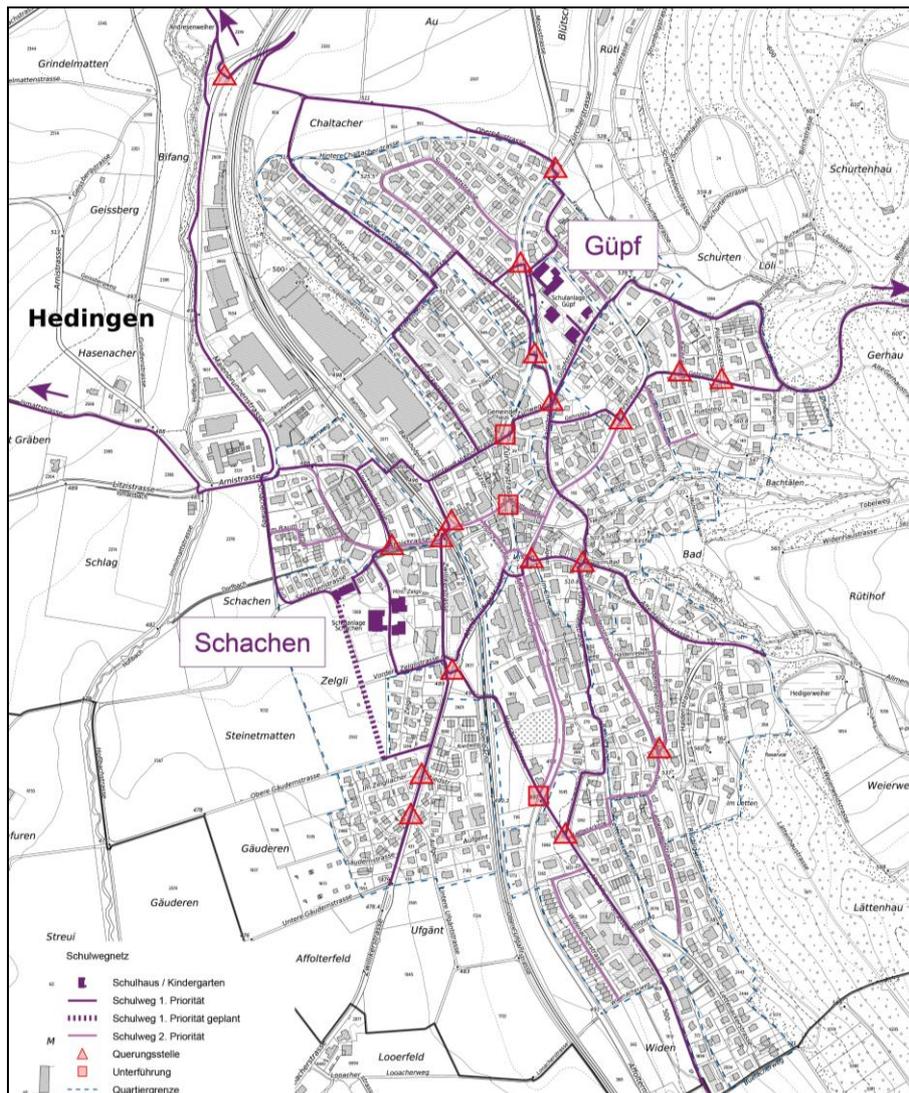


Abb. 5 Analyse Schulwegnetz (vgl. Planbeilage 1834-04-202)

4 Ziele und Leitsätze

Seniorinnen und Senioren machen einen immer grösseren Teil der Bevölkerung aus. Dies trifft auch auf die Bevölkerungszusammensetzung in Hedingen zu. Ihre physische und psychische Leistungsfähigkeit ist je nach Gesundheitszustand eingeschränkt (siehe Abb. 6). Diese Einschränkungen führen auch zu Auswirkungen auf das Verhalten im Verkehr und sie kumulieren sich mit fortschreitendem Alter. Dies führt somit zu vergleichbaren Anforderungen, wie sie auch für gehbehinderte Personen gelten.

Die Bedürfnisse der alternden Bevölkerung und Menschen mit Behinderung werden als Leitsätze für die Erarbeitung von Massnahmen für die Sanierung und Aufwertung des Fusswegnetzes in Hedingen genommen. Es wird ein zusammenhängendes Netz erstellt, dem die Anforderungen für behindertengerechtes Bauen zu Grunde gelegt werden. Aufgrund der Topografie und der damit zusammenhängenden grossen Steigung im Osten der Gemeinde ist es nicht überall möglich, alle Anforderungen zu erfüllen.

Typische physische und psychische Eigenschaften der Benutzergruppen und deren Auswirkungen auf das Verhalten im Verkehr				
Benutzergruppe	Eigenschaften		Auswirkungen im Verkehr	
	Physische	Psychische		
Kinder (ohne Begleitung von Erwachsenen)	<ul style="list-style-type: none"> - Sichtfeld begrenzt - Geringe Körpergrösse - Richtungshören schwierig - Schnell, geschickt 	<ul style="list-style-type: none"> - Emotionen nicht beherrscht - Wahrnehmung von Gefahren eingeschränkt - Auf Bezugspersonen fixiert 	<ul style="list-style-type: none"> - Unberechenbar - Unerwartetes Auftauchen - Sichere Situation wird plötzlich gefährlich - Nicht gut sichtbar 	
Jugendliche	<ul style="list-style-type: none"> - Alle Sinne ausgebildet - Hohe Leistungsfähigkeit - Sehr schnell und wendig 	<ul style="list-style-type: none"> - Selbstbewusst - Emotional - Unterschätzung von Gefahren - Überschätzung Fähigkeiten 	<ul style="list-style-type: none"> - Unerwartetes Verhalten - Regelübertretungen - Unangepasstes Verhalten 	
Erwachsene	<ul style="list-style-type: none"> - Alle Sinne ausgebildet - Gute körperliche Verfassung - Schnell und beweglich 	<ul style="list-style-type: none"> - Gewohnheitsorientiert - Gefahrenbewusst - Durch Aufgabe oder andere Gedanken abgelenkt 	<ul style="list-style-type: none"> - Unüberlegte Handlungen - Spontanes Missachten von Regeln 	
Senioren, Seniorinnen	<ul style="list-style-type: none"> - Sichtfeld begrenzt - Motorisch eingeschränkt - Sehen und Hören eingeschränkt - Langsam 	<ul style="list-style-type: none"> - Gewohnheitsorientiert - Eingeschränktes Reaktionsvermögen - Verzögerte Entscheidungsabläufe 	<ul style="list-style-type: none"> - Hindernisempfindlich - Mehr Zeitbedarf z.B. für Querung - Unerwartete Handlung 	
Menschen mit Behinderung	Gehbehinderte	<ul style="list-style-type: none"> - Auf Hilfsmittel angewiesen - Motorisch eingeschränkt - Teilweise langsam 	<ul style="list-style-type: none"> - Eingeschränktes Reaktionsvermögen 	<ul style="list-style-type: none"> - Hindernisempfindlich - Grösserer Platzbedarf, Breiten - Umwegempfindlich
	Sinnesbehinderte	<ul style="list-style-type: none"> - Sehfähigkeit und Hörfähigkeit eingeschränkt - Sichtfeld begrenzt 	<ul style="list-style-type: none"> - Interpretation des Verkehrsgeschehens erschwert - Verändertes Reaktionsvermögen 	<ul style="list-style-type: none"> - Benötigen taktile und akustische Führung - Unerwartete Handlung
Benützer fahrzeugähnlicher Geräte	<ul style="list-style-type: none"> - Schneller als Fussgänger - Labiles Gleichgewicht - Begrenzte Bremsmöglichkeit - Wenig Platzbedarf 	<ul style="list-style-type: none"> - Reaktionsvermögen überfordert - Eingeschränkte Wahrnehmung - Risikobereit - Wenig Gefährdungsbewusstsein 	<ul style="list-style-type: none"> - Unerwartetes Auftreten - Regelübertretungen - Tempo wird unterschätzt 	

Abb. 6 Typische Eigenschaften von Benutzergruppen und Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten (Quelle: VSS-Norm SN 640 070)

5 Kategorien

5.1 Einteilung nach Kategorien

Das Wegnetz wird für drei Kategorien mit unterschiedlichen Randbedingungen aufgebaut:

- Kategorie I: Fusswegnetz für Personen mit eingeschränkter Mobilität (Rollstühle, Rollatoren etc.), Gepäck oder Kinderwagen → Fokus auf sichere Querungsstellen und gute Wegführung, guter Winterdienst
- Kategorie II: Fusswegnetz mit schnellen und direkten Querverbindungen, für sportlich mobile Personen → Fokus auf möglichst kurze Wege
- Kategorie III: Schulwege → Fokus auf Sicherheit und Übersichtlichkeit

5.2 Anforderungen der Kategorien

Für die drei Kategorien gelten unterschiedliche Anforderungen, welche nach den unterschiedlichen Kriterien folgendermassen definiert werden:

Kategorie I:

[Quellen: Für eingeschränkte Mobilität, Behindertengerecht nach SN 521 500, Empfehlungen Fachstelle für behindertengerechtes Bauen]

- keine Treppen
- Einfache Querungsstellen, möglichst gerade zum Trottoirrand, Inselbreite > 1.80 m
- Max. Neigung Rampe 6 - 12%, bei > 6% mit Handlauf versehen (bestehende Anlagen), max. Quergefälle 2%
- Belag: eben hart und möglichst fugenlos, keine Chaussierung, keine Natursteinpflasterung, keine Rasengittersteine
- Mindestbreite: 1.50 - 1.80 m, Ausweichstellen im Abstand von 50 m bei Breiten < 1.80 m
- Minimale lichte Höhe: 2.10 - 2.35 m
- Manövrier- und Wendeflächen bei Richtungsänderungen
- Ausreichende Beleuchtung
- keine Absätze ausser zur baulichen Abtrennung von Fahrbahn (min. 3 cm Anschlag)
- Wegführung am Fahrbahnrand möglich bei Erschliessungsstrasse mit geringem Tempo und wenig Verkehr
- Absturzhöhen über 40 cm durch Geländer oder Schranken absichern
- Schranken und Schikanen, freistehende Hindernisse (Poller, Papierkörbe, etc.) vermeiden oder Mindestanforderungen beachten
- Absenkung des Trottoirs an allen Übergängen

Kategorie II:

- Treppen möglich
- Querungen auch ohne Fussgängerstreifen möglich
- Keine Begrenzung der max. Neigung
- Mindestbreite: 1.00 m
- Ausreichende Beleuchtung

Kategorie III (Schulwege):

- Treppen möglich
- Verkehrssicherheit hat Priorität
- Sichere übersichtliche Querungsstellen, wenn möglich mit Fussgängerstreifen
- Keine Begrenzung der max. Neigung
- Alle Belagsarten möglich
- Mindestbreite: 1.00 m
- Sehr gute Beleuchtung

6 Fusswegnetz

6.1 Übersicht Fusswege

Das Fusswegnetz der Gemeinde Hedingen ist grundsätzlich gut ausgebildet. Ideal für den Fussverkehr ist insbesondere, dass auf dem gesamten untergeordneten Strassennetz im Gemeindegebiet Tempo 30 gilt. Aufgrund der Topografie ist es für gehbehinderte Personen oder solche mit Kinderwagen, Gepäck o.ä., vor allem im Osten der Gemeinde schwierig, geeignete Wege zu finden.

Die Durchlässigkeit im Siedlungsgebiet ist teilweise eingeschränkt. An vielen Orten bilden die privaten Grundstücke eine Art Riegel, welche Umwege erforderlich machen. Zudem hat die öffentliche Hand auf vielen privaten Wegen kein verbrieftes Wegrecht. Trotzdem wird die öffentliche Nutzung oftmals akzeptiert, weil die Gemeinde den Unterhalt übernimmt. An einigen Orten scheinen öffentliche Grundstücke, welche für Wegverbindungen vorgesehen waren, von Privaten genutzt zu sein und sind nicht mehr erkennbar.

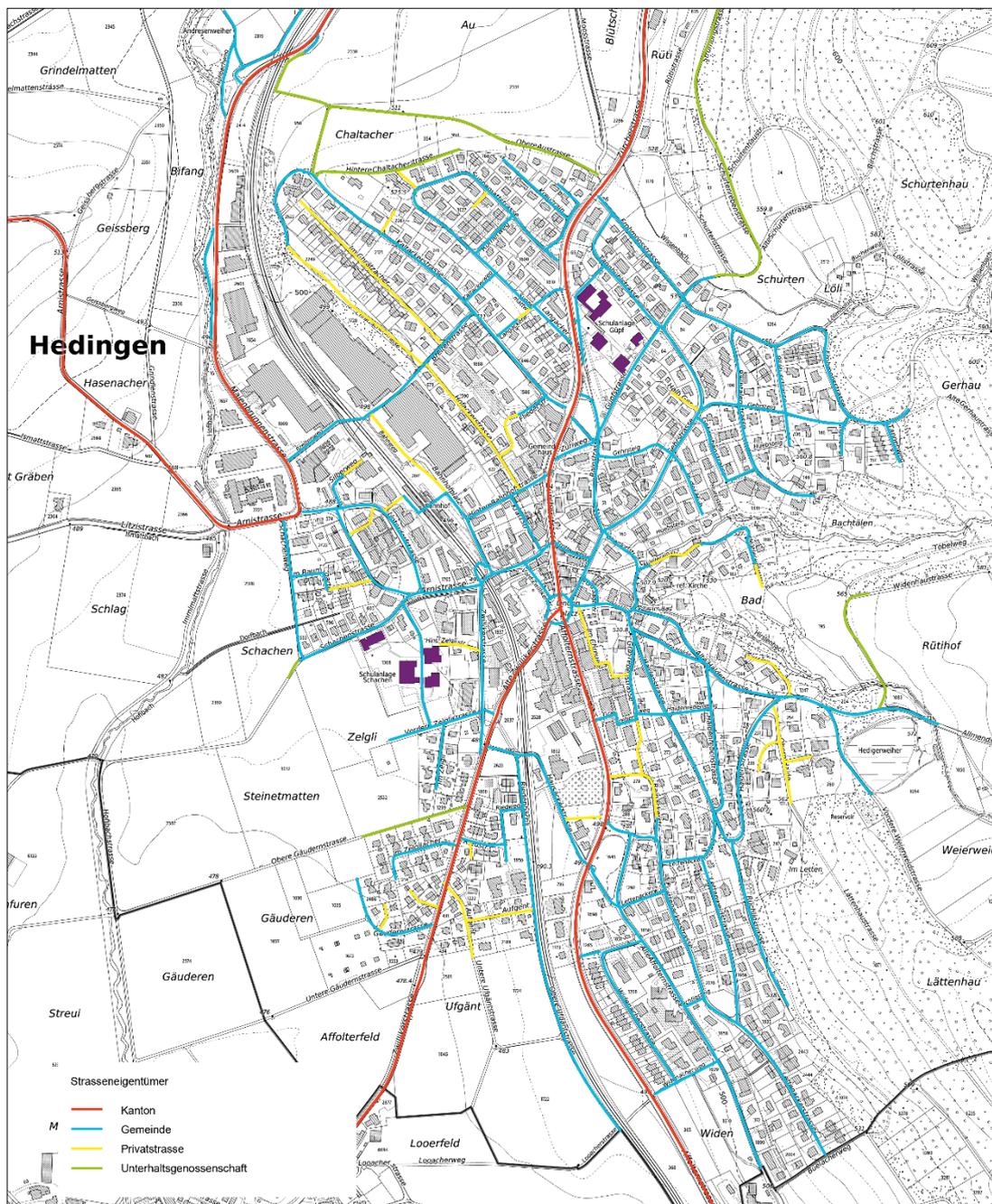


Abb. 7 Übersicht Eigentumsverhältnisse der vorhandenen Strassen und Wege (vgl. Planbeilage 1834-04-203)

6.2 Optimierungen und Erweiterungen des Fusswegnetzes

Der folgende Übersichtsplan (vgl. auch Planbeilage 1834-04-204) zeigt eine Übersicht der Wegnetzte der Kategorien I und II sowie die vorgeschlagenen Massnahmen gemäss den Steckbriefen im Kapiteln 6.3 – 6.6.

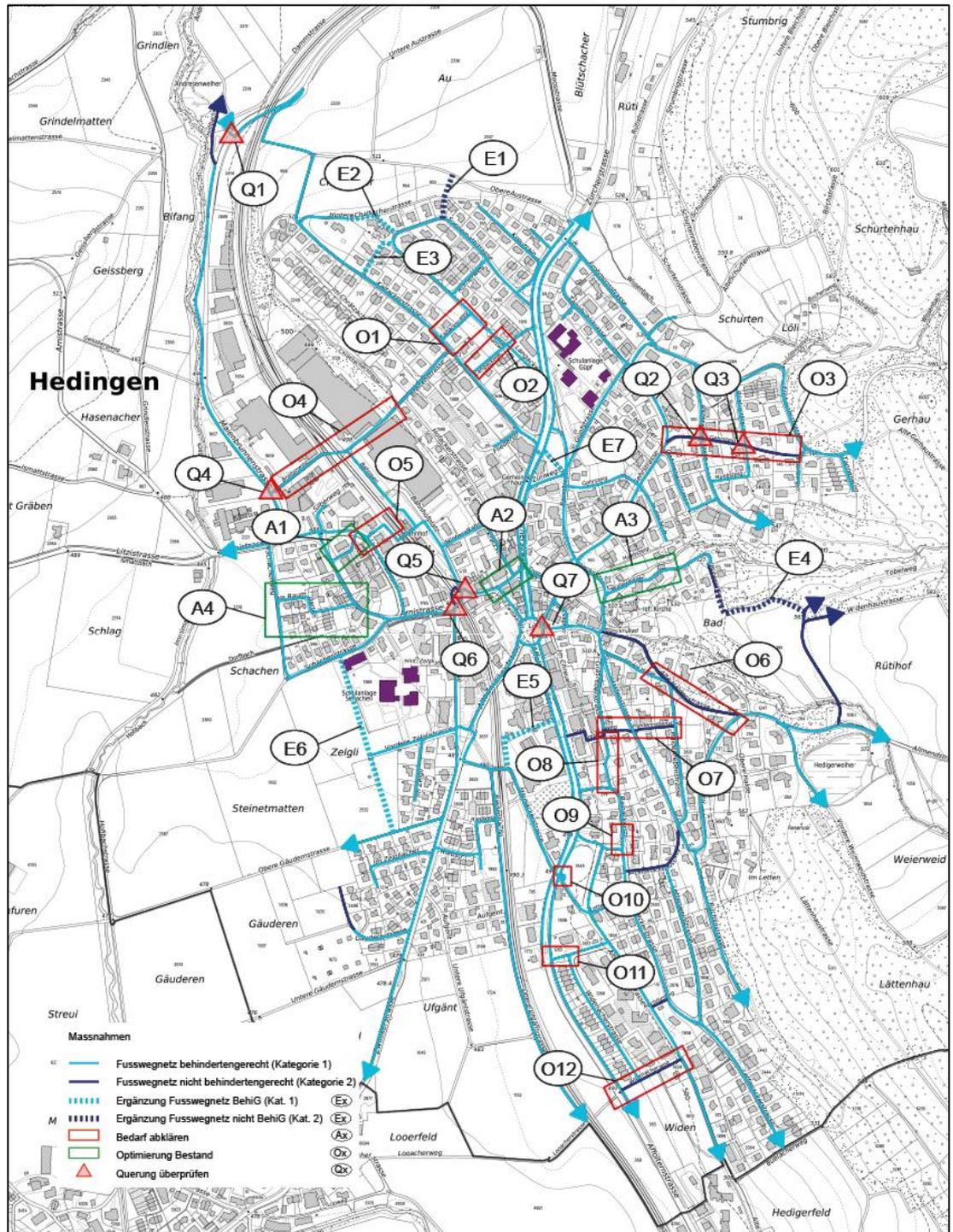


Abb. 8 Wegnetz Kategorien I und II sowie Massnahmen (vgl. Planbeilage 1834-04-204)

Von den vorgeschlagenen Optimierungen können einzelne schnell und kostengünstig umgesetzt werden. Es geht dabei vor allem darum, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen neue, direkte Verbindungen zu ermöglichen oder Steigungen bewältigen zu können. Zudem können Querungen verbessert werden, was insbesondere auch Schulwege sicherer macht.

Mit gewissen Erweiterungen des Fusswegnetzes können einerseits zusätzliche Zugänge zu Naherholungsgebieten und zum anderen direktere Verbindungen innerhalb des Siedlungsgebiets geschaffen werden.

Der Winterdienst wird in der Gemeinde Hedingen auf bestimmten Fusswegverbindungen nur reduziert ausgeführt. Am Workshop vom 03.11.2018 mit der Bevölkerung wurden eisige, rutschige Fusswege als ein Mangel erwähnt. Es wird daher empfohlen, das Konzept für den Winterdienst zu prüfen und gegebenenfalls zu optimieren, um den Fussgängern auch im Winter sichere Verbindungswege anbieten zu können.

Die Realisierung der Massnahmen wird in drei verschiedene Stufen unterteilt. Es wird aufgezeigt, was bei einer Umsetzung zu beachten und mit welchem Aufwand zu rechnen ist.

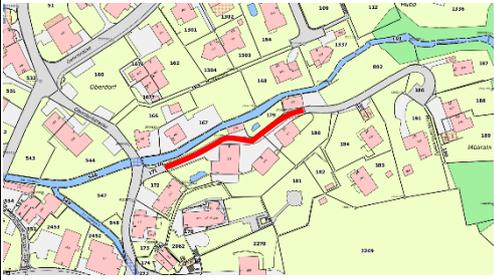
- A baldige Umsetzung empfohlen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
- B geringer Aufwand und rasche Umsetzung möglich
- C frühzeitige Planung, mit Sanierungsarbeiten kombinieren, grösserer Aufwand, teilweise hohe Kosten, ev. Einwilligung Privater notwendig, zusätzliche Zeit für die Umsetzung muss eingerechnet werden

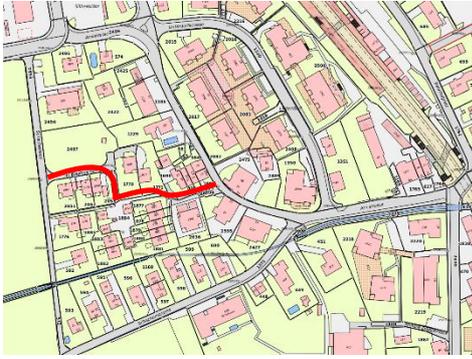
6.3 Steckbriefe zu klärende Fusswege

Bei den folgenden Steckbriefen handelt es sich um Verbindungen, welche teilweise bereits bestehen oder noch umgesetzt werden müssen. Viele davon befinden sich aber auf privatem Grund. Es bedarf daher zusätzlicher Abklärungen mit den Grundeigentümern bezüglich der Machbarkeit einer Umsetzung. Andere Verbindungen werden in weiterführende Planungsprozesse eingebunden. Daher ist ihre Entwicklung aktuell noch nicht eindeutig absehbar.

Verbindung Arnistrasse - Unterdorfstrasse		A1	
 			
Problembeschrieb	Für das Unterdorf führt der kürzeste Weg zum Bahnhof über Privatgrund. Ein Teil davon führt über diese Wegverbindung. Die öffentliche Nutzung wird zwar zurzeit toleriert, eine rechtliche Zusicherung besteht aber nicht.		
Massnahmenvorschlag	Zur langfristigen Sicherung der Wegverbindung kann die Gemeinde versuchen ein Wegrecht zu erlangen. Im vorliegenden Fall wird dies aber als nicht zwingend erforderlich beurteilt. Eine alternative Verbindung auf öffentlichem Grund wäre nur ein kurzer Umweg. Die Situation wird auch im Zusammenhang mit der Engstelle Arnistrasse noch separat geprüft.		
Infos	Strasseneigentümer <input type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Unterhaltsgenossenschaft <input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> privat	Steigung 0%	Länge 30 m
	Belag neu Asphalt	BehiG-Konformität angestrebt <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
	Realisierung <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C	Aufnahme in Verkehrsrichtplan <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	
	Beleuchtung <input checked="" type="checkbox"/> vorhanden <input type="checkbox"/> keine	Schulweg <input type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> kein Schulweg	

Zwillikerstrasse (entlang Volg)		A2		
 				
Problembeschrieb	Der Fussweg verläuft nördlich der Strasse zwischen Parkierung und Volg, oft wird allerdings der direkte Weg entlang der Parkierung auf der Strasse benutzt. Auf der südlichen Strassenseite ist nur ein privates Trottoir vorhanden, dass als private Parkierung genutzt wird.			
Massnahmenvorschlag	Die Situation lässt sich nicht mit einfachen Massnahmen verbessern. Im Gespräch mit dem Grundeigentümer könnte das südliche Trottoir für den Fussverkehr freigemacht werden. Eine Verbesserung der Situation kann auch durch die Einführung einer Begegnungszone und der Umgestaltung des Strassenraums bewirkt werden. Längerfristig wird die Situation ausserdem auch im Verkehrs- und Parkierungskonzept Zentrum aufgenommen.			
Infos	Strasseneigentümer	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Unterhaltsgenossenschaft <input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> privat	Steigung 6%	Länge 30 m
	Belag neu Asphalt	BehiG-Konformität angestrebt <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		
	Realisierung <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C	Aufnahme in Verkehrsrichtplan <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		
	Beleuchtung <input checked="" type="checkbox"/> vorhanden <input type="checkbox"/> keine	Schulweg <input type="checkbox"/> 1. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> kein Schulweg		

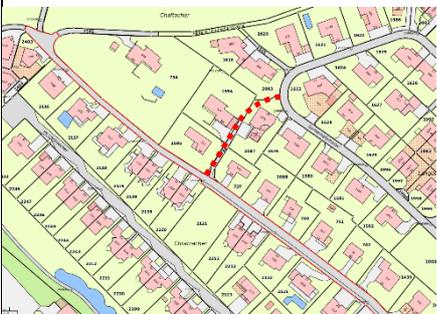
Mühlerainstrasse		A3	
			
Problembeschrieb	Der vordere Abschnitt der Mühlerainstrasse befindet sich auf Privatgrund. Das Betreten ist, ausgenommen für die Zubringer des oberen Bereichs, seit dem kürzlich erfolgten Erlass eines privatrechtlichen Verbots nicht mehr erlaubt. Dies verhindert die Verbindung zum Mühlerainfussweg (siehe E4).		
Massnahmenvorschlag	Soll diese Verbindung langfristig gesichert werden, müsste ein Wegrecht erlangt werden können, was sich im vorliegenden Fall als schwierig herausstellen dürfte. Auf Grund der geringen Bedeutung dieser Verbindung und der bestehenden alternativen Wegverbindungen kann darauf verzichtet werden.		
Infos	Strasseneigentümer <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Unterhaltsgenossenschaft <input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> privat	Steigung 5%	Länge 90 m
	Belag neu Asphalt	BehiG-Konformität angestrebt <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
	Realisierung <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C	Aufnahme in Verkehrsrichtplan <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	
	Beleuchtung <input checked="" type="checkbox"/> vorhanden <input type="checkbox"/> keine	Schulweg <input type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> kein Schulweg	

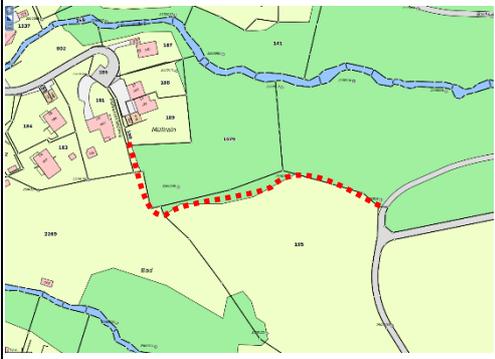
Im Baumgarten		A4	
			
Problembeschrieb	Die Durchgänge durch das Quartier Unterdorf gehen teils über private Grundstücke. Die Nutzung dieser Verbindungen wird grundsätzlich akzeptiert.		
Massnahmenvorschlag	Eine Optimierung bzw. Sicherung der Verbindung insbesondere im Zusammenhang mit der Engstelle Arnistrasse ist anzustreben. Weitere Überlegungen diesbezüglich erfolgen gegebenenfalls im Zusammenhang mit den Massnahmen an der Engstelle Arnistrasse.		
Infos	Strasseneigentümer <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Unterhaltsgenossenschaft <input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> privat	Steigung 5%	Länge 90 m
	Belag neu Asphalt	BehiG-Konformität angestrebt <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
	Realisierung <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	Aufnahme in Verkehrsrichtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
	Beleuchtung <input checked="" type="checkbox"/> vorhanden <input type="checkbox"/> keine	Schulweg <input type="checkbox"/> 1. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> kein Schulweg	

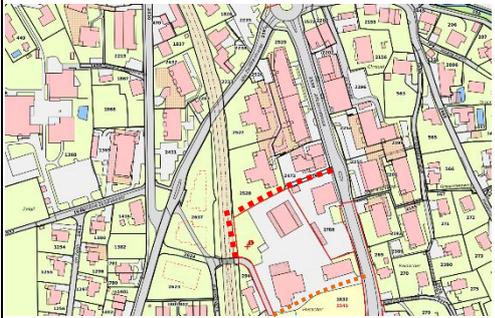
6.4 Steckbriefe Erweiterungen Fusswegnetz

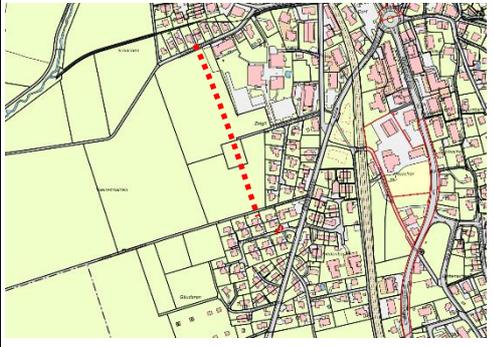
Verbindung Sunnemattstrasse – Obere Austrasse		E1	
   			
Problembeschrieb	Nach Norden besteht für den Fussverkehr aus der Sunnemattstrasse kein Durchgang zur Oberen Austrasse. Diese ist nur über einen grossen Umweg via Zürcherstrasse zu erreichen.		
Massnahmenvorschlag	Eine direkte Verbindung vom Siedlungs- ins Naherholungsgebiet wäre eine attraktive Aufwertung. Dafür müsste ein Weg zwischen den privaten Grundstücken Sunnemattstr. 16b und 18 erstellt werden, was eine entsprechende Zustimmung der Eigentümer und allenfalls ein Wegrecht bedingt. Dies ist in der Regel mit einem langwierigen Prozess und entsprechendem Aufwand verbunden, welcher im vorliegenden Fall kaum in einem angemessenen Verhältnis zum Mehrwert dieser zusätzlichen Verbindung steht. Daher wird der Umsetzung dieser Massnahmen eine geringe Priorität zugeordnet.		
Infos	Strasseneigentümer	Steigung	Länge
	<input type="checkbox"/> Gemeinde <input checked="" type="checkbox"/> Unterhaltsgenossenschaft <input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> privat	14%	70 m
	Belag neu nicht festgelegt	BehiG-Konformität angestrebt	
	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		
Realisierung	Aufnahme in Verkehrsrichtplan		
<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		
	Schulweg		
	<input type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> kein Schulweg		

Verbindung Sunnemattstrasse - Hintere Chaltackerstrasse		E2	
 			
Problembeschrieb	Nach Westen besteht für den Fussverkehr aus der Sunnemattstrasse kein direkter Durchgang zur Kaltackerstrasse ins Naherholungsgebiet. Diese ist nur über einen grossen Umweg zu erreichen.		
Massnahmenvorschlag	Ein Durchgang von der Sunnemattstrasse zur Hintere Chaltackerstrasse wäre eine attraktive Ergänzung des Fusswegnetzes für das Quartier. Da der Durchgang aber Privatgrund tangieren würde und der Mehrwert als eher gering beurteilt wird, hat die Umsetzung dieser Massnahmen nur eine geringe Priorität. Alternativ würde auch E3 eine Verbesserung der Situation bringen.		
Infos	Strasseneigentümer <input type="checkbox"/> Gemeinde <input checked="" type="checkbox"/> Unterhaltsgenossenschaft <input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> privat	Steigung 4%	Länge 100 m
	Belag neu Asphalt	BehiG-Konformität angestrebt <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
	Realisierung <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C	Aufnahme in Verkehrsrichtplan <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	
		Schulweg <input type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> kein Schulweg	

Verbindung Sunnemattstrasse - Kaltackerstrasse		E3	
 			
Problembeschrieb	Die Durchlässigkeit für den Fussverkehr ist im westlichen Teil der Sunnemattstrasse nicht gegeben. Von der Kaltackerstrasse führt ein Weg auf öffentlichem Grund in Richtung Sunnemattstrasse, endet aber zwischen den Liegenschaften Sunnemattstr. 30 und Kaltackerstr. 38.		
Massnahmenvorschlag	Der bestehende Weg auf öffentlichem Grund soll den Grenzen der privaten Grundstücke entlang bis zur Sunnemattstrasse verlängert werden. Da auch hier private Grundstücke tangiert werden, ist eine Umsetzung ungewiss. Es wird eine gesamtheitliche Betrachtung der Situation E1 – E3 empfohlen, um die zweckmässigste Lösung für eine Verbesserung der Durchlässigkeit des Quartiers zu finden. Dies sollte im Gespräch mit den verschiedenen Grundeigentümern und allenfalls der Quartierbevölkerung geschehen.		
Infos	Strasseneigentümer <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Unterhaltsgenossenschaft <input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> privat	Steigung 9%	Länge 75 m
	Belag neu Asphalt	BehiG-Konformität angestrebt <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
	Realisierung <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C	Aufnahme in Verkehrsrichtplan <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	
		Schulweg <input type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> kein Schulweg	

Verlängerung Mühlerainfussweg bis Tobelweg		E4	
			
Problembeschrieb	Der Mühlerainfussweg besteht aus einer engen Treppe bis zum Waldrand und führt dort als schmaler Weg (Trampelpfad) durch den Wald. Die Wegführung ist im hier im aktuellen Zustand nicht immer klar zu erkennen.		
Massnahmenvorschlag	Eine Verlängerung bzw. klare Kennzeichnung des Mühlerainfusswegs entlang des Waldes bis zum Tobelweg wäre ein Lückenschluss, um eine attraktive zusätzliche Freizeitroute anzubieten. Auf Grund der Abhängigkeit zu A3 (Verbot an der Mühlerainstrasse) und der bestehenden alternativen Wegverbindungen hat diese Massnahmen jedoch eine geringe Priorität.		
Infos	Strasseneigentümer <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Unterhaltsgenossenschaft <input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> privat	Steigung 5 - 15%	Länge 200 m
	Belag neu Kies	BehiG-Konformität angestrebt <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	
	Realisierung <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C	Aufnahme in Verkehrsrichtplan <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	
		Schulweg <input type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> kein Schulweg	

Fussweg (Affolternstrasse - Hausackerstrasse)		E5	
			
Problembeschrieb	Zwischen der Affoltern- und der Hausackerstrasse fehlt eine direkte, attraktive Fussverbindung, welche als Fortsetzung der bestehenden Verbindung zwischen der Grasreben- und der Affolternstrasse in Richtung Schulanlage Schachen führen würde.		
Massnahmenvorschlag	<p>Mit einer Fussverbindung zwischen der Affoltern- und der Hausackerstrasse könnte eine direkte Anbindung von der Grasrebenstrasse durch die Unterführung zum Schulhaus Schachen entstehen. Dies wäre eine sichere und attraktive Verbindung zu anderen Schulwegen.</p> <p>Dieser Weg ist, möglichst behindertengerecht auszugestalten. Die Anbindung im Bereich der bestehenden Unterführung ist mit grösseren Kosten verbunden. Daher müssen für die Umsetzung genügend finanzielle Mittel und ein längerer Zeithorizont vorgesehen werden.</p> <p>Alternativ kann auch die Möglichkeit einer Anbindung über die bestehenden Vorplätze der Liegenschaften Hausacker 3 und 5 geprüft werden.</p>		
Infos	Strasseneigentümer	Steigung	Länge
	<input type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Unterhaltsgenossenschaft <input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> privat	0%	130 m (N-S) 100 m (W-O)
	Belag neu	BehiG-Konformität angestrebt	
	Asphalt	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Realisierung	Aufnahme in Verkehrsrichtplan		
<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		
	Schulweg		
	<input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> kein Schulweg		

Quartierdurchgang (Obere Gäudernstrasse – Schachenstrasse)		E6	
			
Problembeschrieb	<p>Im Siedlungsgebiet sind keine durchgängigen Fusswegverbindungen vorhanden, was zur Folge hat, dass zu Fuss grössere Umwege entlang der Alten Zwillikerstrasse in Kauf genommen werden müssen. Insbesondere fehlt ein Schulweg, welcher das Siedlungsgebiet und die Schulanlage rückwärtig und weg von stärker befahrenen Strassen verbindet.</p>		
Massnahmenvorschlag	<p>Im Rahmen der Entwicklung des Areals Zelgli soll eine attraktive Fuss- und Velowegverbindung durch das Gebiet gesichert werden. Diese soll idealerweise von der Gäudern- bis zur Schachenstrasse führen und im Minimum eine Wegverbindung von der Oberen Gäuderenstrasse bis zum Schulhaus (Vordere Zelglistrasse) für einen sicheren Schulweg beinhalten.</p>		
Infos	Strasseneigentümer <input type="checkbox"/> Gemeinde <input checked="" type="checkbox"/> Unterhaltsgenossenschaft <input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> privat	Steigung 0%	Länge 550 m
	Belag neu Asphalt	BehiG-Konformität angestrebt <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
	Realisierung <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C	Aufnahme in Verkehrsrichtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
		Schulweg <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> kein Schulweg	

Kronenweg (Zürcherstrasse – Güpffstrasse)		E7	
 			
Problembeschrieb	Die Parzelle 1796 auf welcher der Kronenweg liegt, befindet sich im Besitz der der Gemeinde. Er ist aber aktuell Teil des Parkplatzes „Huwyler“ überwiegend privat genutzt. Die momentane Nutzung des Platzes ist nicht mit einem öffentlichen Fussweg kompatibel.		
Massnahmenvorschlag	Über den Kronenweg kann eine direkte und attraktive Verbindung zwischen dem Fussgängerstreifen beim Radsport Obrist auf der Zürcherstrasse zum Roten Platz der Schulanlage geschaffen werden. Für eine Sicherstellung der Verbindung ist eine andere Gestaltung / Nutzung des Platzes vorzusehen. Es bestehen bereits alternative Verbindungen, aus diesem Grund hat die Umsetzung keine Priorität.		
Infos	Strasseneigentümer <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Unterhaltsgenossenschaft <input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> privat	Steigung 0%	Länge 40 m
	Belag neu Asphalt	BehiG-Konformität angestrebt <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
	Realisierung <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C	Aufnahme in Verkehrsrichtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
		Schulweg <input type="checkbox"/> 1. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> kein Schulweg	

6.5 Steckbriefe Optimierungen Fusswegnetz

Kaltackerweg (Sunnemattstrasse – Kaltackerstrasse)		O1	
  			
Problembeschrieb	Der Kaltackerweg verbindet die Siedlungsgebiete rund um die Sunnematt- und die Kaltackerstrasse. Durch den Kiesbelag ist der Weg nicht behindertengerecht ausgestaltet.		
Massnahmenvorschlag	Diese Verbindung soll asphaltiert und die Schranke entweder entfernt oder so gestaltet werden, dass der Durchgang behindertengerecht sowie für den Veloverkehr und mit Kinderwagen problemlos möglich ist. Da die Einmündung in die Kaltackerstrasse sehr unübersichtlich ist, sind bei einer Entfernung der Schranke allenfalls andere Massnahmen erforderlich (z.B. ein vorgezogener Wartebereich im Strassenraum).		
Infos	Strasseneigentümer	Steigung	Länge
	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Unterhaltsgenossenschaft <input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> privat	6%	60 m
	Belag neu	BehiG-Konformität angestrebt	
	Asphalt	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Realisierung	Aufnahme in Verkehrsrichtplan		
<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		
Beleuchtung	Schulweg		
<input checked="" type="checkbox"/> vorhanden <input type="checkbox"/> keine	<input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> kein Schulweg		

Sunnemattweg / Langackerweg		O2	
			
Problembeschrieb	<p>Der Sunnemattweg verbindet die Sunnemattstrasse mit dem Langacker. Steinblöcke verhindern das Befahren. Durch den Kiesbelag ist er nicht behindertengerecht und für den Veloverkehr nicht ideal. Ein Teil des Langackerwegs liegt zudem auf Privatgrund.</p>		
Massnahmenvorschlag	<p>Eine permanente Sicherung der Wegverbindung für die öffentliche Nutzung wird empfohlen. Dies bedeutet, dass ein entsprechendes Wegrecht erlangt werden soll. Mit einem Asphaltbelag kann der Sunnemattweg behindertengerecht ausgebildet werden. Dieser sollte auch für den Veloverkehr passierbar bleiben. Optimierungsmassnahmen sind bereits im Zusammenhang mit der Überbauung auf dem angrenzenden Grundstück geplant und sollen unbedingt umgesetzt werden.</p>		
Infos	Strasseneigentümer <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Unterhaltsgenossenschaft <input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> privat	Steigung 2%	Länge 25 m
	Belag neu Asphalt	BehiG-Konformität angestrebt <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
	Realisierung <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	Aufnahme in Verkehrsrichtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
	Beleuchtung <input type="checkbox"/> vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> keine	Schulweg <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> kein Schulweg	

Gehrsteig (Gehrstrasse - Lindenbergrasse)		O3	
 			
Problembeschrieb	<p>Der Gehrsteig überwindet die Höhendifferenz mit insgesamt sechs Treppenabschnitten, welche alle mit Geländern und Schiebrampen ausgerüstet sind. Die Treppen sind allerdings zum Teil sehr steil und die Rampen schmal, so dass der Gehrsteig für Leute mit Gehbehinderungen oder mit Kinderwagen kaum zu bewältigen ist.</p>		
Massnahmenvorschlag	<p>Behindertengerecht kann der Gehrsteig auf Grund der Topografie nicht ausgebaut werden. Mit einer Verlängerung der Treppenabschnitte und damit einer Verminderung der Steilheit sowie einer Verbreiterung der Rampen kann diese direkte Fusswegverbindung aber von einem deutlich grösseren Personenkreis genutzt werden. Die Umsetzung einer solchen Massnahme ist mit grossem Aufwand verbunden und soll im Rahmen einer Sanierung geprüft werden.</p>		
Infos	Strasseneigentümer	Steigung	Länge
	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Unterhaltsgenossenschaft <input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> privat	15%	230 m
	Belag neu	BehiG-Konformität angestrebt	
	Asphalt	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	
Realisierung	Aufnahme in Verkehrsrichtplan		
<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		
Beleuchtung	Schulweg		
<input checked="" type="checkbox"/> vorhanden <input type="checkbox"/> keine	<input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> kein Schulweg		

Breitenstrasse – Maienbrunnenstrasse		O4	
			
Problembeschrieb	Der Fussweg, welcher an die nördlichste Bahnunterführung anschliesst, führt durch das Areal der Ernst Schweizer AG. Die Unterführung hat auf dieser Seite zwei Treppen und ist nicht behindertengerecht ausgestaltet.		
Massnahmenvorschlag	<p>Um den öffentlichen Fussverkehr vom Werkverkehr zu trennen, wird die Ernst Schweizer AG gemäss dem Gestaltungsplan eine Überführung über das Areal erstellen. Diese führt von der Breitenstrasse bis zum Eingang der Unterführung. Bei diesem Anschlusspunkt stellt ein Lift die Behindertengerechtigkeit sicher. Die Platzverhältnisse lassen den Bau einer Rampe nicht zu, weshalb die Verlängerung des Lifts der Überführung Ernst Schweizer AG bis in die Bahnunterführung empfohlen wird.</p> 		
Infos	Strasseneigentümer	Steigung	Länge
	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Unterhaltsgenossenschaft <input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> privat	0%	50 m
	Belag neu	BehiG-Konformität angestrebt	
	Asphalt	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Umsetzung	Aufnahme in Verkehrsrichtplan		
<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		
Beleuchtung	Schulweg		
<input checked="" type="checkbox"/> vorhanden <input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> kein Schulweg		

Unterdorfstrasse – Bahnhof Hedingen		O5	
			
Problembeschrieb	Die kürzeste Fusswegverbindung für das Unterdorf zum Bahnhof führt über Privatgrund. Es besteht aber ein Wegrecht für den Abschnitt zwischen der Unterdorfstrasse 8 und 10. Dieser Weg ist sehr schmal und der Belag besteht aus Kies. Das Passieren mit Kinderwagen oder Rollstuhl ist schwierig.		
Massnahmenvorschlag	Die Verbindung zum Bahnhof ist von grosser Bedeutung. Insbesondere weil die Unterführung über eine Rampe verfügt soll dieser Wegabschnitt behindertengerecht ausgestaltet werden. Dazu ist der Weg mit einem ebenen Belag (z.B. Asphalt) zu versehen und mindestens auf 1.20 m zu verbreitern. Zusätzlich soll eine Wegweisung die Verbindung zum Bahnhof angezeigen.		
Infos	Strasseneigentümer <input type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Unterhaltsgenossenschaft <input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> privat	Steigung 0%	Länge 30 m
	Belag neu Asphalt	BehiG-Konformität angestrebt <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
	Realisierung <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	Aufnahme in Verkehrsrichtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
	Beleuchtung <input checked="" type="checkbox"/> vorhanden <input type="checkbox"/> keine	Schulweg <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> kein Schulweg	

Alte Haldenstrasse		O6	
			
Problembeschrieb	<p>Die Alte Haldenstrasse ist eine direkte, attraktive Verbindung vom Dorfzentrum zum Hedigerweiher. Allerdings ist der Fussweg für gehbehinderte Personen und solche mit Kinderwagen aufgrund der Steilheit und des Kiesbelags ungeeignet. Die Alternativroute über die Haldenstrasse ist mehr als doppelt so lang, ohne Trottoir und teilweise ebenfalls steil.</p>		
Massnahmenvorschlag	<p>Mit einem asphaltierten Weg mit Serpentinaen könnte der obere Teil der Alten Haldenstrasse für einen grösseren Personenkreis einfacher begehbar gemacht werden. Eine Sanierung des Bestands und eine Optimierung mit einer ebenen Belagsoberfläche könnte ebenfalls bereits eine Verbesserung bringen.</p> <p>Die Gewährleistung einer behindertengerechten Wegverbindung auf diesem Abschnitt wäre eine attraktive Ergänzung, ist aber nur mit grossem Aufwand und hohen Kosten umsetzbar. Eine solche Anpassung kann daher höchstens langfristig angestrebt werden und die Umsetzung hat aktuell keine Priorität.</p>		
Infos	Strasseneigentümer	Steigung	Länge
	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Unterhaltsgenossenschaft <input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> privat	>10%	240 m
	Belag neu Asphalt / o. ä	BehiG-Konformität angestrebt	
	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		
Realisierung	Aufnahme in Verkehrsrichtplan		
<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		
Beleuchtung	Schulweg		
<input checked="" type="checkbox"/> vorhanden <input type="checkbox"/> keine	<input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> kein Schulweg		

Haldenrebensteig (Haldenstrasse – Grasrebenstrasse)		07	
 			
Problembeschrieb	Der Haldenrebensteig ist eine attraktive Querverbindung für die Bewohner des Quartiers, kann in Verbindung mit der Haldenstrasse bzw. der Alten Haldenstrasse aber auch als Anbindung zum Naherholungsgebiet genutzt werden. Zusammen mit der Massnahme E5 käme ihm auch die Bedeutung eines Schulwegs zu. Er befindet sich in einem schlechten baulichen Zustand und es wird kein Winterdienst ausgeführt.		
Massnahmenvorschlag	Der ganze Haldenrebensteig soll saniert werden. Teilweise müssen Treppenstufen erneuert oder angepasst werden. Da es sich nur um eine alternative Verbindung handelt, besteht keine hohe Priorität. Ein regelmässiger Unterhalt und allenfalls ein Winterdienst werden auf Grund der Steilheit empfohlen. Mit der Installation einer Beleuchtung kann zudem die Sicherheit erhöht werden.		
Infos	Strasseneigentümer <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Unterhaltsgenossenschaft <input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> privat	Steigung 12%	Länge 110 m
	Belag neu Kies / Asphalt	BehiG-Konformität angestrebt <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	
	Realisierung <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C	Aufnahme in Verkehrsrichtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
	Beleuchtung <input type="checkbox"/> vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> keine	Schulweg <input type="checkbox"/> 1. Priorität (mit Realisierung E5) <input type="checkbox"/> 2. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> kein Schulweg	

Grasrebenstrasse (Grasrebenstrasse – Rainackerstrasse)		O8	
 			
Problembeschrieb	Die Verbindung zwischen Rainacker- und Grasrebenstrasse ist mit einem Kiesbelag versehen und es bestehen ein Fahrverbot sowie Umlaufschranken. Für gehbehinderte Personen ist der kurze Abschnitt kaum passierbar, ebenso wenig für solche mit Kinderwagen.		
Massnahmenvorschlag	Da es sich um einen Schulweg 1. Priorität handelt und der Wegabschnitt eine grosse Bedeutung hat, soll er asphaltiert werden. Für das Befahren des Abschnitts mit Velos ist er zu schmal. Die bestehenden Schranken verhindern aber auch die Nutzung durch Fussgänger mit Kinderwagen oder mit Rollstühlen und sollen daher behindertengerecht angepasst werden. Zusätzlich ist für die Sicherheit eine Beleuchtung zu installieren. Eine Aufhebung des Fahrverbots für Velos ist nur anzustreben, wenn der Weg verbreitert wird. Damit könnte eine sichere alternative Veloroute für Schulkinder zur Affolternstrasse geschaffen werden. Längerfristig sollte diese Verbindung, sofern nicht bereits vorhanden, mit einem Wegrecht gesichert werden.		
Infos	Strasseneigentümer <input type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Unterhaltsgenossenschaft <input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> privat	Steigung 0%	Länge 50 m
	Belag neu Asphalt	BehiG-Konformität angestrebt <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
	Realisierung <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C (Veloverbindung)	Aufnahme in Verkehrsrichtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
	Beleuchtung <input type="checkbox"/> vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> keine	Schulweg <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> kein Schulweg	

Rainackerstrasse (Rainackerstrasse – Lettenackerstrasse)		O9	
 			
Problembeschrieb	Die Verbindung zwischen Rainacker- und Lettenackerstrasse ist mit einem Kiesbelag versehen und es bestehen ein Fahrverbot sowie Umlaufschranken. Für gehbehinderte Personen ist der kurze Abschnitt nicht passierbar, ebenso wenig für solche mit Kinderwagen.		
Massnahmenvorschlag	Da es sich um einen Schulweg 1. Priorität handelt und der Wegabschnitt eine grosse Bedeutung hat, soll er asphaltiert werden. Für das Befahren des Abschnitts mit Velos ist er zu schmal. Die bestehenden Schranken verhindern aber auch die Nutzung durch Fussgänger mit Kinderwagen oder mit Rollstühlen und sollen daher behindertengerecht angepasst werden. Zusätzlich ist für die Sicherheit eine Beleuchtung zu installieren. Eine Aufhebung des Fahrverbots für Velos ist nur anzustreben, wenn der Weg verbreitert wird. Damit könnte eine sichere alternative Veloroute für Schulkinder zur Affolternstrasse geschaffen werden.		
Infos	Strasseneigentümer <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Unterhaltsgenossenschaft <input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> privat	Steigung 0%	Länge 30 m
	Belag neu Asphalt	BehiG-Konformität angestrebt <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
	Realisierung <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C (Veloverbindung)	Aufnahme in Verkehrsrichtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
	Beleuchtung <input type="checkbox"/> vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> keine	Schulweg <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> kein Schulweg	

Hausackerstrasse (Unterführung Affolternstrasse)		O10	
Problembeschrieb	Die Unterführung ist für Gehbehinderte oder Personen mit Kinderwagen bzw. mit Gepäck nur beschränkt benutzbar. Die Rampe ist mit 10% sehr steil.		
Massnahmenvorschlag	Bei einer Sanierung sollen aber Optimierungen geprüft und eine Behindertengerechtigkeit angestrebt werden (Rampe max. 6%, Verbeiterung möglich). Damit könnten der Komfort gesteigert und Konflikte zwischen Velo- und Fussverkehr entschärft werden.		
Infos	Strasseneigentümer <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Unterhaltsgenossenschaft <input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> privat	Steigung 10%	Länge 30 m
	Belag neu Asphalt	BehiG-Konformität angestrebt <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
	Realisierung <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C	Aufnahme in Verkehrsrichtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
	Beleuchtung <input checked="" type="checkbox"/> vorhanden <input type="checkbox"/> keine	Schulweg <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> kein Schulweg	

Widenacherstrasse (Widenacherstrasse – Affolternstrasse)		O11	
  			
Problembeschrieb	Die bestehende Umlaufschranke verhindert ein schnelles Herausfahren von Velos oder fahrzeugähnlichen Geräten auf die Affolternstrasse. Sie behindert aber auch die Benützung des Wegs für Rollstühle, gehbehinderte Personen und solche mit Kinderwagen oder Gepäck.		
Massnahmenvorschlag	Die Umlaufschranke soll so optimiert werden, dass Kinderwagen und Rollstühle ungehindert passieren können. Zur Verbesserung der Sicherheit sollte zudem eine Beleuchtung erstellt werden.		
Infos	Strasseneigentümer	Steigung	Länge
	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Unterhaltsgenossenschaft <input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> privat	6%	25 m
	Belag neu Asphalt	BehiG-Konformität angestrebt	
		<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
	Realisierung	Aufnahme in Verkehrsrichtplan	
	<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
	Beleuchtung	Schulweg	
	<input type="checkbox"/> vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> kein Schulweg	

Widenacherweg (Affolternstrasse – Alte Affolternstrasse)		O12	
 			
Problembeschrieb	Diese Wegverbindung befindet sich in einem schlechten Zustand. Es bestehen Bodenunebenheiten, in denen sich bei Niederschlag Pfützen bilden. Auf einem Abschnitt ist der Weg nicht befestigt.		
Massnahmenvorschlag	Der Belag soll saniert resp. neu erstellt werden. Ein Kiesbelag ist dabei grundsätzlich ausreichend. Die Verbindung kann aufgrund der Steigung im Abschnitt von der Widenacherstrasse zur Alten Affolternstrasse nicht behindertengerecht ausgestaltet werden. Sie soll aber als attraktive Querverbindung für die Kategorie II erhalten bleiben.		
Infos	Strasseneigentümer <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Unterhaltsgenossenschaft <input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> privat	Steigung 6 - 12%	Länge 110 m
	Belag neu Kies / o.ä.	BehiG-Konformität angestrebt <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	
	Realisierung <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C	Aufnahme in Verkehrsrichtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
	Beleuchtung <input type="checkbox"/> vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> keine	Schulweg <input type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> kein Schulweg	

6.6 Massnahmen Querungsstellen Schulwegnetz

Übergang Buchsmatten / Maienbrunnenstrasse		Q1
 		
Problembeschrieb	Über die Buchsmatten und die Obere Austrasse führt der Schulweg von mehreren Höfen im Norden von Hedingen. Zusätzlich funktioniert diese Verbindung auch als Fussweg ins Naherholungsgebiet. Die Maienbrunnenstrasse muss dabei überquert werden. Es sind keine Querungshilfen vorhanden.	
Massnahmenvorschlag	Die Querungsstelle soll mit einer Schutzinsel und allenfalls, sofern die Sichtweiten eingehalten und die Frequenzen vorhanden sind, mit einem Fussgängerstreifen ergänzt werden. Zudem soll die Querungsstelle normkonform beleuchtet werden.	
Infos	Fussgängerstreifen <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Schutzinsel <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
	Signalisierte Geschwindigkeit <input type="checkbox"/> Zone 30 <input checked="" type="checkbox"/> 50 km/h	Sichtweiten <input type="checkbox"/> gut <input checked="" type="checkbox"/> knapp <input type="checkbox"/> mangelhaft
	Beleuchtung <input type="checkbox"/> vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> keine	Schulweg <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität
	Realisierung <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	Aufnahme in Verkehrsrichtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

Übergang Gehrsteig – Bachtalenstrasse		Q2
  		
Problembeschrieb	Die Bepflanzung und die Böschung bei der Bachtalenstrasse 5 und 7 (Parzelle 120 und 132) behindern die Sicht auf den Gehrsteig.	
Massnahmenvorschlag	Die Bepflanzung ist zurück zu schneiden. Die Böschung kann bei einer Sanierung des Gehrsteigs angepasst werden. Zusätzlich soll die Querung durch einen vorgezogenen Aufstellbereich im Strassenraum ergänzt werden.	
Infos	Fussgängerstreifen <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Schutzinsel <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
	Signalisierte Geschwindigkeit <input checked="" type="checkbox"/> Zone 30 <input type="checkbox"/> 50 km/h	Sichtweiten <input type="checkbox"/> gut <input type="checkbox"/> knapp <input checked="" type="checkbox"/> mangelhaft
	Beleuchtung <input checked="" type="checkbox"/> vorhanden <input type="checkbox"/> keine	Schulweg <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität
	Realisierung <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	Aufnahme in Verkehrsrichtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

Übergang Gehrsteig – Pilatusstrasse		Q3
		
Problembeschrieb	Die Bepflanzung und die Böschung bei der Pilatusstrasse 7 und 9 (Parzelle 128 und 136) behindern die Sicht auf den Gehrsteig.	
Massnahmenvorschlag	Die Bepflanzung ist zurück zu schneiden. Die Böschung kann bei einer Sanierung des Gehrsteigs angepasst werden. Zusätzlich kann die Querung durch einen vorgezogenen Aufstellbereich im Strassenraum ergänzt werden.	
Infos	Fussgängerstreifen <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Schutzinsel <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
	Signalisierte Geschwindigkeit <input checked="" type="checkbox"/> Zone 30 <input type="checkbox"/> 50 km/h	Sichtweiten <input type="checkbox"/> gut <input type="checkbox"/> knapp <input checked="" type="checkbox"/> mangelhaft
	Beleuchtung <input checked="" type="checkbox"/> vorhanden <input type="checkbox"/> keine	Schulweg <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität
	Realisierung <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	Aufnahme in Verkehrsrichtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

Übergang Maienbrunnenstrasse – Verlängerung Breitenstrasse		Q4
 		
Problembeschrieb	Die für den Pendlerverkehr wichtige Fusswegverbindung vom Bahnhof ins Industriegebiet führt an einer unübersichtlichen Stelle über die Maienbrunnenstrasse. Die Sicht auf Fussgänger für die in Richtung Ortsausgang verkehrenden Fahrzeuge wird durch eine Böschung, einen Findling und einen Baum verdeckt.	
Massnahmenvorschlag	Damit ein Fussgängerstreifen markiert werden kann, müssen die Sichtweiten eingehalten werden. Durch Änderungen am Terrain auf der privaten Parzelle 2405 und der Entfernung des Findlings kann die Sicht auf herannahende Fussgänger gewährleistet werden. Diese Massnahmen bedeuten aber einen grossen Aufwand. Da es sich auf dieser Verbindung nicht um einen Schulweg handelt und davon ausgegangen werden kann, dass die Benutzergruppe die Querung der Maienbrunnenstrasse auch ohne Fussgängerstreifen fähig ist zu bewältigen, hat diese Massnahme keine Priorität	
Infos	Fussgängerstreifen <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Schutzinsel <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
	Signalisierte Geschwindigkeit <input type="checkbox"/> Zone 30 <input checked="" type="checkbox"/> 50 km/h	Sichtweiten <input type="checkbox"/> gut <input type="checkbox"/> knapp <input checked="" type="checkbox"/> mangelhaft
	Beleuchtung <input checked="" type="checkbox"/> vorhanden <input type="checkbox"/> keine	Schulweg <input type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität
	Realisierung <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C	Aufnahme in Verkehrsrichtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

Übergang Bahnhofplatz (bei Einmündung in Zwillikerstrasse)		Q5
  		
Problembeschrieb	Der Wartebereich auf der östlichen Strassenseite ist für den Verkehr auf der Zwillikerstrasse in Fahrtrichtung Arnistrasse erst spät einsehbar. Wartende Schulkinder werden von der Bepflanzung auf der Parzelle 1763 verdeckt.	
Massnahmenvorschlag	Durch das Zurückschneiden der Bepflanzung auf der Parzelle 1763 können die Sichtbeziehungen verbessert werden. Mit einer Trottoirüberfahrt bzw. durch das Verschieben der Querungsstelle näher zur Zwillikerstrasse kann der Konflikt zusätzlich entschärft werden. Im Rahmen der Zentrumsplanung soll diese Querung weiter verbessert werden.	
Infos	Fussgängerstreifen <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Schutzinsel <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
	Signalisierte Geschwindigkeit <input checked="" type="checkbox"/> Zone 30 <input type="checkbox"/> 50 km/h	Sichtweiten <input type="checkbox"/> gut <input type="checkbox"/> knapp <input checked="" type="checkbox"/> mangelhaft
	Beleuchtung <input checked="" type="checkbox"/> vorhanden <input type="checkbox"/> keine	Schulweg <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität
	Realisierung <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	Aufnahme in Verkehrsrichtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

Übergang Arnistrasse / Schachenstrasse		Q6
 		
Problembeschrieb	Die bestehende Trottoirüberfahrt am Knoten Arni- / Schachenstrasse entspricht nicht den Normen und wird als unsicher wahrgenommen. Da sie an einem wichtigen Schulweg liegt, hat die Sicherheit eine hohe Bedeutung.	
Massnahmenvorschlag	Um die Wahrnehmung der Trottoirüberfahrt zu verbessern, soll diese normgerecht gestaltet sein und könnte mit einer taktilen Markierung zusätzlich sichtbar gemacht werden. Konkrete Massnahmen werden im Zusammenhang mit dem Engpass Arnistrasse vorgeschlagen.	
Infos	Fussgängerstreifen <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Schutzinsel <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
	Signalisierte Geschwindigkeit <input checked="" type="checkbox"/> Zone 30 <input type="checkbox"/> 50 km/h	Sichtweiten <input checked="" type="checkbox"/> gut <input type="checkbox"/> knapp <input type="checkbox"/> mangelhaft
	Beleuchtung <input checked="" type="checkbox"/> vorhanden <input type="checkbox"/> keine	Schulweg <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität
	Realisierung <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	Aufnahme in Verkehrsrichtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

Übergang Kreisel bei Einmündung Haldenstrasse		Q7
  		
Problembeschrieb	Die Übergänge der Halden- und der Rainstrasse am Kreisel sind als gepflästerte und geschwungene Fläche ausgestaltet. Aufgrund der Pflasterung ist der Übergang nicht behindertentauglich. Die rechtliche Situation ist unklar, da die Gestaltung auch als Trottoirüberfahrt verstanden werden könnte.	
Massnahmenvorschlag	Mit einer normgerechten Trottoirüberfahrt kann die Sicherheit erhöht und die Vorrtrittsregelung geklärt werden. Diese ermöglicht auch eine behindertengerechte Ausgestaltung. Eine Anpassung soll bei nächster Gelegenheit im Rahmen einer Sanierung oder anderer Baumassnahmen vorgenommen werden.	
Infos	Fussgängerstreifen <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein	Schutzinsel <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
	Signalisierte Geschwindigkeit <input checked="" type="checkbox"/> Zone 30 <input type="checkbox"/> 50 km/h	Sichtweiten <input checked="" type="checkbox"/> gut <input type="checkbox"/> knapp <input type="checkbox"/> mangelhaft
	Beleuchtung <input checked="" type="checkbox"/> vorhanden <input type="checkbox"/> keine	Schulweg <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität
	Realisierung <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	Aufnahme in Verkehrsrichtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

7 Schlussfazit und Übersicht Massnahmen

Das Fusswegnetz von Hedingen verfügt bereits über viele attraktive Verbindungen. Um neue bzw. zusätzliche Verbindungen zu schaffen ist dies vielfach nur über private Grundstücke möglich. In Entwicklungsgebieten ist der Platzbedarf für künftige Fusswegverbindungen bereits im Planungsprozess zu sichern.

Viele Längsverbindungen können teilweise mit kleinen Sanierungsmassnahmen, wie durch einen neuen Belag oder das Anpassen von Umlaufschranken, behindertengerecht gestaltet werden. Die Optimierung von Querverbindungen, insbesondere mit Treppen oder Unterführungen, erfordern einen grösseren Aufwand. An manchen Stellen ist das Gelände zu steil und eine technisch korrekte behindertengerechte Anlage ist in diesen Fällen nicht möglich. Ein regelmässiger Unterhalt der Wege wird aber empfohlen.

Ein grosser Fokus liegt auf der Sicherheit der Querungsstellen entlang von Schulwegen. An vielen Stellen sind die Sichtverhältnisse knapp oder unzureichend. Eine Realisierung dieser Massnahmen ist mit erster Priorität anzustreben.

Durch die Aufnahme in den kommunalen Verkehrsrichtplan werden die Verbindungen für den Fussverkehr langfristig gesichert.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die vorgeschlagenen Massnahmen und deren Einordnung gemäss den Steckbriefen:

Abschnitt / Querungsstelle		Schulweg	BehiG möglich	Aufnahme Verkehr-RP	Realisierungsstufe
A1	Verbindung Arnistrasse – Unterdorfstrasse	-	ja	nein	C
A2	Zwillikerstrasse (entlang Volg)	2. Prio.	ja	nein	C
A3	Mühlerainstrasse	-	ja	nein	C
A4	Im Baumgarten	2. Prio.	ja	ja	A
E1	Verbindung Sunnemattstrasse – Obere Austrasse	-	ja	nein	C
E2	Verbindung Sunnemattstrasse – Hintere Chaltackerstrasse	-	ja	nein	C
E3	Verbindung Sunnemattstrasse – Kaltackerstrasse	-	ja	nein	C
E4	Verlängerung Mühlerainfussweg bis Tobelweg	-	nein	nein	C
E5	Fussweg (Affolternstrasse – Hausackerstrasse)	1. Prio.	ja	ja	C
E6	Quartierdurchgang (Obere Gäudernstrasse – Schachenstrasse)	1. Prio.	ja	ja	C
E7	Kronenweg (Zürcherstrasse – Güpferstrasse)	2. Prio.	ja	ja	C
O1	Kaltackerweg (Sunnemattstrasse – Kaltackerstrasse)	1. Prio.	ja	ja	B
O2	Sunnemattweg / Langackerweg	1. Prio.	ja	ja	B
O3	Gehrsteig (Gehrstrasse – Lindenbergstrasse)	1. Prio.	nein	ja	C
O4	Breitenstrasse – Maienbrunnenstrasse	-	ja	ja	C

Abschnitt / Querungsstelle		Schulweg	BehiG möglich	Aufnahme Verkehr-RP	Realisie- rungsstufe
O5	Unterdorfstrasse – Bahnhof Hedingen	1. Prio.	ja	ja	B
O6	Alte Haldenstrasse	1. Prio.	nein	ja	C
O7	Haldenrebensteig (Haldenstrasse – Gras- rebenstrasse)	(mit E5 = 1. Prio.)	nein	ja	C
O8	Grasrebenstrasse (Grasrebenstrasse – Raina- ckerstrasse)	1. Prio.	ja	ja	B/C
O9	Rainackerstrasse (Rainackerstrasse – Lettena- ckerstrasse)	1. Prio.	ja	ja	B/C
O10	Hausackerstrasse (Unterführung Affoltern- strasse)	1. Prio.	ja	ja	C
O11	Widenacherstrasse (Widenacherstrasse – Affol- ternstrasse)	-	ja	ja	B
O12	Widenacherweg (Widenacherstrasse – Affoltern- strasse)	-	nein	ja	C
Q1	Übergang Buchsmatten / Maienbrunnenstrasse	1. Prio.	ja	ja	A
Q2	Übergang Gehrsteig – Bachtalenstrasse	1. Prio.	ja	ja	A
Q3	Übergang Gehrsteig – Pilatusstrasse	1. Prio.	ja	ja	A
Q4	Übergang Maienbrunnenstrasse – Verlängerung Breitenstrasse	-	ja	ja	C
Q5	Übergang Bahnhofplatz (bei Einmündung in Zwillikerstrasse)	1. Prio.	ja	ja	A
Q6	Übergang Arnistrasse / Schachenstrasse	1. Prio.	ja	ja	A
Q7	Übergang Kreisel bei Einmündung Hal- denstrasse	1. Prio.	ja	ja	A