Schule Flaachtal / ZH

Bericht

Schulwegkonzept

- Dorf
- Volken
- Flaach
- Berg am Irchel (mit Gräslikon)
- Buch am Irchel (mit Wiler und Desibach)

Dorf

Volken

Flaach

Berg a.I

Buch a.I.

Schulbusse

Basel, 11.05.2022/2131.4/V3

Pestalozzi & Stäheli GmbH
Ingenieurbüro
Umwelt Mobilität Verkehr

Aeschenplatz 2
CH - 4052 Basel
Telefon 061 361 04 04
E-Mail ps@ps-ing.ch

Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage, Problemstellung und Zielsetzung	3
1.1.	Ausgangslage	3
1.2.	Problemstellung	3
1.3.	Zielsetzung	3
2.	Grundlagen	4
2.1.	Standorte der Schulanlagen	4
2.2.	Einzugsgebiet Schule Flaachtal	6
2.3.	Schulbus Flaachtal	6
3.	Analyse	7
3.1.	Grundlagenanalyse	7
3.2.	Schulweganalyse	13
3.3.	Schwachstellenanalyse	13
4.	Analyseergebnisse	14
4.1.	Schulwege zu Fuss	14
4.2.	Schulwege mit dem Velo	15
4.3.	Schulwege mit dem Schulbus	15
4.4.	Verkehrsunfälle mit Schulkindern	16
5.	Empfehlungen für Massnahmen bei Schwachstellen auf dem Schulweg	17
5.1.	Allgemeine Anforderungen an Schulwege	17
5.2.	Verkehrstechnische Massnahmenempfehlungen auf Schulwegen	19
5.3.	Massnahmen auf Schulwegen mit dem Velo	42
5.4.	Weitere Massnahmenempfehlungen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit	43
5.5.	Kurzübersicht Empfehlung für verkehrstechnische Massnahmen	43
6.	Zusammenfassung und Fazit	46
7.	Beilage: Verkehrsinstruktion	49

Aus Gründen der Lesbarkeit wird darauf verzichtet, die konsequente männliche und weibliche Formulierung zu verwenden.

1. Ausgangslage, Problemstellung und Zielsetzung

1.1. Ausgangslage

Die Schülerinnen und Schüler (SuS) der „Schule Flaachtal“ besuchen die angebotenen Schulstufen in den Gemeinden Flaach, Volken, Dorf, Buch am Irchel und Berg am Irchel. Je nach Wohnlage haben die SuS einen unterschiedlich langen Schulweg zu Fuss, mit dem Zweirad oder mit dem Schulbus. Wenige SuS werden von den Eltern/Erziehungsberechtigten zur Schule gefahren. Die Schulstandorte bleiben auch in absehbarer Zukunft bestehen. Der Betrieb der Schulbusse bewährt sich grundsätzlich.

Gewisse Schulwege sind aus Sicht der Verkehrssicherheit anspruchsvoll für die SuS. Darum wurde verschiedentlich der Wunsch geäussert, bestimmte Verkehrssituationen von der BFU (Beratungsstelle für Unfallverhütung) beurteilen zu lassen. Zudem wurde eine Umfrage bei SuS, Eltern, Lehrpersonen und bei den Schulbusfahrern durchgeführt, um die Schulweggewohnheiten der SuS zu erfassen und die „Schwachstellen / kritischen Punkte“ je Dorf verorten zu können. Auch seitens der Kantonspolizei ZH liegen Beurteilungen der Schulwege vor.

Im Bestreben, die Verkehrssicherheit auf den Schulwegen zu verbessern, ist eine schulinterne „Projektgruppe“ aktiv.

1.2. Problemstellung

Gewisse Schulwegrouten im Perimeter der „Schule Flaachtal“ entsprechen nicht den Anforderungen an einen sicheren Schulweg.

- Auf den Kantonsstrassen weisen einige Abschnitte keine sichere Verkehrsinfrastrukturen auf (Übergänge von abgesetzten Radwegen zu Strecken im Mischverkehr beziehungsweise zu Strassen mit Radstreifen; Längsrichtungen; Querungen).
- Auf Gemeindestrassen sind die Sichtweiten zu knapp, ist die Geschwindigkeit nicht wohnumfeldkonform, sind die Schulwege nicht als solche wahrnehmbar und ist die Ausleuchtung je nach Dämmerungsstand und Witterung (Nebel) zu schwach.
- Auf alternativen Routen im Nichtsiedlungsgebiet sind gewisse Wege bei Regen oder Schneefall für den Zweiradverkehr schlecht befahrbar.

Auf Grundlage dieser Ausgangslage und Problemstellung hat die „Schule Flaachtal“ das Ingenieurbüro Pestalozzi & Stäheli GmbH beauftragt, ein Schulwegkonzept auszuarbeiten.

1.3. Zielsetzung

Das Schulwegkonzept dient einerseits als Entscheidungsgrundlage für die zuständigen Behörden, um geeignete Massnahmen für sichere Schulwege ausarbeiten, beschliessen und realisieren zu lassen. Das Schulwegkonzept soll aber auch ein Leitfaden für Eltern, Erziehungsberechtigte und Kinder im Flaachtal sein. Dieser zeigt die Massnahmen und Verhaltensregeln für einen sicheren Schulweg zu Fuss, mit dem Fahrrad oder Schulbus auf.

2. Grundlagen

2.1. Standorte der Schulanlagen

Schulanlagen der Schule Flaachtal

Die «Schule Flaachtal» betreut die Schulkinder der Gemeinden Dorf, Volken, Flaach, Berg am Irchel und Buch am Irchel.

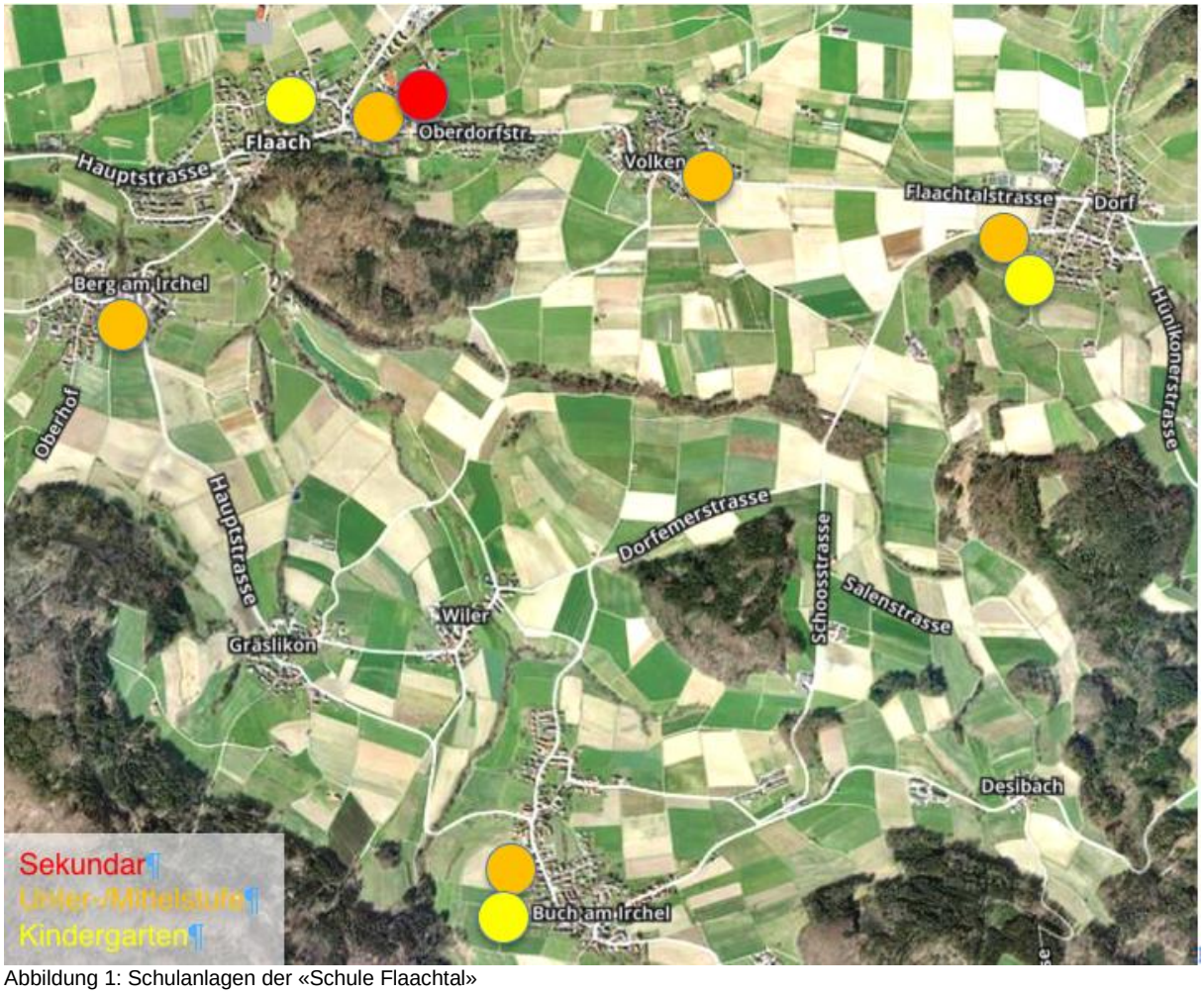


Abbildung 1: Schulanlagen der «Schule Flaachtal»

Schulhaus Dorf

Das Schulhaus Dorf befindet sich an der Buchemerstrasse. Ein Teil der SuS gelangt zu Fuss und mit dem Velo via Buchemer- und Trottenackerstrasse in die Schule und den Kindergarten.
Von Osten her sind die Strassen mit Tempo 50 signalisiert und bei Querungsstellen mit «Füessli» versehen. Nur die Buchemerstrasse weist Trottoirs aus, die aber eng sind.
Ein Teil der SuS bewältigen Ihren Schulweg mit dem Schulbus oder Moserbus.

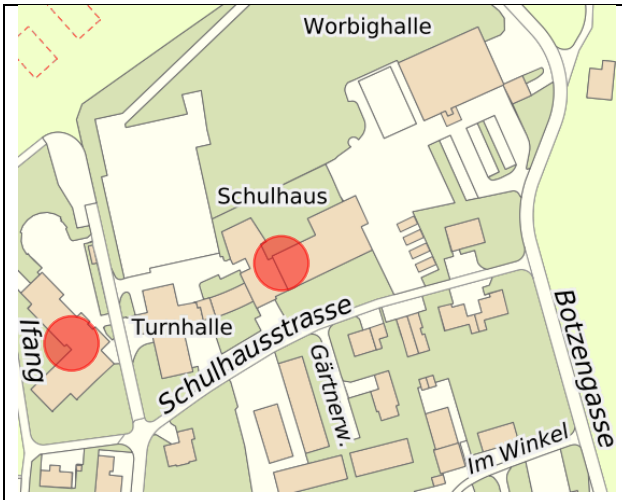
Abbildung 2: Schulhaus (Mittelstufe) und Kindergarten Dorf

Schulhaus Volken

Das Schulhaus in Volken wird von den SuS primär über die Flaachtal- respektive Ankackerstrasse erreicht. Die SuS aus Volken gehen zu Fuss, während jene aus Dorf mit dem Schulbus oder Moserbus gefahren werden.
Die Flaachtalstrasse ist stark verkehrsbelastet und weist ein schmales Trottoir auf, auf dem zum Teil noch der Veloverkehr zirkuliert. Die Ankackerstrasse verfügt nur südlich vom Schulhaus über einen schmalen Fussweg zum Fussgängerstreifen.

Abbildung 3: Schulhaus (Unterstufe) Volken

Schulhaus Flaach



Die zentrale Schulanlage befindet sich an der ruhigen Schulhausstrasse. Zur Erschliessung müssen einige SuS zu Fuss oder mit dem Velo die stark verkehrsbelasteten Andelfinger- und Flaachtalstrasse passieren. Die Botzengasse (mit Schleichverkehr) und enge Schulhausstrasse haben kein Trottoir.
Über verschiedene Routen im Flaachtal gelangen die SuS mit dem Schul- oder Moserbus zu den Haltestellen der beiden Schulhäuser.
Auch auf dem Weg zum Kindergarten an der Webergasse gehen Kinder auf Strassen ohne Trottoir und haben Hauptverkehrsstrassen zu queren.

Abbildung 4: Schulhaus (Sekundar, Unter-/Mittelstufe) Flaach

Schulhaus Berg am Irchel

Das Schulhaus an der Verzweigung Winkel/Schulweg wird auch von SuS des Ortsteils Gräslikon und der Gemeinde Buch am Irchel besucht. Die entsprechenden Busse halten beim Schulhaus oder an der öV-Haltestelle «Berg am Irchel». Auf dem Weg von der öV-Haltestelle zum Schulhaus haben die SuS die frequentierte Hauptstrasse zu queren oder auf schmalen Trottoirs entlang der Dorfstrasse zu gehen.

Abbildung 5: Schulhaus (Mittelstufe) Berg am Irchel

Schulhaus Buch am Irchel

Das Schulhaus und der Kindergarten liegen am oberen Ende der Gemeinde an der frequentierten Hauptstrasse mit dem nur westseitigen Trottoir. Das Schulhaus wird auch von SuS von Wiler, Desibach und den umliegenden Höfen, wie auch aus den Gemeinden Berg am Irchel und Flaach besucht. Der Transport der SuS erfolgt mit dem Schulbus B und den Moserbussen. Die Haltestelle dieser Busse befindet sich beim Zugang zum Kindergarten und vor dem alten Landi-Haus. An mehreren Stellen entlang der Hauptstrasse befinden sich mit «Füessli» gekennzeichnete Querungsstellen für SuS.

Abbildung 6: Schulhaus (Unterstufe) und Kindergarten Buch am Irchel

2.2. Einzugsgebiet Schule Flaachtal

Im Einzugsgebiet der Schule Flaachtal sind die SuS wie folgt auf die Schulklassen verteilt:

Schulstandort	**Anzahl Schulklassen**			
	Kindergarten	Unterstufe	Mittelstufe	Sekundar
Flaach	1	2	2	6
Dorf	2	-	2	-
Volken	-	2	-	-
Berg am Irchel	-	-	2	-
Buch am Irchel	2	2	-	-
Total	5	6	6	6

Tabelle 1: Anzahl Schulklassen der Schule Flaachtal (Stand 2022)

2.3. Schulbus Flaachtal

Die Schule Flaachtal mit seinen etwa 476 SuS (Stand: Schuljahr 2021/22) umfasst ein grosses Einzugsgebiet mit verschiedenen Schulstandorten (s. Kap. 2.2). Entsprechend lang sind die Schulwege. Darum werden Schulbusse eingesetzt, um die SuS sicher vom Wohnort zur Schule und wieder zurück zu transportieren. Die Routen sind im Plan 2131/01 dargestellt und die Anzahl transportierter SuS in der nachfolgenden Tabelle:

Schulbus	**zum Schulstandort**	**Stufe**	**/ SuS**
Grosser Moserbus	Buch	Kiga, 1.-3.	/ 16
	Buch	4.-6.	/ 34
Kleiner Moserbus	Buch	Kiga, 1.-3.	/ 16
	Buch	Kiga	/ 1
	Dorf	Kiga	/ 17
	Flaach	1.-3.	/ 0
Schulbus A	Flaach	1.-3.	/ 7
	Volken	1.-3.	/ 6
	Dorf	Kiga	/ 10
	Flaach	Kiga	/ 2
Schulbus B	Buch	Kiga, 1.-3.	/ 9
	Dorf	4.-6.	/ 11

Tabelle 2: Anzahl Schulklassen der Schule Flaachtal (Stand 2022)

3. Analyse

3.1. Grundlagenanalyse

Zur Erarbeitung des Schulwegkonzeptes sind noch folgende Unterlagen dienlich:
Angaben zum Verkehr auf den Kantonsstrassen (Menge, Geschwindigkeit)
Infos zu den bereits bekannten Schulwegen (zu Fuss, mit dem Velo, mit den Schulbussen) seitens der Kantonspolizei ZH/Prävention (Roland Vögeli, Verkehrsinstruktor)

Im Vorfeld zum vorliegenden Schulwegkonzept wurden bereits wertvolle Grundlagenarbeiten durchgeführt:

BFU-Bericht: Schulbushaltestellen Berg am Irchel / Gräslikon, 2020
Die Schule Flaachtal hat die BFU[1] mit der Beurteilung der beiden Haltestellenstandorte «Berg am Irchel» und «Gräslikon» beauftragt. In ihrem Bericht hält die BFU folgende Empfehlungen fest:

- An der Bushaltestelle «Berg am Irchel» ist eine Aufsicht beim Queren der Hauptstrasse durch eine erwachsene Person sinnvoll.
- In «Gräslikon» sind kleine Kinder (4- bis 5-jährige) zu begleiten oder aber bei grösseren Kindergruppen einen sogenannten „Pedibus“[2] zu gründen, bei dem die Kinder in Gruppen, begleitet von Erwachsenen zur Haltestelle gehen.

BFU-Bericht: Überprüfung Schulwege, 2020
Die Schule Flaachtal hat die BFU beauftragt, die potentiellen «Velo-Schulwege» im Einzugsbereich der Schule hinsichtlich der selbständigen Bewältigung durch die SuS bzw. in Bezug auf die Verkehrssicherheit zu beurteilen. In ihrem Bericht hält die BFU im Fazit folgende Punkte fest:

- Aus entwicklungspsychologischer Sicht sollen die SuS bis zum Pubertätsalter nicht mit dem Velo zur Schule fahren. Sie sind i.d.R. noch nicht „verkehrssicher“.
- Die beurteilten Wege (Berg am Irchel – Flaach – Gräslikon – Buch am Irchel – Dorf – Volken – Flaach) sind für Kinder bis zur 6. Klasse nicht als Schulweg mit dem Velo geeignet. Ausser in „Dorf“ und auf der Strecke zwischen „Dorf“ und „Volken“ gibt es keine eigene Verkehrsinfrastruktur für die Velofahrenden.
- Die Übergänge zwischen Mischverkehr bzw. Radstreifen und Radweg sind nicht baulich gesichert und damit unsicher für alle Altersgruppen. Empfohlen werden, je nach Weg, organisatorische Massnahmen wie z.B. Schulbusse für Kinder bis zur 6. Klasse.
- In „Dorf“ sollen die Übergänge vom Radstreifen auf den Radweg und in „Volken“ vom Radweg in den Mischverkehr mit Hilfe baulicher Absicherungen (Mittelinseln) verbessert werden.
- In „Volken“ ist eine Verlagerung des Verflechtungsbereiches für den Veloverkehr in Richtung Salenwegstrasse wegen der Kurvenlage und der daraus resultierenden Sichtprobleme nicht sinnvoll.
- Zwischen „Flaach“ und „Volken“ wird für ältere Kinder der Alternativweg durch die Weinberge empfohlen. Dabei soll der Weg besser befestigt und allenfalls beleuchtet werden.
- In „Flaach“ und „Berg am Irchel“ sind am Beginn und Ende der „Trottoir-Benutzung“ gesicherte Verflechtungsbereiche zu schaffen und entsprechende Projekte auszuarbeiten.
- An einigen Verzweigungen sind Sichtbehinderungen durch Bepflanzung zu eliminieren.
- In „Flaach“ ist am Wesenplatz der Fussgängerstreifen zu sanieren.

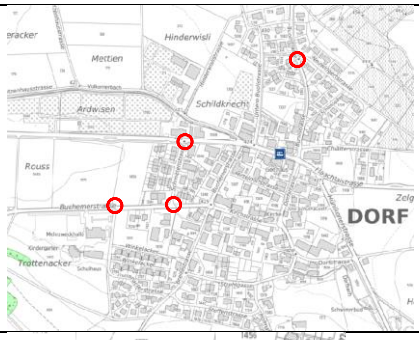
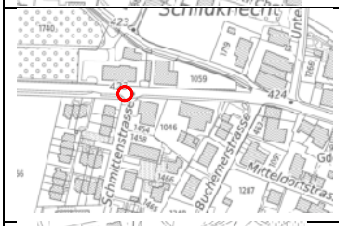
[1] BFU: Beratungsstelle für Unfallverhütung

[2] Pedibus: Der „Bus auf Füssen“ erlaubt den Kindern, von festen Haltestellen gemeinsam sicher den Schulweg zu gehen. Die Eltern der teilnehmenden Kinder betreuen abwechslungsweise den Pedibus. Ziel des Pedibus ist es, dass die Kinder zunehmend Eigenständigkeit erlangen, damit sie den Schulweg später allein bewältigen können.

Ergebnisse der Umfrage vom November 2020 und März 2021zur Schulwegsicherheit

Die von der Schule Flaachtal durchgeführte Umfrage im November 2020 und März 2021 bei den ca. 270 SuS und ca. 30 Lehrpersonen zur Schulwegsicherheit ergab namentlich folgende Ergebnisse/Erkenntnisse:

- Der Schulweg wird namentlich bewältigt (2020/2021): 45/113 zu Fuss, 40/147 mit Velo, 39/63 zu Fuss und mit Schulbus, 10/92 Andere
- Sorgen bereiten (2020/2021): 39/73 Geschwindigkeit MIV[3], 36/35 Strassenquerungen ohne FGS[4], 26/38 enge und unübersichtliche Strassenführung, 25/23 Kein Veloweg, 18/? nichts, 16/20 kein Trottoir, 6/3 generelle Sicherheit bei Haltestellen der Schulbusse, 4/3 Strassenquerungen mit FGS, 4/130 Andere
- Handlungsbedarf besteht (SuS 2020/Lehrpersonen 2021) bei: 23/4 Verkehrsführung, 10/9 Strassen, 8/3 Schulbustransport, 6/5 Keine, 5/3 Schulbus-Haltestellen, 3/2 schulspezifischen Verkehrsinstruktoren
- Kritische Punkte beim Schulweg wurden 2021 von den SuS / Lehrpersonen genannt.

Dorf		Abbildung 7: Kritische Punkte «Dorf»
		Abbildung 8: Kritischer Punkt «Buchemerstrasse» Buchemerstrasse Ortseinfahrt Buchemerstrasse: Reduktion der Geschwindigkeit von 80km/h auf 50 km/h zu spät. Insel auf Höhe Schulareal wäre hilfreich.
		Abbildung 9: Kritischer Punkt «Schmitten-/Buchemerstrasse» Schmitten-/Buchemerstrasse Hecke bei Kreuzung Schmittenstrasse und Buchemerstrasse verhindert die Sicht.
		Abbildung 10: Kritischer Punkt «Schmitten-/Flachtalstrasse» Schmittenstrasse / Veloweg Flaachtalstrasse Die Kreuzung des Veloweges mit der Schmittenstrasse ist gefährlich und vor allem für die jüngeren Kinder schwierig zu bewältigen.
		Abbildung 11: Kritischer Punkt «Buoli- / Neuwingertstrasse» Buoli-/Neuwingertstrasse Strasseneinmündung Neuwingertstrasse in Buolistrasse mit Rechtsvortritt.

[3] MIV: Motorisierter Individualverkehr

[4] FGS: Fussgängerstreifen

Volken

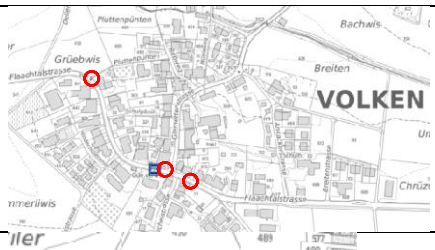


Abbildung 12: Kritische Punkte «Volken»

Abbildung 13: Kritischer Punkt «Flaachtalstrasse»

<u>Flaachtalstrasse</u>

- Linkskurve Flaachtalstrasse auf Höhe Hofladen Ritzmann gefährlich
- Veloweg Volken – Flaach unterhalb Worrenberg wäre ideal, da viele Lastwagen unterwegs sind und teils enge Strassenführung.

Abbildung 14: Kritischer Punkt «Volg / Bushaltestelle»

<u>Volg / Bushaltestelle</u>

Überquerung Vorplatz Volg / Bushaltestelle gefährlich

Abbildung 15: Kritischer Punkt «Trottoir Flaachtalstrasse»

<u>Flaachtalstrasse</u>

Verengung Trottoir zwischen Irchel- und Salenwegstrasse. Evtl. Verbesserung im geplanten Bauprojekt Start 2022

Abbildung 16: Kritischer Punkt «Ausfahrt Ankackerstrasse in Flaachtalstrasse»

<u>Ausfahrt Ankackerstrasse in Hauptstrasse</u>

- Bei der Ausfahrt Ankackerstrasse in die Hauptstrasse gilt Rechtsvortritt, der nicht beachtet wird; evtl. Signalisation nötig
- Obstbaum bei Ausfahrt behindert Sicht. Die Hauswartin der Schule Volken setzt sich mit dem Besitzer in Verbindung.

Flaach, Unterdorf

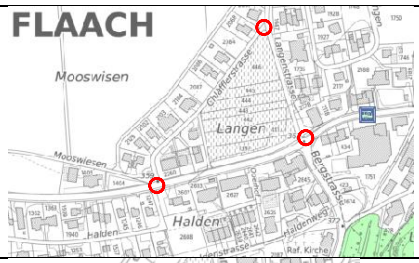
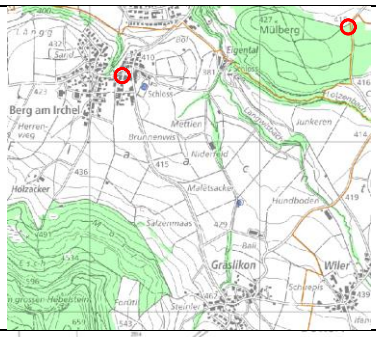
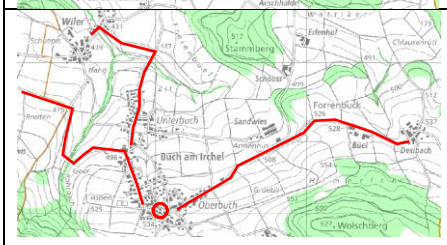


Abbildung 17: Kritische Punkte «Flaach - Unterdorf»

Abbildung 18: Kritischer Punkt «Haupt- / Chläfflerstrasse»

-
- Hauptstrasse / Chläfflerstrasse
- Strassenüberquerung Haupt-/Chläfflerstrasse/Halde, Fussgängerstreifen wäre unbedingt notwendig
- Tempolimit auf Höhe Sternen bereits wieder auf 50. 40-er-Beschränkung nicht aufheben.

		Abbildung 19: Kritischer Punkt «Chläffler- / Langenstrasse» <u>Chläfflerstrasse/Langenstrasse</u> Rechtsvortritt wird von den Autofahrern nicht beachtet
Flaach, Mitteldorf		Abbildung 20: Kritische Punkte «Flaach - Mitteldorf»
		Abbildung 21: Kritische Punkte «Webergasse / Volg / Wesenplatz / Steig» <u>Webergasse / Volg / Wesenplatz / Steig</u> • Kein Trottoir zwischen Volg und Kindergarten Webergasse, unübersichtlich bei den Volg-Parkplätzen • Kreuzung Wesenplatz oft gefährliche Situation • Steig: Verbreiterung des Trottoirs super für Fussgänger, für Velofahrer jedoch gefährlich bei LKW-Verkehr (bis 12J. auf Trottoir fahren).
		Abbildung 22: Kritischer Punkt «Querung Andelfingerstrasse» <u>Überquerung Andelfingerstrasse</u> • Querungsstelle ohne Fussgängerstreifen beim Fussweg zum Schulhaus: oft verunsicherte Autofahrer wegen wartender Kinder • Zwischen Velo Glauser und Höhe Abzweigung Richtung Volg unübersichtlich für Velofahrer
Flaach, Oberdorf		Abbildung 23: Kritische Punkte «Flaach - Oberdorf»
		Abbildung 24: Kritische Punkte «Oberdorfstrasse / Steig» <u>Oberdorfstrasse</u> Neue Fussgängerstreifen sowie Verbreiterung des Trottoirs, sehr hilfreich für die Fussgänger
		Abbildung 25: Kritische Punkte «Büsche Oberdorfstrasse / Betternstrasse» <u>Büsche Oberdorfstrasse, Betternstrasse</u> Für bessere Sicht, Büsche an folgenden Orten zurückschneiden: • Zw. Worbigstr. und Gärtnerei Zimmermann • nach Brücke Abzweigung Worbigstrasse • letztes Haus Betternstrasse

Berg, Wiler, Gräslikon		Abbildung 26: Kritische Punkte «Berg / Wiler / Gräslikon»
		Abbildung 27: Kritischer Punkt «Betternstrasse Richtung Gräslikon» <u>Betternstrasse Richtung Gräslikon</u> Auf Höhe des Vita-Parcours ist die Strasse unübersichtlich. Die von Rechts kommenden Fahrzeuge werden zu spät sichtbar.
		Abbildung 28: Kritische Punkte «Querung Dorfstrasse Berg» <u>Überquerung Dorfstrasse Berg</u> Die Überquerung der Dorfstrasse sowie Hauptstrasse ohne Fussgängerstreifen ist sehr gefährlich.
Buch und Umgebung		Abbildung 29: Kritische Punkte «Buch und Umgebung»
		Abbildung 30: Kritische Punkte «Desibach-Buch, Wiler-Buch, Gräslikon-Buch» <u>Desibach-Buch, Wiler-Buch, Gräslikon-Buch</u> • Fahrradfahrt Desibach-Buch: Enge unübersichtliche Kurven. Tempolimit oder Velowege wären hilfreich. • Einfahrt in Wiler: mehr Reflektoren nötig • Fahrradfahrt Wiler-Buch: Im Winter zu wenig beleuchtet, bei Dunkelheit sehr dunkel • Fahrradfahrt Gräslikon-Buch: hilfreich wäre ebenfalls ein Veloweg

Weitere kritische Punkte:

- Strassenabschnitte ohne Trottoir
- Strassenquerungen ohne Fussgängerstreifen (nur mit „Füessli“)
- Unübersichtliche Strassenabschnitte
- Schlechte Beleuchtung
- Geschwindigkeiten bei den Ortseingängen
- Fehlende Velowege
- Überholmanöver zum Teil sehr knapp und eng (beängstigend für Velofahrende)
- Ausladende Hecken und Büsche behindern Sicht
- Unklare (alte) Wegweisung für Ortsfremde
- Rechtsvortrittsmarkierungen fraglich, wenn siedlungsorientierte Strasse auf verkehrsorientierte Strasse trifft.
- Grosse Verkehrsflächen in Ortszentren (Gräslikon)
- Baustellen und Umleitungen
- Schnee und Eis auf dem Trottoir bei vernachlässigtem Winterdienst

Auch das Velonetz (Blaue Linien) des Kantons Zürich zeigt, wo Schwachstellen (Rot hinterlegt) für den Alltagsverkehr erkannt wurden.

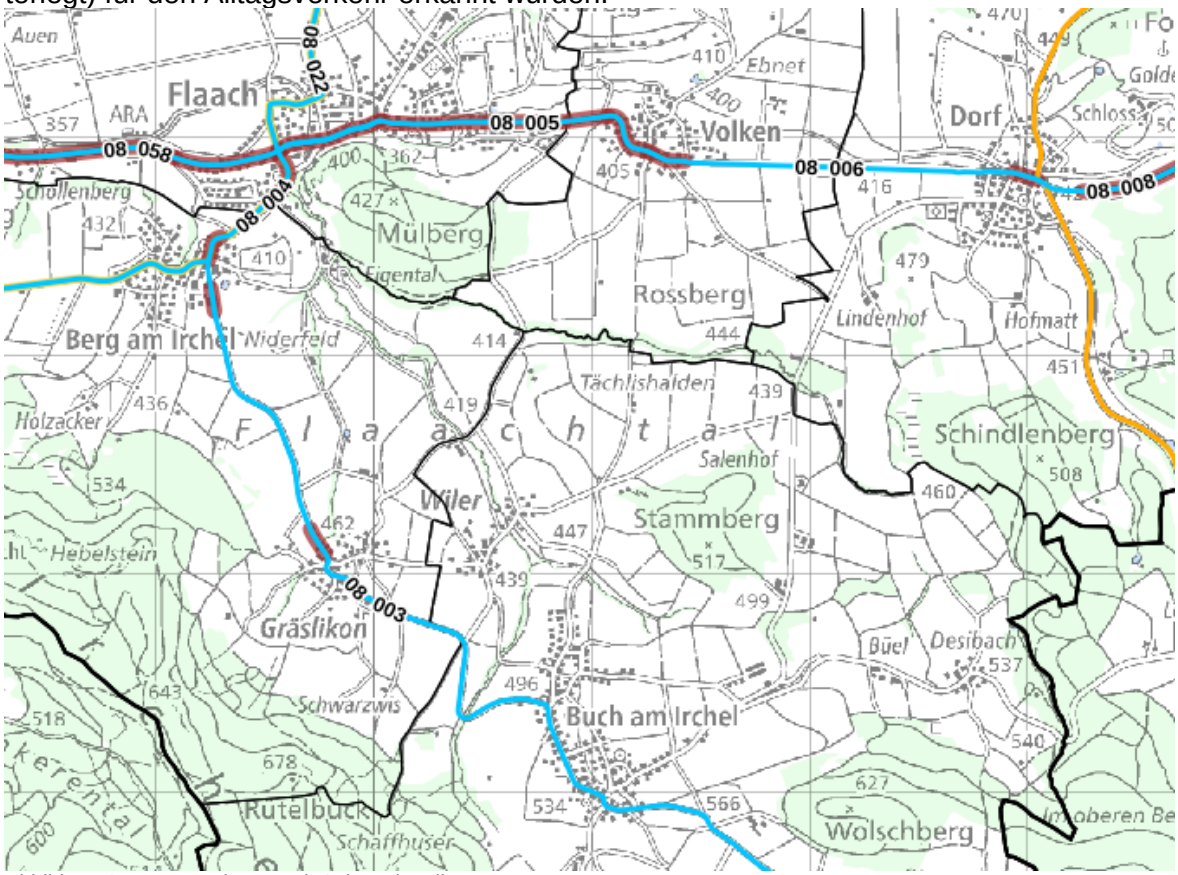


Abbildung 31: Kant. Velonetz mit Schwachstellen

3.2. Schulweganalyse

Der Einbezug der Schulkinder und Lehrpersonen bei der Schulweganalyse hat den Hintergrund, wichtige Hinweise auf relevante Schwachstellen, Bedürfnisse und Schulwegrouten direkt von den Direktbetroffenen zu erfahren. Die SuS werden dabei als Expert*innen ihrer Schulwege wahrgenommen. Sie übermitteln problematische Situationen direkt aus ihrer Perspektive «Augenhöhe 1.20m». Die Schule Flaachtal leistet damit auch einen Beitrag zur Umsetzung der Kinderrechtskonvention (Art. 12 KRK).

Die wichtigsten subjektiven Aussagen der SuS sind in der Grundlagenanalyse (Kap. 3.1) erwähnt und dargestellt.

3.3. Schwachstellenanalyse

Ergänzend zur Schulweganalyse der SuS und Lehrpersonen führten wir auch eine Schwachstellenanalyse durch. Dabei wurden die verkehrstechnisch relevanten Schwachstellen der SuS zu Fuss, mit dem Velo und mit dem Schulbus erfasst, verortet und analysiert.

An 3 Augenscheine vor Ort (Dienstag, 17.08.2021, Dienstag, 16.11.2021 und Donnerstag, 18.11.2021) wurden die bereits von den SuS und Lehrpersonen erwähnten Schwachstellen auf den verschiedenen Schulwegen und das Verhalten der SuS erfasst, fotografiert und verortet. Auch wurden vor Ort spontan Gespräche mit Verkehrsteilnehmenden geführt, um die Hintergründe für das Verkehrsverhalten besser zu verstehen.

Bei den Schulwegen «zu Fuss» erfassten wir primär die Trottoirbreiten, die Querungsmöglichkeiten, die Sichtweiten und die Aufenthaltsqualität.
Bei den Schulwegen «mit dem Velo» beurteilen wir primär die Sicherheit im Mischverkehr, die vorhandenen Veloverkehrsinfrastrukturen, die Ab-/Einbiegemöglichkeiten, die Geschwindigkeiten, die Sichtweiten und das Verkehrsaufkommen.
Bei den Schulwegen «mit dem Schulbus» beobachteten wir das Verhalten der SuS beim Warten auf den Schulbus und nach dem Verlassen des Schulbusses, die sicheren Wegverbindungen und Querungsmöglichkeiten im Umfeld der Haltestellen der Schulbusse.

Zudem führten wir Gespräche mit den Personen, welche die Schulbusse chauffieren. Die komplexe Linienführung, Lagen der Haltestellen der Schulbusse und speziellen Herausforderungen an die SuS im Zusammenhang mit den Schulbussen klärten wir auch mit der Schulleitung und dem zuständigen Polizisten der Präventionsabteilung der Kapo Zürich ab.

4. Analyseergebnisse

Gestützt auf Auswertung der verschiedenen Grundlagen, Augenscheine und Gespräche mit Beteiligten, haben wir die Ergebnisse in Plänen dargestellt. In den unten aufgeführten Plänen «Schulwegrouten und Schwachstellen» sind die am häufigsten benutzten Schulwegrouten im Bereich der Schulhäuser und Kindergärten dargestellt:

- *Punktiert für Kinder mit dem Schulbus*
  - PS-Plan Nr. 2131/01, Übersichtsplan
- *Rot gestrichelt für Kinder zu Fuss mit dem Trottinett oder mit dem Kickboard*
- *Blau gestrichelt für Kinder mit dem Velo*
  - PS-Plan Nr. 2131/02, Situation Dorf
  - PS-Plan Nr. 2131/03, Situation Volken
  - PS-Plan Nr. 2131/04, Situation Flaach
  - PS-Plan Nr. 2131/05, Situation Berg am Irchel
  - PS-Plan Nr. 2131/06, Situation Gräslikon und Wiler
  - PS-Plan Nr. 2131/07, Situation Buch am Irchel
  - PS-Plan Nr. 2131/02, Situation Desibach

4.1. Schulwege zu Fuss

Gemäss Schulweganalyse gehen die meisten Kinder primär zu Fuss und mit dem Velo zur Schule oder nutzen das Angebot der verschiedenen Schulbusse. Je nach Situation (Wetter, Zeitbudget, allein oder zusammen, interessante Ereignisse unterwegs, Alter, usw.) benutzen sie unterschiedliche Schulwege oder Verkehrsarten.
Die meisten Kinder halten sich an die Verkehrsregeln, wie Untersuchungen zeigen[5]. Im Bericht «Der Verkehr aus Sicht der Kinder» wird allerdings darauf hingewiesen, *«dass sich Kinder in Gruppen oft wenig «verkehrsgerecht» verhalten. Das Gespräch steht im Vordergrund, und dem Verkehrsgeschehen wird nicht die nötige Beachtung geschenkt».* Der Bericht des Bundesamts für Strassen verweist darauf, dass es *«weder möglich noch sinnvoll (wäre), dieses spontane Verhalten, das ja gerade zum Erlebnis des Schulweges gehört, durch Verkehrserziehung völlig unterbinden zu wollen. Es ist deshalb wichtig, dass Verkehrsanlagen im Bereich von Schulwegen und Schulanlagen möglichst «fehlertolerant» gestaltet und vorhandene Gefahrenstellen möglichst entschärft werden».*

Der Schulweg ist ein wichtiges Stück Lebensweg und für die Persönlichkeitsentwicklung der Kinder von grosser Bedeutung. Grundsätzlich soll der Schulweg von den Kindern selbständig zurückgelegt werden können. Kinder lernen auf dem Schulweg ihre Umwelt kennen, sie spielen, knüpfen Kontakte und tragen ihre sozialen Konflikte ohne die Beteiligung von Erwachsenen aus. Was für den Weg zur Schule gilt, muss auch für die Wege zwischen den einzelnen Schulstandorten (Schulhaus, Turnhalle, Werkraum, Schwimmbad etc.) im Rahmen des schulischen Angebotes gelten.

Gemäss Bundesverfassung ist der Grundschulunterricht obligatorisch und unentgeltlich. Daraus ergibt sich, dass Kinder nicht nur Anspruch auf den Unterricht haben, sondern auch, dass der Schulweg für sie keine unzumutbare Erschwerung des Schulbesuchs bedeutet. Ist der Schulweg für die Kinder zu weit, zu mühsam oder mit unzumutbaren Gefahren verbunden, haben die Kantone und Gemeinden Abhilfe zu schaffen. In verschiedenen Kantonen wird dieser Anspruch mit Gesetzen, Merkblättern oder Reglementen konkretisiert. Die Aussage von Schulbehörden, wonach der Schulweg alleinige Sache der Eltern sei, ist somit falsch. Diese sind nur dann verantwortlich, wenn der Schulweg objektiv zumutbar ist.

[5] Vgl. auch Kaufmann-Hayoz R., Hofmann H., Haefeli U., Oetterli M., Steiner R., Albisser R. (2010). Der Verkehr aus Sicht der Kinder: Schulwege von Primarschulkindern in der Schweiz. Bern: Bundesamt für Strassen. S. 15

4.2. Schulwege mit dem Velo

Ältere und geübtere Schulkinder fahren mit dem Velo zur Schule. Je nach Situation (Wetter, Zeitbudget, allein oder zusammen, Alter, usw.) können sie unterschiedliche Strassen benutzen, bleiben aber einer einmal gewählten Route eher treu.

Essentiell für die Velonutzung bei SuS ist eine für Kinder geeignete Verkehrsinfrastruktur. Ein lückenloses Netz an für Kinder sicheren Velorouten und Velowegen ist dabei ideal. Geeignete Routen sollten zudem gut sichtbar markiert und beschildert sein.
In der Umgebung von Schulhäusern ist das Thema Verkehrssicherheit besonders wichtig. Eine effektive Massnahme zu diesem Zweck ist das Einrichten von Tempo-30- oder von Begegnungszonen. Temporeduktion erhöhen die Verkehrssicherheit.

Auf einigen Abschnitten der Kantonsstrasse gelten Ausserortsgeschwindigkeiten und sind zum Teil keine Veloverkehrsinfrastrukturen vorhanden.

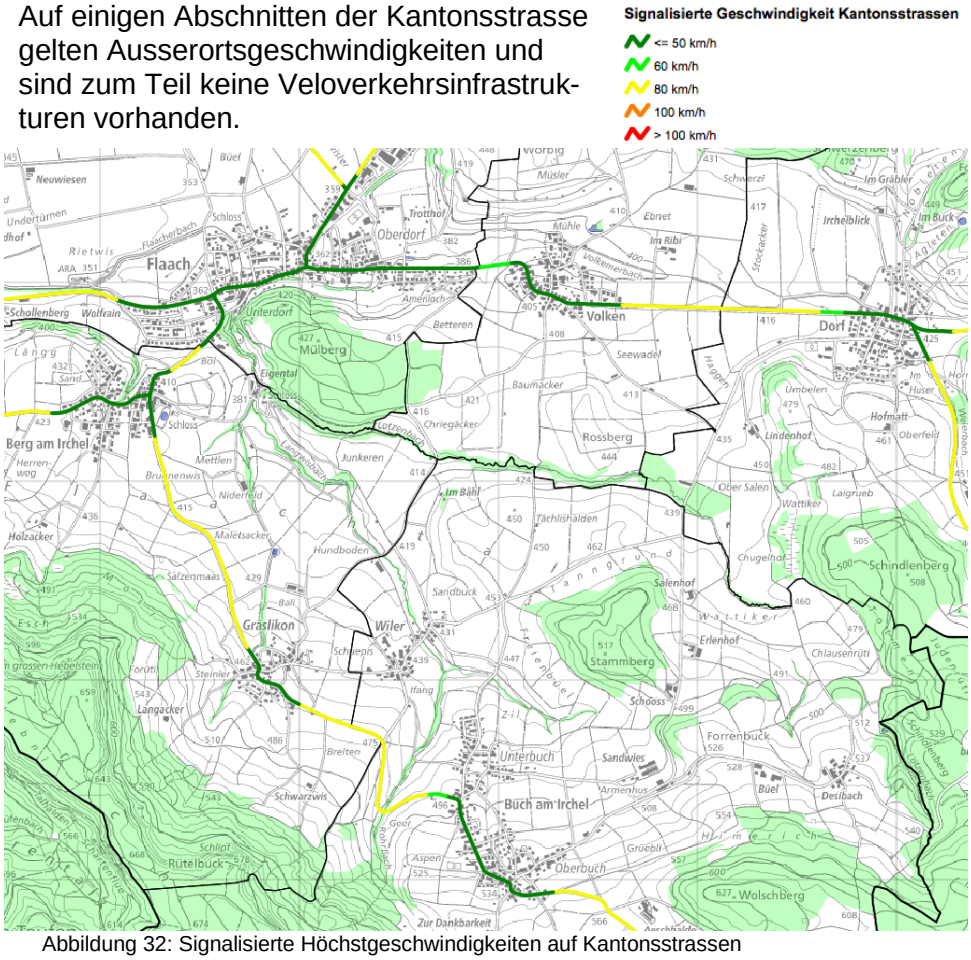


Abbildung 32: Signalisierte Höchstgeschwindigkeiten auf Kantonsstrassen

4.3. Schulwege mit dem Schulbus

Sind, je nach Alter der SuS, die Schulwege zu Fuss oder mit dem Velo zu lange oder zu gefährlich, kann dieser mit einem autorisierten Schülertransport durchgeführt werden. Damit können auch Elterntaxi-Fahrten vermieden werden. Die Fahrzeuge müssen entsprechend ausgerüstet und die Chauffeure ausgebildet sein.

Die Schule Flaachtal verfügt über eine entsprechende Organisation, welche die sicheren Schülertransporte gewährleisen kann. Je nach Bedürfnis können die Linienführung und die Einsatzzeiten angepasst werden.

4.4. Verkehrsunfälle mit Schulkindern

Die Auswertung der verkehrspolizeilich erfassten Verkehrsunfälle mit Schulkindern im Gebiet Flaachtal (2016-2020) zeigt keine Konzentration der wenigen Unfälle. Drei Kinder im Alter zwischen 6 und 13 Jahren waren, gemäss Daten des Kantons, in der Erfassungszeit auf dem Schulweg in einen Unfall involviert.
Die Auswertung der VUGIS-Daten zeigt folgende Verteilung aller registrierter Unfälle:

Nr.	Unfall-Nr.	Datum	Zeit	Unfalltyp Gruppe	Unfalltyp	G*	SV*	LV*	Sach-schaden**
1	9.99E+13	29.08.2017	09:07	2 Auffahrunfall	20 Aufprall auf fahrendes Fahrzeug	0	0	0	9500
2	9.99E+13	01.05.2018	14:20	7 Parkierunfall	71 Kollision mit anderem Verkehrsteilnehmer	0	0	0	5500
3	9.99E+13	24.05.2018	18:39	0 Schleuder- oder Selbstunfall	1 Ohne Kollision	0	0	1	50
4	9.99E+13	01.09.2017	15:45	5 Überqueren der Fahrbahn	50 Kollision mit von links kommendem Überquerer	0	1	0	28000
5	9.99E+13	12.11.2018	13:23	8 Fussgängerunfall	80 Kollision zwischen geradeaus fahrendem Fahrzeug und querendem Fussgänger	0	0	1	0
6	9.99001E+13	28.12.2020	18:50	0 Schleuder- oder Selbstunfall	3 Kollision mit Hindernis ausserhalb der Fahrbahn	0	0	0	23000
7	9.99E+13	03.03.2020	15:35	3 Abbiegeunfall	39 Anderer Unfall beim Abbiegen	0	0	0	1600
8	9.99E+13	01.11.2019	08:55	6 Frontalkollision	61 Streifen mit Gegenverkehr (ohne Überholen)	0	0	0	20000
9	9.99E+13	27.06.2016	14:57	0 Schleuder- oder Selbstunfall	4 Kollision mit anderem Verkehrsteilnehmer (inkl. Fussgänger)	0	0	1	3200

Tabelle 3: Allgemeine Angaben und Lokalisierung

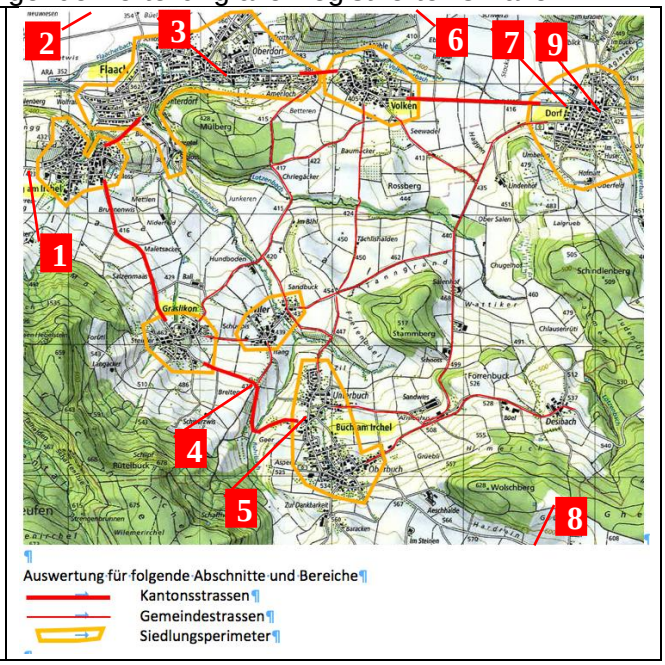


Abbildung 33: Orte der verkehrspolizeilich registrierten Unfälle

Nr.	Unfall-Nr.	Kinder-unfall*	Kinderunfall auf dem Schulweg*	Senioren-unfall*	Anzahl Kinder	Anzahl Kinder auf dem Schulweg	Anzahl Senioren	Anzahl Fuss-gänger	Anzahl Fahrräder	Anzahl Fahrräder mit elektr. Tretunterstützung bis 25km/h	Anzahl Fahrräder mit elektr. Tretunterstützung bis 45km/h**
1	9.99E+13	Nein	Nein	Ja	1	0	1	0	0	0	0
2	9.99E+13	Nein	Nein	Nein	1	0	0	0	0	0	0
3	9.99E+13	Ja	Nein	Nein	1	0	0	0	1	0	0
4	9.99E+13	Nein	Nein	Ja	1	0	2	0	0	0	0
5	9.99E+13	Ja	Ja	Ja	1	1	1	1	0	0	0
6	9.99001E+13	Nein	Nein	Nein	1	0	0	0	0	0	0
7	9.99E+13	Ja	Ja	Ja	1	1	1	0	1	0	0
8	9.99E+13	Nein	Nein	Nein	1	0	0	0	0	0	0
9	9.99E+13	Ja	Ja	Ja	1	1	1	0	0	0	0
Total		4	3	5	9	3	6	1	2	0	0

Tabelle 4: Beteiligte Personen und Fahrräder pro Unfall

Unfalltyp Gruppe	Total	2020	2019	2018	2017	2016
0 Schleuder- oder Selbstunfall	3	1	0	1	0	1
2 Auffahrunfall	1	0	0	0	1	0
3 Abbiegeunfall	1	1	0	0	0	0
5 Überqueren der Fahrbahn	1	0	0	0	1	0
6 Frontalkollision	1	0	1	0	0	0
7 Parkierunfall	1	0	0	1	0	0
8 Fussgängerunfall	1	0	0	1	0	0
Total	9	2	1	3	2	1

Tabelle 5: Unfälle nach Unfalltyp

Für die Schulwegsicherheit relevant sind folgende Unfälle (Quelle: VUGIS-Daten):

- Unfall Nr. 3: Flaach, Steig 11; ein 6-jähriges Kind fährt auf dem nordseitigen Trottoir von der Schulstrasse in Richtung Wesenplatz. Auf der Höhe der Liegenschaft Steig 11 gerät das Kind aufgrund Nichtbeherrschen des Velos ins Schlingern und stürzt. Leicht verletzt.
- Unfall Nr. 5: Buch am Irchel, Hauptstrasse 44; aus einer Schülergruppe lief ein 7-jähriges Kind unachtsam bei der mit Füessli gekennzeichneten Stelle über die Strasse. Der Fahrzeuglenker (in Richtung Flaach) touchierte das Kind trotz Vollbremsung. Das Kind stürzte und erlitt dabei leichte Verletzungen.
- Unfall Nr. 7: Dorf, Flachtal-/Schmittenstrasse; das 7-jährige Kind fuhr auf dem Fussweg (Velo gestattet) von Volken herkommend auf dem Velo in Richtung Schmittengasse. Beim Rechtsabbiegen kollidierte das Kind mit dem aus der Schmittengasse ausfahrende Fahrzeug und stürzte. An beiden Fahrzeugen entstand Sachschaden.
- Unfall Nr. 9: Dorf, Flaachtal-/Unt. Buolistrasse; der 14-jährige Mofafahrer wollte auf der Flaachtalstrasse nach links in die Untere Buolistrasse abbiegen. Beim Kurvenschneiden kollidierte der Mofafahrer mit dem vor die Markierung «Kein Vortritt» fahrenden Mfz. und verletzte sich leicht. An den Fahrzeugen entstand Sachschaden.

5. Empfehlungen für Massnahmen bei Schwachstellen auf dem Schulweg

Im Rahmen der Schulweg- und der Schwachstellenanalyse wurden verschiedene Schwachstellen in unmittelbarer Nähe der empfohlenen Schulwegrouten identifiziert. Die Pläne 2131/02 bis 2131/08 geben Auskunft über die Verortung der Schwachstellen im Umfeld der Schulhäuser.
Kinder sind keine Erwachsene und bewegen sich darum zu Fuss oft anders als Erwachsene. Sie sind spontan, lassen sich insbesondere in Gruppen leicht ablenken und können bis etwa 10-jährig keine Distanzen und Geschwindigkeiten abschätzen. Ausserdem können sie aufgrund ihrer Körpergrösse bestimmte Situationen nicht überblicken (Augenhöhe 1.20m). Darum schätzen Kinder die Schwachstellen anders ein als Erwachsene. Kinder können als Experten oft hilfreiche Hinweise geben bei Situationen, die Erwachsene allein so nicht bemerkt hätten. Kindergerechte Massnahmen sollen darum zu einem sicheren Schulweg beitragen.

5.1. Allgemeine Anforderungen an Schulwege

Anforderungen an den Schulweg zu Fuss
Für den Schulweg zu Fuss, mit dem Trottinett oder mit dem Kickboard gelten folgende allgemeine Anforderungen:

- Die Schulwegrouten sind gekennzeichnet durch möglichst sichere, attraktive und direkte Verbindungen.
- Sie verlaufen vornehmlich auf ausreichend breiten und strassenbegleitenden Trottoirs.
- Strassen mit höherer Verkehrsbelastung werden primär mit Vortrittsberechtigung gequert, d.h. mittels Fussgängerstreifen oder Lichtsignalanlage.
- Strassen mit geringerer Verkehrsbelastung und Quartierstrassen können auch ohne Vortrittsberechtigung gequert werden; ausreichende Sichtverhältnisse sind zu gewährleisten.
- Die Querungen sind möglichst wunschliniengerecht angelegt.
- Verkehrsanlagen sind möglichst fehlertolerant gestaltet und berücksichtigen das Verkehrsverhalten von Kindern in Gruppen.

Sogenannten «Füessli»[6] werden in der Regel auf dem Schulweg angebracht, damit die Schulkinder die sicherste Querungsstelle erkennen. Hauptsächlich werden die «Füessli» in Tempo-30-Zonen eingesetzt.
Die Zweckmässigkeit des Standorts von «Füessli» ist insbesondere gemäss folgenden Kriterien zu prüfen:

- Füessli dürfen nur dort angebracht werden, wo die Anhaltesichtweite mindestens die Vorgaben der VSS 640 090 erfüllt
- Es muss ein physisch gesicherter Warteraum für den Fussverkehr vorhanden sein.
- Die Querungsstelle muss ausreichend beleuchtet sein.
- Die Füessli sollten in wartender Haltung markiert werden und der Wunschlinie des Fussverkehrs entsprechen.
- Wenn möglich soll die Querungsstelle auch baulich/verkehrstechnisch sicherer für den Fussverkehr ausgestaltet werden. Sie können auf Trottoirs oder seitlichen Einengen angebracht werden.

Anforderungen an den Schulweg mit dem Velo
Für den Schulweg mit dem Velo gelten folgende allgemeine Anforderungen:

- Die Schulwegrouten für Kinder mit dem Velo zeichnen sich aus durch möglichst sichere, attraktive und direkte Verbindungen.
- Wo möglich, sind die verkehrsbelasteten Strassen für Schulwege mit dem Velo zu vermeiden und Routen auf Nebenstrecken vorzusehen. Allerdings müssen diese Strassen je

[6] In der Weisung des UVEK über besondere Markierungen auf der Fahrbahn, Abs. 8, werden die «Füessli» als «Hinweis auf Querungsstellen ohne Fussgängerstreifen» erwähnt.

nach Wohnort zwangsläufig mitgenutzt oder gequert werden, um zu den beiden Schulstandorten zu gelangen.
- Das Linksabbiegen im Mischverkehr stellt hohe Anforderungen an Velo Fahrende und sollte für Schulkinder der Primarschule nur in Ausnahmefällen (wenig Verkehr, gute Übersicht) empfohlen werden.

Anforderungen an den Schulweg mit dem Schulbus

Für den Schulweg mit dem Schulbus gelten folgende allgemeine Anforderungen:
- Die Haltestellen der Schulbusse liegen so, dass ein sicheres Ein- und Aussteigen der SuS jederzeit und unabhängig vom Verkehrsaufkommen möglich ist.
- Der Warte- und Aufenthaltsbereich für die SuS soll ausreichend Platz bieten, damit die SuS im Begegnungsfall nicht auf die Fahrbahn oder in einen unsicheren Bereich ausweichen müssen. Zudem ist der Bereich gut zu beleuchten.
- Der Weg vom und zum Schulbus soll genügend breit sein (Begegnungsfall: 2 Personen), gut einsehbar und beleuchtet sein.
- Die Querungsstellen im Bereich der Haltestellen sind zu beleuchten und so zu legen, dass die Sichtweiten nach Norm eingehalten werden.

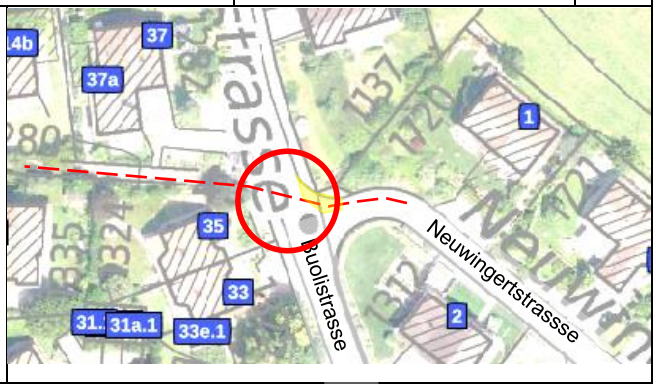
5.2. Verkehrstechnische Massnahmenempfehlungen auf Schulwegen

Gestützt auf die verschiedenen Analysen (Kap. 3 und 4) sind die nachfolgenden verkehrstechnischen Massnahmenempfehlungen erarbeitet und den Gemeindevertretern am 8.3.2022 vorgestellt worden.
Die Ergebnisse der anschliessenden Stellungnahme bei den involvierten Gemeinden (Stand April 2022) zu den verkehrstechnischen Schwachstellen und Massnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit liegen in Form von schriftlichen Anregungen und Korrekturen vor. Diese sind in den nachfolgenden Tabellen in ***Kursivschrift*** angeben.

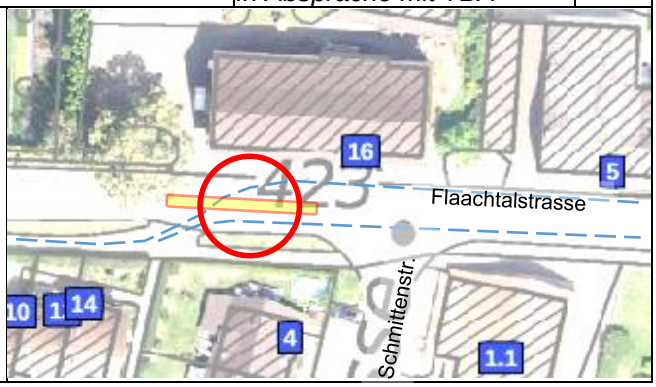
Die wichtigsten Massnahmen sind nachfolgend aufgeführt.
Die Spalte «Real-Prio» zeigt die «Realisierungs-Priorität»:
1 (wenig Aufwand, bald zu realisieren, geringe Kosten)
2 (Aufwand grösser, Realisierung braucht Zeit, Kosten höher)
Abweichende Massnahmenvorschläge (Konzeptverfasser, *Gemeinden*)
Legende: Schulwegroute zu Fuss, Schulwegroute mit Velo, mit Schulbus, Massnahmen, Füessli, **FGSO** Farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche[7]

Dorf *(Stellungnahme GR vom 5.4.2022)*

Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
DO.01	Buolistrasse / Neuwingertstrasse	Keine sichere Querungsstelle über Buolistrasse	Sperrfläche markieren, *Füessli markieren*	1

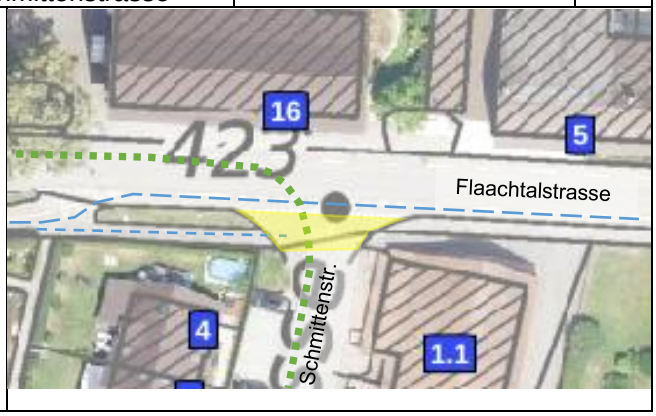


Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
DO.02	Flaachtalstrasse: Velo-Linksabbiegen von Radstreifen in Radweg	Keine sichere Abbiegemöglichkeit	Mittelinsel (Option: indirekter Linksabbieger) für Querung in Etappen *Velowegkonzept ZH* *In Absprache mit TBA*[8]	2

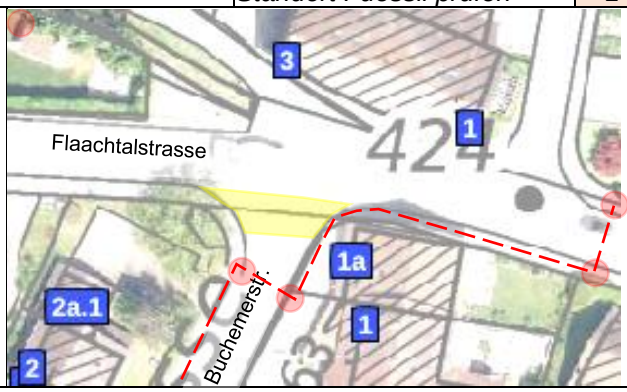


[7] (gemäss VSS-Norm SN 640 214, Entwurf des Strassenraumes, Farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche)
[8] (TBA: Tiefbauamt des Kantons Zürich)

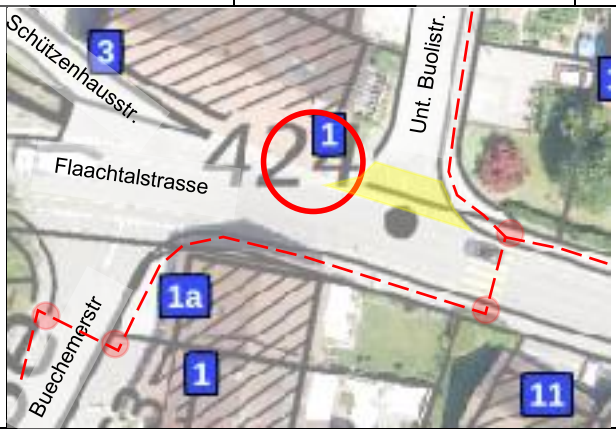
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
DO.03	Flaachtalstrasse / Schmittenstrasse	FG-Querung führt über breite Einmündung; Fussweg (Velo gestattet); Randstein Fussweg Stolperfalle; Schulbus in Schmittenstrasse	Trottoirüberfahrt *In Absprache mit TBA*	2



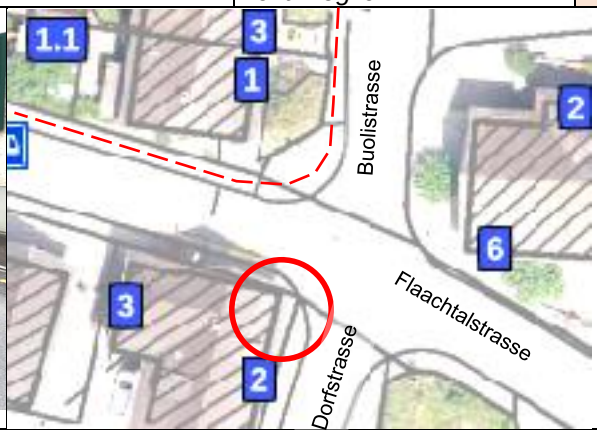
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
DO.04	Flachtalstrasse / Buchemerstrasse	Hecke verdeckt Sicht auf Füessli-Standort beim Brunnen. PP beeinträchtigt Querungsstelle	Trottoirüberfahrt *Keine Trottoirüberfahrt (hohe Verkehrsfrequenz)* *Standort Füessli prüfen*	2 *1*



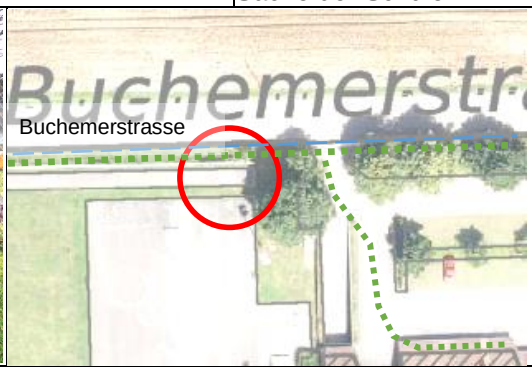
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
DO.05	Flaachtalstrasse / Untere Buolistrasse	Ungenügende Sicht für FG beim Queren der Unt. Buolistrasse	Trottoirüberfahrt *In Absprache mit TBA*	2



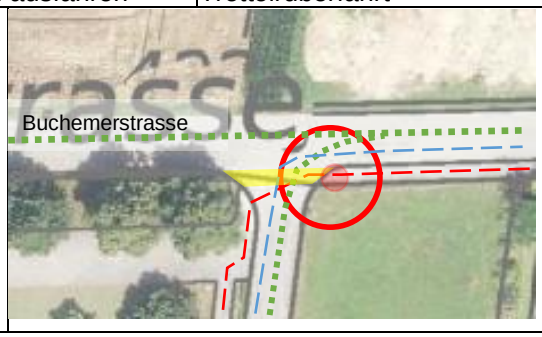
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
DO.06	Flaachtalstrasse / Dorfstrasse / Buolistrasse	Schlechte Sicht für FG beim Queren der Dorfstrasse Schmales Trottoir vor Gemeindehaus	Geschwindigkeit reduzieren; Trottoirnase b FG-Querung *Trottoirnase entschärft Situation nicht, Geschwindigkeitsreduktion nicht möglich*	2 1



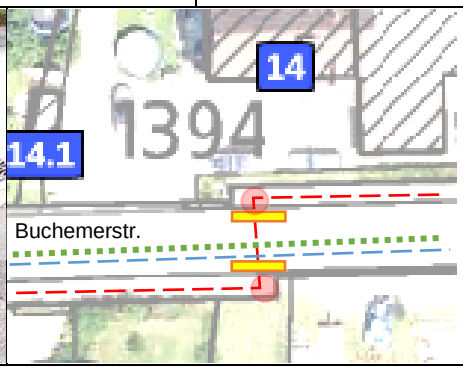
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
DO.07	Buchmerstrasse (Höhe Sportplatz)	Signal «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» zu nahe an Ausfahrt Parkplatz Schulhaus	Vorschriftssignal um ca. 70m westwärts versetzen *Vorschriftssignal gemäss Polizei am richtigen Ort, Sicherung Schulareal ist Sache der Schule*	1



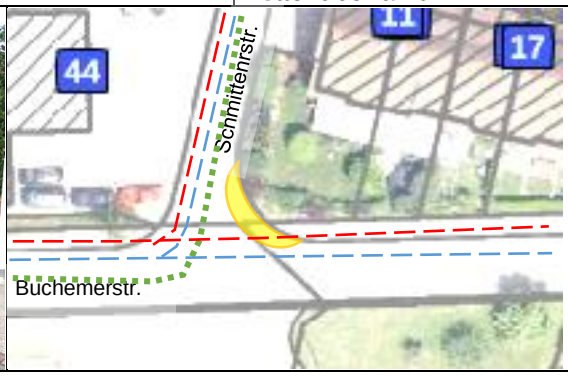
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
DO.08	Buchemerstrasse / Trottenackerstrasse	Zu wenig Platz auf Trottoir (Füessli); keine Strassenquerung, wenn Elterntaxi ausfahren	Trottoir Ost verlängern mit Sperrfläche; Trottoirüberfahrt	1 2



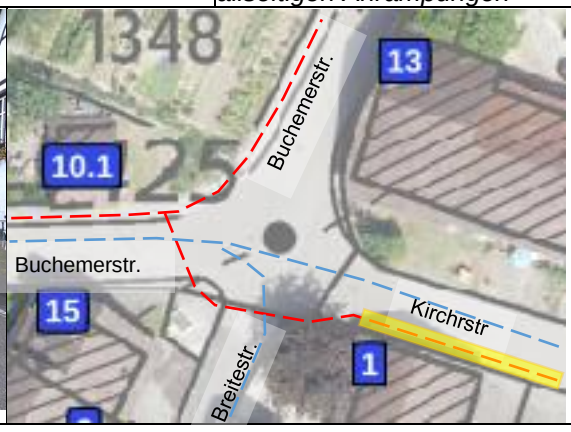
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
DO.09	Buchemerstrasse (Höhe Haus 14)	Füessli auf Trottoir von Fahrzeuglenkenden kaum sichtbar	Trottoirnasen beidseitig *Trottoirnase einseitig*	1



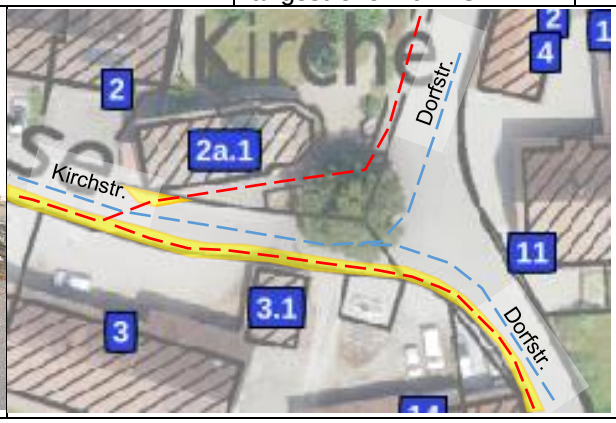
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
DO.10	Buchemerstrasse / Schmittenstrasse	Grosser Einlenkradius; Schlechte Sicht wegen Hecke; Trottoir endet vor Einmündung	Sperrfläche markieren; Einlenkradius baulich reduzieren *Trottoirüberfahrt*	1 2 *1*



Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
DO.11	Buchemerstrasse / Breitestrasse / Kirchstrasse	Grossflächiger Knoten; Unklare Linienführung für den Fussverkehr; Mischverkehrsfläche in Kirchstr.	Längsstreifen für Fussgänger in Kirchstrasse; Geschwindigkeitsreduktion *Knoten vertikal anheben mit allseitigen Anrampungen*	1 2 *2*



Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
DO.12	Kirchstrasse (Höhe Kirche)	Schlechte Sicht für Fussverkehr um Kirchenbau	Zusätzlicher Trottoirbereich (2m) um Kirche Längsstreifen für FG	1 1



Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
DO.13	Dorfstrasse (Höhe Haus 16)	Schlechte Sicht für Fussverkehr um Haus 16	Längsstreifen für FG *Knoten vertikal anheben mit allseitigen Anrampungen*	1 *2*

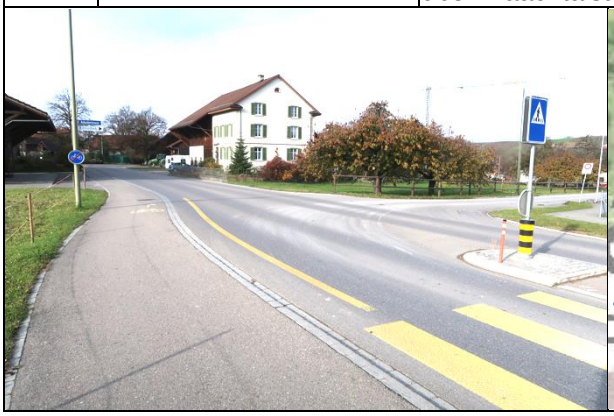
Volken *(Stellungnahme GR vom 21.3.2022)*
Die Massnahme VO.02 ist bezüglich Vortrittsregelung bereits in Ausführung. Die Signalisationsmarkierungen sind noch zu koordinieren mit der Ausführung des Staatsstrassenprojekts „Sanierung Ortsdurchfahrt Volken, Sanierung Flaachtalstrasse“.

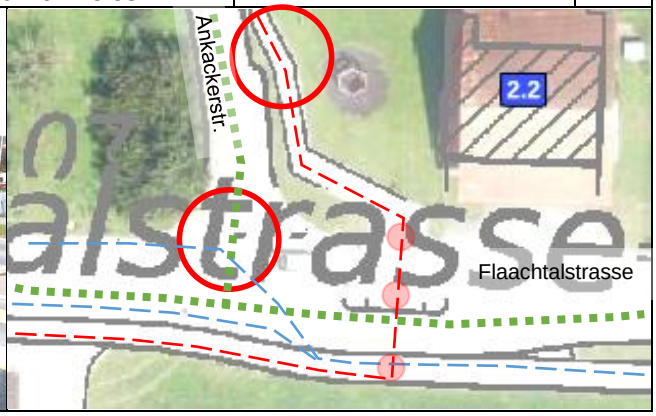
Das vom Regierungsrat festgesetzte Sanierungsprojekt Ortsdurchfahrt Volken beinhaltet teilweise die Massnahmenvorschläge VO.03, VO.04, VO.05, VO.06 und VO.07. Für diese ist generell der Kanton zuständig. Temporeduktionen sind im Staatsstrassenprojekt nicht enthalten. Nach der rechtskräftigen Festsetzung können am Projekt keine substanziellen Anpassungen mehr vorgenommen werden. Das nun zur Ausführung gelangende Projekt (Baubeginn aktuell auf 2.5.2022 vorgesehen) war seit 2011 im stetigen Austausch zwischen Kanton und Gemeinde und Bevölkerung entstanden. Insbesondere die für Temporeduktionen immer auch thematisierten unterstützenden Massnahmen wie Verkehrsinseln und Strassenkissen waren in Stellungnahmen aus der Bevölkerung abgelehnt worden. Die Themen aus dem vorliegenden Konzept, welche die Staatsstrasse betreffen, sollen anlässlich des Gemeindegesprächs vom 7. April 2022 traktandiert werden.

Beschluss: Die Massnahmen auf den Gemeindestrassen werden vom Gemeinderat geprüft (VO.02 bereits in Umsetzung). Die Massnahmen betreffend der Kantonsstrasse, die im vorliegenden und zur Ausführung gelangenden Strassensanierungsprojekt noch nicht berücksichtigt sind, werden mit den zuständigen Fachleuten des Tiefbauamtes besprochen.

Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
VO.01	Ankackerstrasse (Höhe Haus 12)	Engpass und ungenügende Sichtweiten	Längsstreifen für FG	1

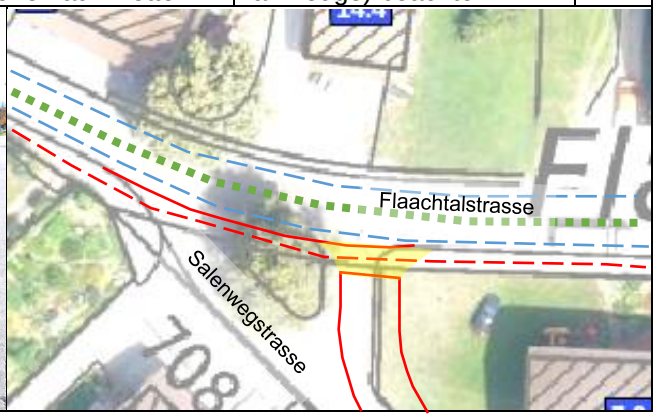
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
VO.02	Flaachtalstrasse / Ankackerstrasse	Einmündung Ankackerstrasse in Kantonsstr. ohne signalisierte Vortrittsregelung; Rechtsvortritt wird missachtet; Fussweg entlang Ankackerstr. nur für FG, aber Velofurt über Flaachtalstr. für Velos	Klare Vortrittssignale im Knoten und auf Fussweg; Tempo-30-Zone	1 2



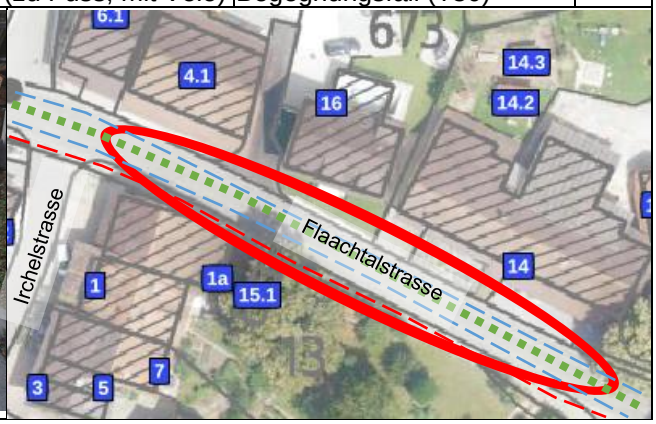


Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
VO.03	Flaachtalstrasse / Salenwegstrasse	Signalisation Radweg auf Trottoir	Signalisation: Fussweg (Velo gestattet), beide Rtg.	1

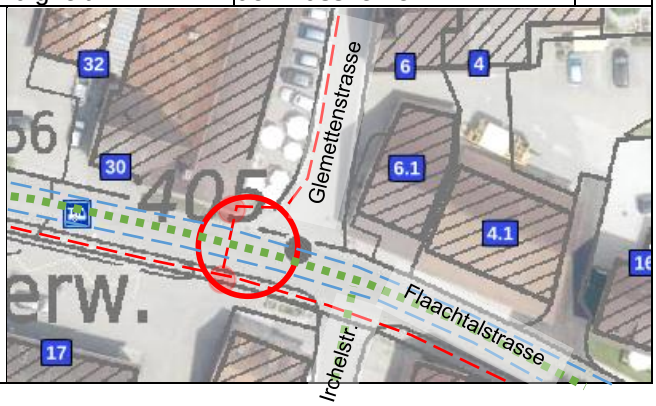
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
VO.04	Flaachtalstrasse / Salenwegstrasse	Spitzwinklige Einmündung begünstigt schnelles Einfahren und gefährdet Personen auf Trottoir	Einmündung in T-Form umgestalten, (Landwirtschafts-Fahrzeuge) beachten	2



Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
VO.05	Flaachtalstrasse (Irchelstr. - Salenwegstr.)	Enge Fahrbahn; grosser LKW-Anteil; enges Trottoir; Keine sichere Schulwegroute (zu Fuss, mit Velo)	Geschwindigkeit reduzieren; Strassenausbau mit reduz. Begegnungsfall (T30)	1 2



Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
VO.06	Flaachtalstrasse / Irchelstrasse / Glemettenstrasse	Markierte Füessli; Querungshilfe für FG fehlt; grosser LKW-Anteil; enges Trottoir; Keine sichere Schulwegroute (zu Fuss, mit Velo); Geschwindigkeit	Geschwindigkeit reduzieren; Strassenausbau mit reduz. Begegnungsfall (T30) und sicherer Querungsstelle für den Fussverkehr	2



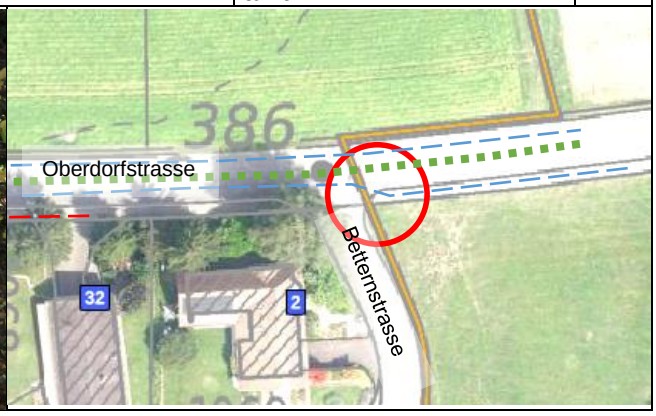
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
VO.07	Flaachtalstrasse (Höhe Haus 43)	Enge Kurve; LKW weichen auf Trottoir aus; Velo auf Trottoir; Querungshilfe für FG beim Fussweg Pluttenpünten fehlt	Geschwindigkeit reduzieren; Strassenausbau mit reduz. Begegnungsfall (T30) und sicherer Querungsstelle für den Fussverkehr	2

Flaach *(Stellungnahme GR vom 22.3.2022)*
Laut Fazit zeigt das vorliegende Schulwegkonzept auf, dass im weitläufigen und ländlich geprägten Gebiet der Schule Flaachtal die Schulwege in den Wohnquartieren einen guten Sicherheitsstandard aufweisen und dass die Schulkinder (SUS) sich gewohnt sind, den Schulweg in ihrer vertrauten Umgebung zu bewältigen. Tatsache ist natürlich, dass es auch bei uns mehrere Hot Spots gibt, welche sowohl von den Schulkindern als auch von den Eltern als problematisch empfunden werden. Die meisten dieser Elemente decken sich mit Punkten, die der Gemeinderat schon seit geraumer Zeit im Rahmen der kantonalen Planung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts Ortsdurchfahrt Flaach hingewiesen hat. Wir werden deshalb die definitive Fassung des Konzepts erneut in diesen Gremien einbringen und darauf hinweisen, dass sich die Schule ebenso intensiv mit der Problematik „Verkehr versus Schulweg" auseinandersetzt.

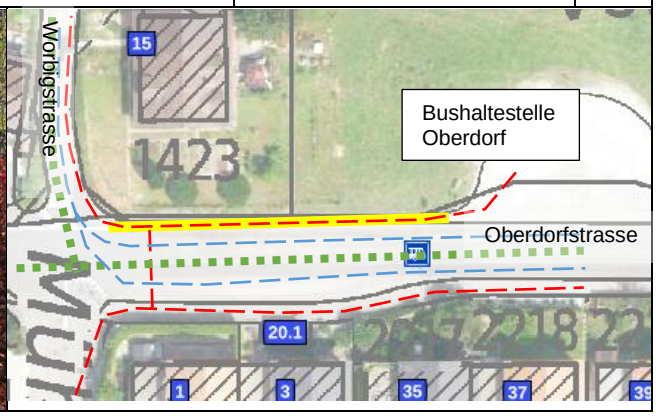
Bei dieser Gelegenheit möchten wir kritische Bereiche ansprechen, die sowohl die Schulkinder wie auch die erziehungs- und aufsichtsverantwortlichen Personen angehen:

- *Der Untermühleweg zwischen Hauptstrasse und Bergstrasse ist eine Privatstrasse und auch entsprechend signalisiert (siehe Schwachstelle FL.12). Der mangelhafte Strassenzustand und die dort zirkulierenden Fahrzeuge der ansässigen Gewerbebetriebe bilden eine stete Gefahr. Die Schulkinder sind mit Nachdruck aufzufordern, den Untermühleweg nicht mehr als Schulweg zu benutzen.*
- *Es ist leider immer wieder zu beobachten, dass Schulkinder vom Gebiet Ifang herkommend die Andlauerstrasse auf der Ostseite des Heizungsgebäudes von Familie Eigenheer gegenüber dem Restaurant Alte Post – und damit an einer sehr gefährlichen, weil völlig unübersichtlichen Stelle – überqueren (siehe Schwachstelle FL.10). Es gab dort bekanntlich auch schon einzelne Verkehrsunfälle. Da der Schulweg in die Zuständigkeit der Erziehungs- und Aufsichtsverantwortlichen fällt, stehen sie unserer Ansicht nach in einer besonderen Verantwortung, dass ihre Kinder diese Gefahrenstellen konsequent meiden.*

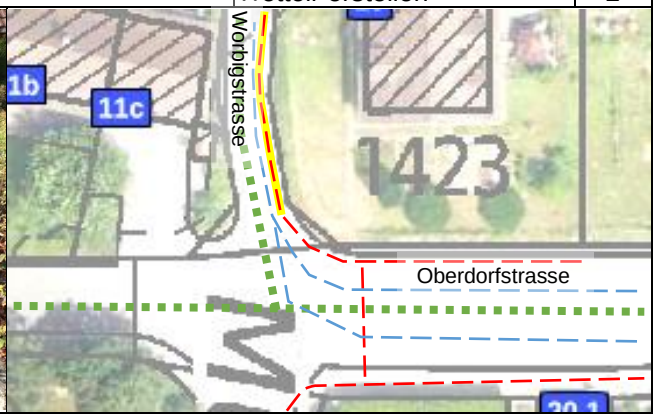
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
FL.01	Oberdorfstrasse / Bettern-strasse	Velo (Rtg. Volken) in Steigung auf Fahrbahn	Fussweg (Velo gestattet) auf Trottoir mit sicherer Auf-fahrt	1



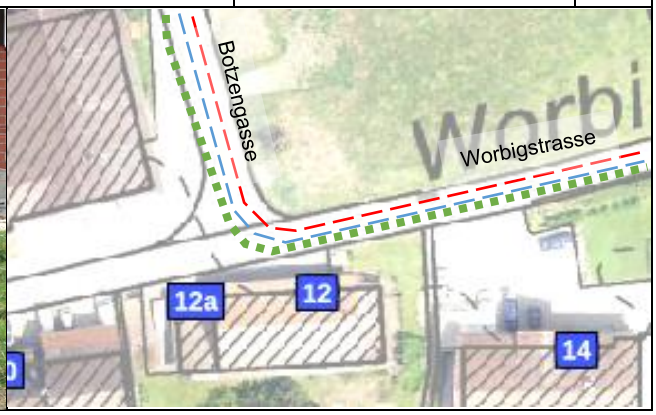
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
FL.02	Oberdorfstrasse (Bushal-testelle – Worbigstrasse)	Schmales nordseitiges Trottoir	Prov. Trottoirverbreiterung bis Bus-Hast. verlängern	1



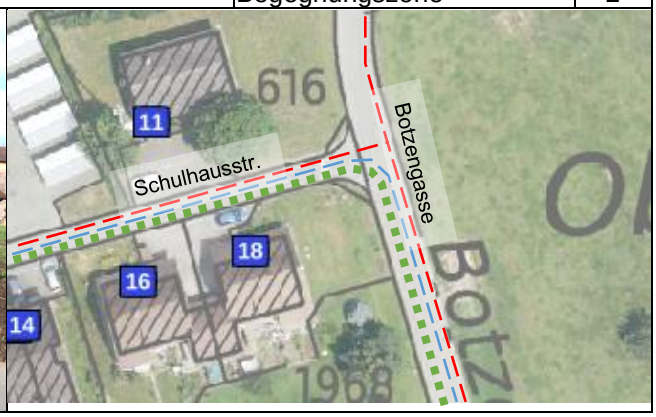
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
FL.03	Oberdorfstrasse / Verbind. zu Worbigstrasse	Prov. Trottoirverbreiterung endet ohne Fortsetzung in enger Strasse mit viel Schleichwegverkehr	Längsstreifen für FG Schleichweg unterbinden Tempo-30-Zone Trottoir erstellen	1 1 2 2



Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
FL.04	Worbigstrasse / Botzengasse	Schleichwegverkehr Oberdorfstrasse - Andelfingerstrasse	Schleichweg unterbinden Tempo-30-Zone	1 2



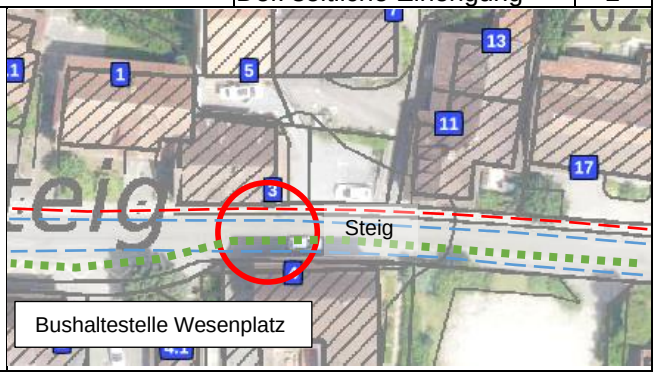
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
FL.05	Botzengasse / Schulhausstrasse	Schleichwegverkehr Oberdorfstrasse – Andelfingerstrasse; Schulhausstandort wird nicht wahrgenommen	Schleichweg unterbinden; Schulhausstr.: Signal 1.23 und Markierung «Kinder» auf Fahrbahn applizieren Begegnungszone	1 1 2



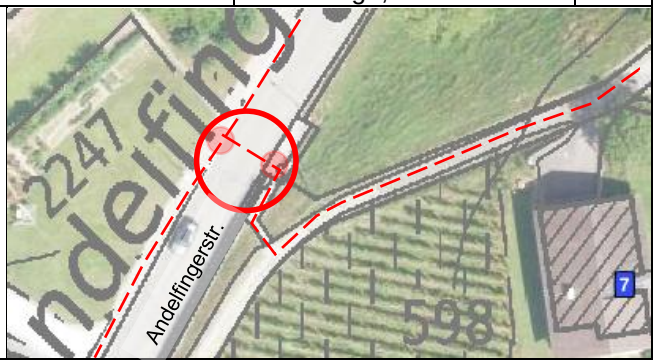
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
FL.06	Oberdorfstrasse / Worbigstrasse	Anbindung FG-Bereich auf Insel mit Trottoir und Fahrbahnen unklar	Klare bauliche und markierungstechnische Abgrenzung zum FG-Bereich	1

Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
FL.07	Oberdorfstrasse / Schulhausstrasse	Pseudo-Trottoirüberfahrt; Sichtverhältnisse bei Ausfahrt aus Schulhausstrasse; Wegweiser zum Schulhaus fehlt; Keine sichere Abbiegehilfe für Schulweg (Velos); Geschwindigkeit; LKW-Anteil	Geschwindigk. kontrollieren; Normgerechte Trottoirüberfahrt erstellen; Sichere Abbiegehilfe für Veloverkehr erstellen; Wegweisung zu Schulhaus	1 2 2 1

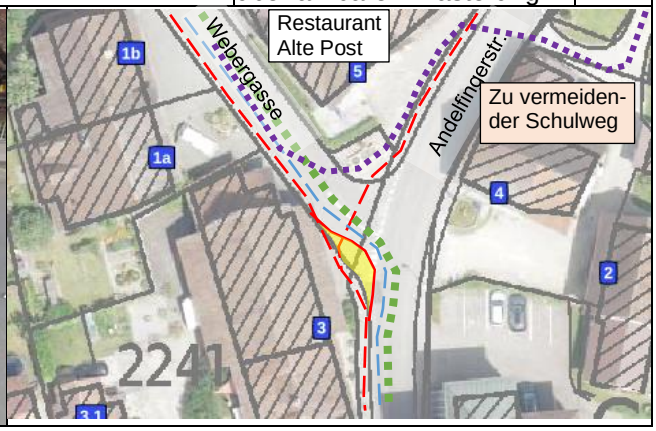
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
FL.08	Oberdorfstrasse (Bereich Steig)	Talwärts: Fahrzeuge weichen trotz Pfosten auf Trottoir aus; Schmale FG-Bereiche; Velo auf Trottoir; Bergwärts: Velo auf Fahrbahn; Gesamt: Geschwindigkeit; LKW-Anteil; Begegnungsfall PW/LW	Geschwindigkeit reduzieren (wenn Tempo-30-Zonen in Quartieren realisiert ist); Velostreifen bergwärts; Wartebereich auf Fahrbahn für Mfz. markieren; Def. seitliche Einengung	2 1 1 2



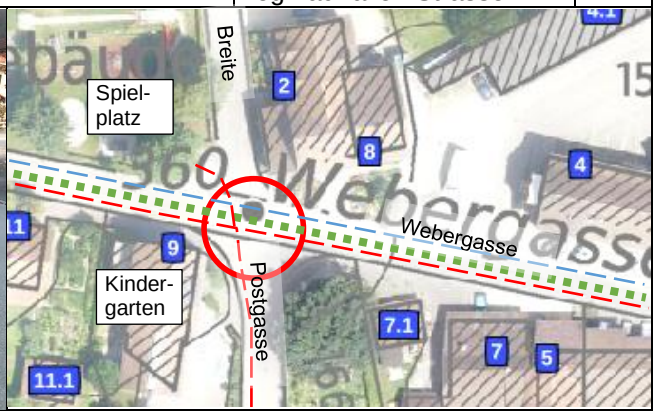
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
FL.09	Andelfingerstrasse (Höhe Treppe zu Schulhaus)	Sichtverhältnisse aus Warteraum Ost; Lenkende nehmen Querungsstelle nicht wahr	Bedarfsblinkanlage; Signal «Kinder» mit Zusatz «Schulweg»; FGS	2 1



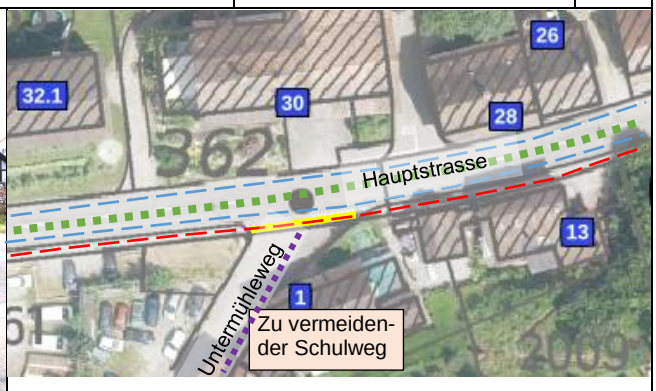
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
FL.10	Andelfingerstrasse / Webergasse	Lange FG-Querung über spitzwinklige Einmündung	Stumpfwinklige Einmündung mit Sperrfläche oder überfahrbarer Pflästerung	2



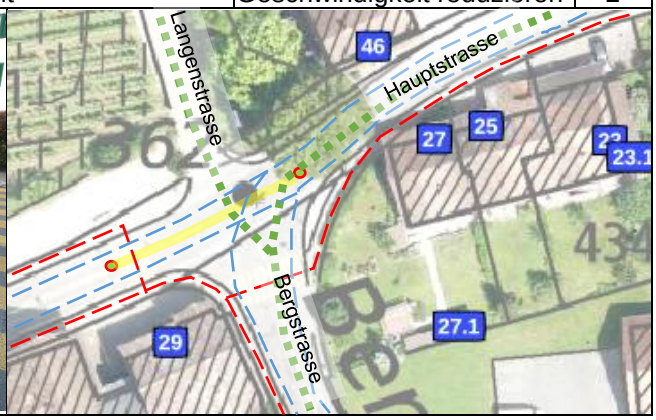
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
FL.11	Webergasse / Postgasse / Breiten	Grosse Verkehrsfläche; Lenkende nehmen Kindergarten nicht wahr; Ausgang Spielplatz	Platzgestaltung (FGSO); Signal / Markierung «Kinder» mit Zusatz «Schulweg» auf allen Strassen	1 1



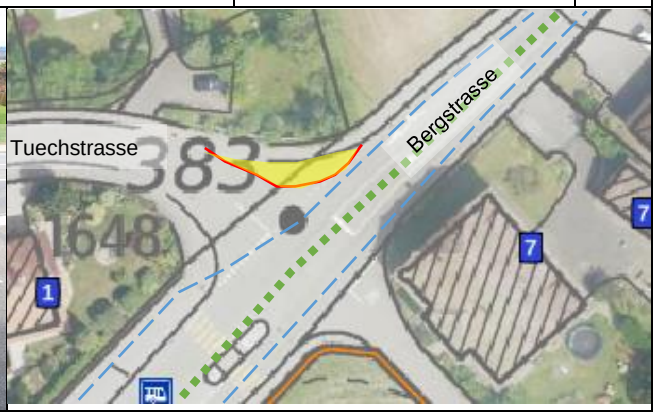
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
FL.12	Hauptstrasse / Untermühleweg	Pseudo-Trottoirüberfahrt	Normgerechte Trottoirüberfahrt erstellen	2



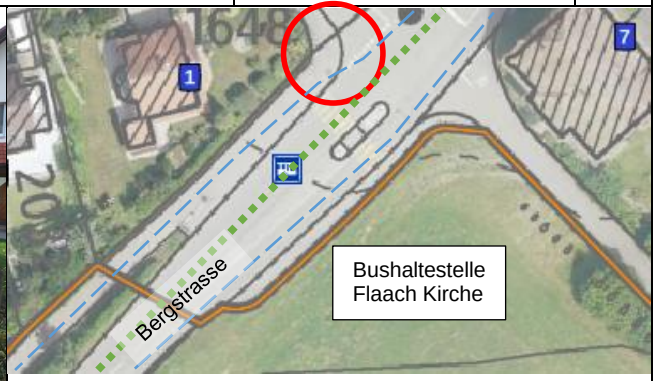
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
FL.13	Hauptstrasse / Bergstrasse / Langenstrasse	Linksabbiegen Veloverkehr in Rtg. Bergstrasse; Sicht nach Links aus Langenstr. Geschwindigkeit	Linksabbiegehilfe in Bergstrasse erstellen; Pflanzen zurückschneiden Geschwindigkeit reduzieren	2 1 2



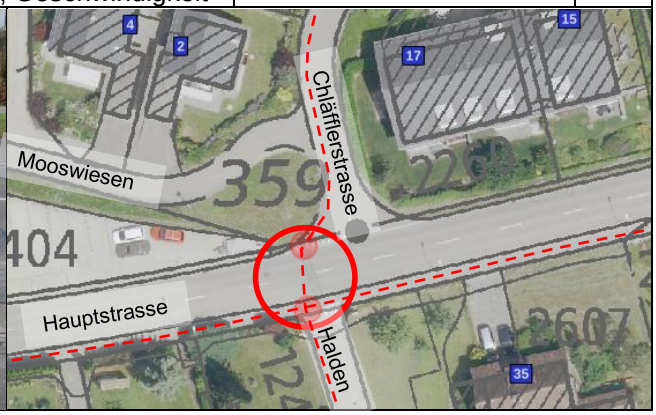
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
FL.14	Bergstrasse / Tuechstrasse	Grosser Einlenkradius erschwert Querung Tuechstrasse	Einlenkradius reduzieren	2



Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
FL.15	Bergstrasse / Tuechstrasse	Auffahrtsstelle für Velos auf Trottoir unklar	Veloführung mit Symbolen auf Trottoir markieren	1



Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
FL.16	Haupt-/Chläfflerstrasse / Halden	Markierte Füessli; Querungshilfe für FG fehlt; grosser LKW-Anteil; nördlich kein sicherer Aufstellbereich; Keine sichere Schulwegroute (zu Fuss); Geschwindigkeit	Geschwindigkeit reduzieren; sichere Querungsstelle für den Fussverkehr	1 1



Anmerkung zur Schwachstelle FL.16

Aus der Eltern-Mitwirkung wurde zu diesem Knoten eine schriftliche Rückmeldung gemacht (hier ein Auszug aus dem Email vom 13.3.2022):

- Die Schulkinder aus dem Unterdorf entlang der Hauptstrasse zum Kindergarten oder zur Schule zu führen, ist unzumutbar für Kinder, da die Hauptstrasse viel befahren ist (vor allem mit LKW`s und Postautos etc.), eng ist (Im Begegnungsfall LKW/LKW weichen die Chauffeure auf das Trottoir aus) und das Trottoir teilweise schmal ist.
- Auch die Geschwindigkeitsreduktion von 50km/h auf 40km/h ändert nichts an der "Problematik" für die Kinder.
- Gefährlich ist auch der Weg von der Bergstrasse über den bestehenden Fussgängerstreifen zur Langenstrasse mit Fortsetzung in Richtung Dorf. In der Langenstrasse parkieren viele LKW`s, Cars oder Handwerkerfahrzeuge, wenn sie Pause im Restaurant „Weingarten“ machen. Ausserdem hat Moser Cars dort eine Garage. Das heisst, dass viele Fahrzeuge unterwegs sind, z.T. schnell fahren und kaum den Rechtsvortritt gewähren.
- Aktuell besammeln sich die Kinder aus dem Tuechquartier in der „Halden“ und gehen dann über die Hauptstrasse in die Chläfflerstrasse. Die ist der sicherste Weg aus dem Quartier ins Dorf.
- Leider ist die Querung der Hauptstrasse in der Verbindung Halden - Chläfflerstrasse gefährlich. Dies wurde auch aus der Elternumfrage ersichtlich.
- Auch wissen viele Fahrzeuglenkende nicht, wie sie sich korrekt verhalten sollen, wenn dort mehrere Kinder stehen und warten. So kam es schon zu gefährlichen Situationen für die Kinder. Ausserdem beschleunigen viele Fahrzeuglenkende in Richtung Rüdingen bereits ihr Tempo oder fahren mit immer noch erhöhter Geschwindigkeit in Richtung Dorf.
- Die Hauptstrasse in Flaach ist folglich keine geeignete Schulwegroute für Kinder zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem Trottinett.

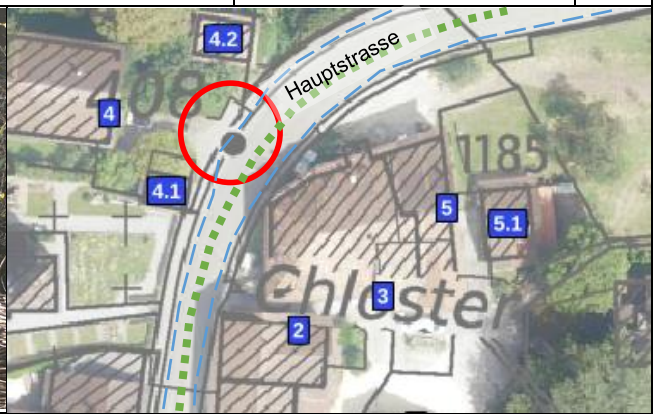
Berg am Irchel *(Stellungnahme GR vom 17.3.2022)*
In Berg am Irchel wurden folgende Gefahrenpunkte eruiert:

- *Überquerung Dorfstrasse in Berg am Irchel*
- *Überquerung Hauptstrasse bzw. Markierung Abfahrtsstelle für Velos ab Höhe reformierte Kirche in Berg am Irchel*
- *Winkel Höhe Haus Nr. 28 fehlende Signalisation für den Schulweg und Einlenker Winkel/Hauptstrasse schlecht signalisiert*
- *Allgemeine Überquerungen in Gräslikon*

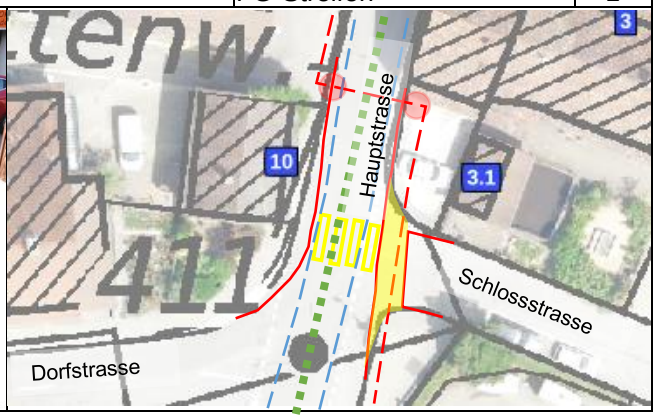
Der Gemeinderat beschliesst u.a.:

- *Die Schulwegquerungen sollen auf dem gesamten Gemeindegebiet mit gelben Füessli markiert werden. Zudem sollen an neuralgischen Punkten Hinweistafeln an Kandelabern montiert werden mit dem Vermerk Schulweg*
- *Die möglichen Überquerungen bei der Dorfstrasse in Berg am Irchel werden im Zusammenhang mit dem Sanierungsprojekt im Jahr 2023 eingebracht. In Gräslikon sind alle Sanierungsarbeiten abgeschlossen und es sind keine Änderungen geplant oder vorgesehen.*

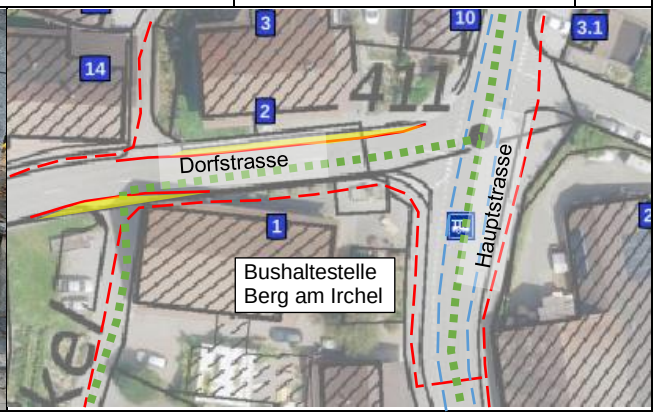
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
BE.01	Hauptstrasse (Höhe Reformierte Kirche)	Abfahrtsstelle für Velos ab Trottoir unklar	Veloführung mit Symbolen auf Trottoir markieren	1



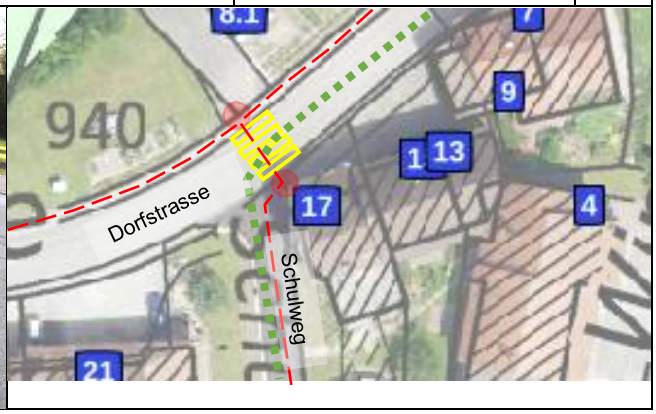
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
BE.02	Hauptstrasse / Schlossstrasse	Mögliche Querung mit Füessli angedeutet; Sichtweite; Erkennbarkeit der Querungsstelle	Strassenraum anpassen: Trottoir West verbreitern; Trottoirüberfahrt Schlossstr. FG-Streifen	2 2 2 1



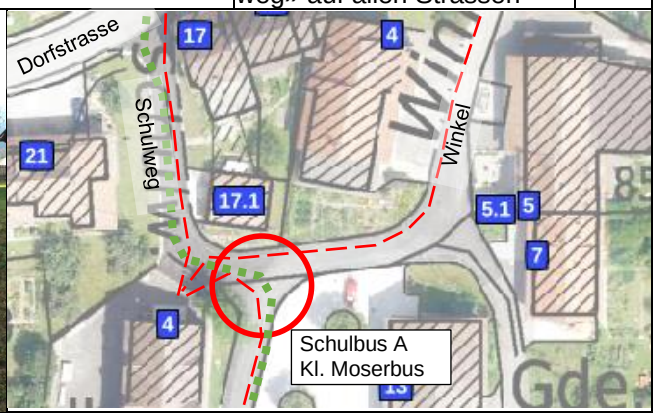
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
BE.03	Dorfstrasse (Höhe Haus 1 und 2)	Schmales Trottoir entlang Pergola	Trottoir Nord und Süd partiell verbreitern	2



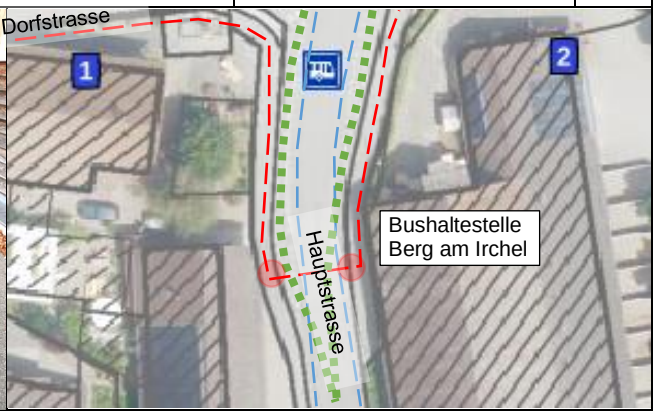
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
BE.04	Dorfstrasse / Schulweg	Füessli auf Trottoir werden von Lenkenden kaum wahrgenommen	Fussgängerstreifen; Seitliche Einengungen	1 2



Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
BE.05	Schulweg	Standort Schulbus; Warteraum Kinder	Stao. Schulbus markieren Signal / Markierung «Kinder» mit Zusatz «Schulweg» auf allen Strassen	1



Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
BE.06	Hauptstrasse (Höhe Haus 2)	Füessli auf Trottoir werden von Lenkenden kaum wahrgenommen	Siehe Massnahme BE.02	2



Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
BE.07	Winkel (Höhe Haus 28)	Schulweg wird von Lenkenden kaum wahrgenommen	Signal / Markierung «Kinder» mit Zusatz «Schulweg» auf allen Strassen	1

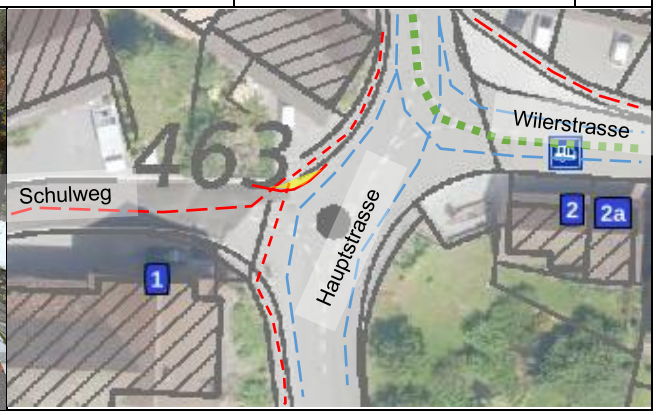
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
BE.08	Hauptstrasse / Winkel	Sicht bei Ausfahrt aus Winkel für Schulbus z.T. eingeschränkt; Vortrittsverhältnisse unklar	Kein Vortritt oder Rechtsvortritt signalisieren resp. markieren	1

Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
BE.09	Hauptstrasse (Höhe Haus 28)	Wegbenutzung unklar; oft auch Velo in beiden Rtg. Auf Weg	Fussweg signalisieren	1

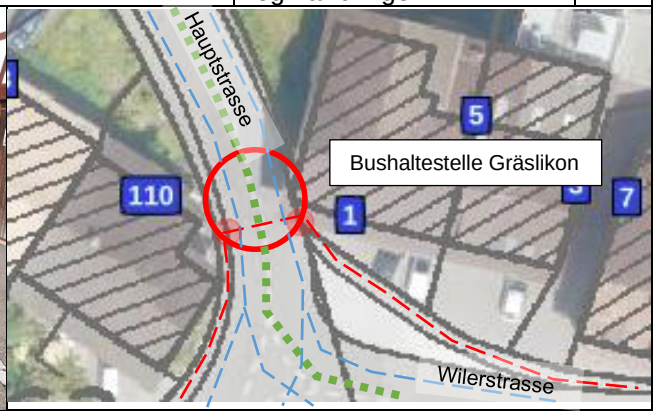
Gräslikon (Berg am Irchel)

Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
GR.01	Hauptstrasse (Höhe Haus 100)	Wegbenutzung unklar; oft auch Velo in beiden Rtg. Auf Weg	Fussweg signalisieren; Allenfalls Abbiegehilfe anbieten	1 2

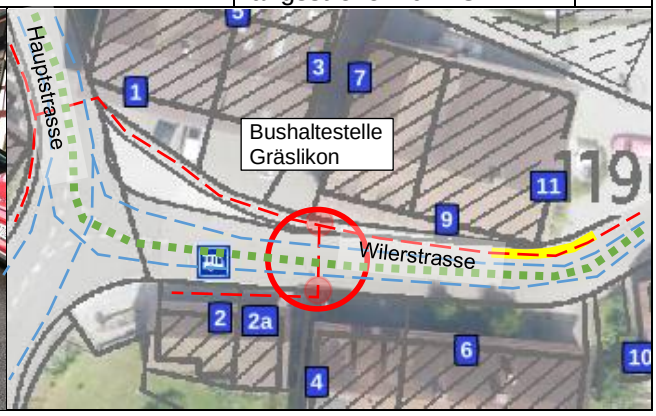
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
GR.02	Hauptstrasse / Schulstrasse	Trottoir ohne Fortsetzung; Sichtweite	Sperrfläche und Füessli markieren	1



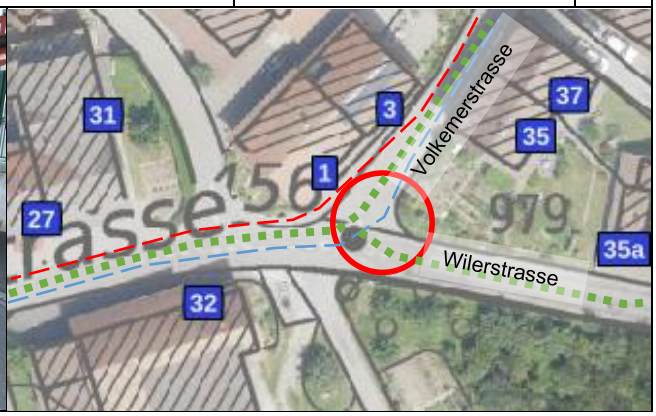
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
GR.03	Hauptstrasse / Wilerstrasse	Trottoir ohne Fortsetzung; Füessli von Lenkenden kaum erkennbar	Signal / Markierung «Kinder» mit Zusatz «Schulweg» anbringen	1



Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
GR.04	Wilerstrasse (Höhe Haus 7)	Füessli von Lenkenden kaum erkennbar; Engpass bei Haus Nr. 11	Signal / Markierung «Kinder» mit Zusatz «Schulweg» anbringen Längsstreifen für FG	1 1

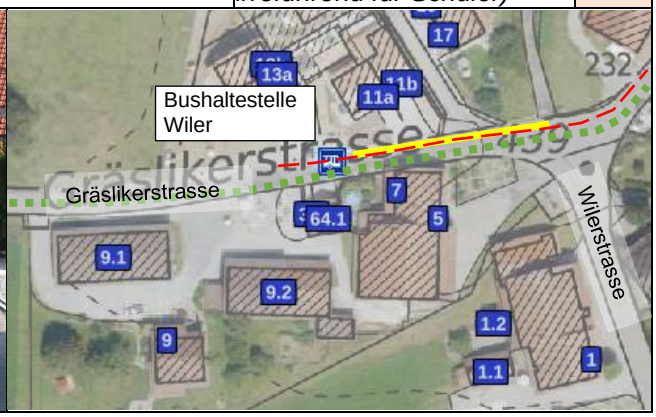


Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
GR.05	Wilerstrasse Volkemerstrasse	Für Ortsfremde Wegweiser unklar, Rechtsvortrittsmarkierung fraglich	Deutliche Wegweisung	1

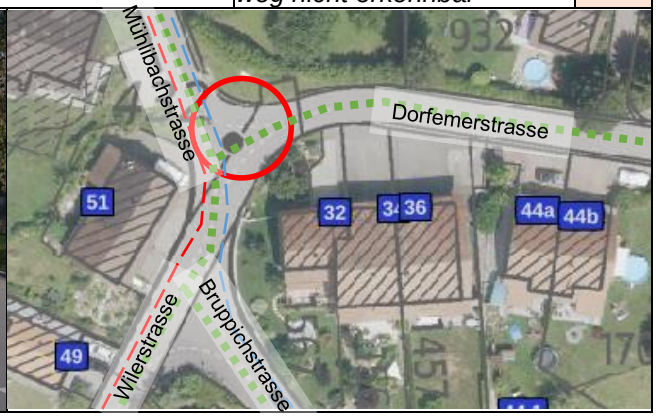


Wiler (Buch am Irchel, *Stellungnahme GR vom 04.04.2022)*

Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
WI.01	Gräslikerstrasse (bei Bushaltestelle)	Mischverkehr auf Fahrbahn auch für Kinder	Längsstreifen für FG *Kein Längsstreifen für Fussgänger (zu kurze Strecke, irreführend für Schüler)*	1

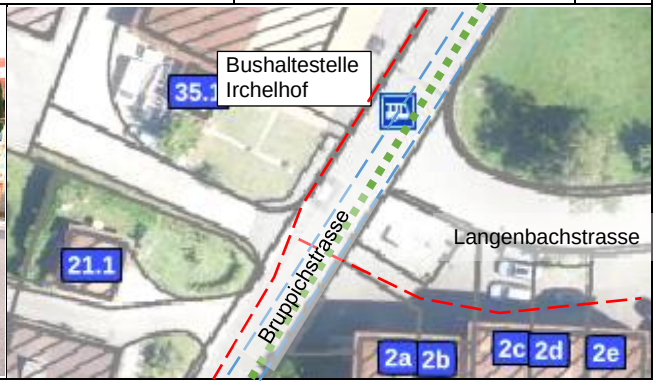


Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
WI.02	Wilerstrasse / Dorfemerstrasse / Mühlibachstr.	Für Ortsfremde Wegweiser unklar, Rechtsvortrittsmarkierung fraglich	Deutliche Wegweisung *Zusammenhang mit Schulweg nicht erkennbar*	1



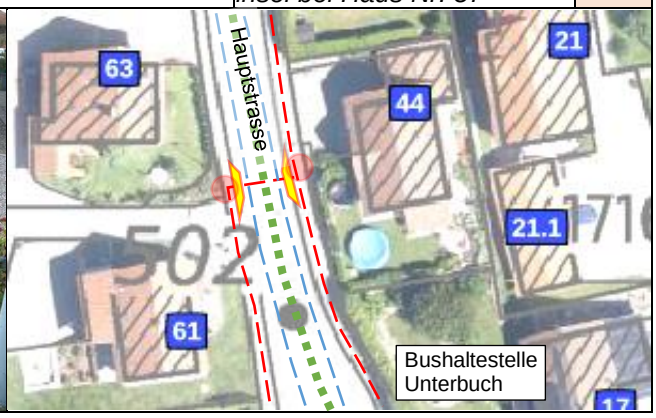
Buch am Irchel

Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
BU.01	Bruppichstrasse / Langenbachstrasse	Lage der sicheren Querungsstelle zur Bushaltestelle «Irchelhof» *Tempo Schüler mit Fahrrad*	Kennzeichnung der sicheren Querungsstelle; *Füessli*	1

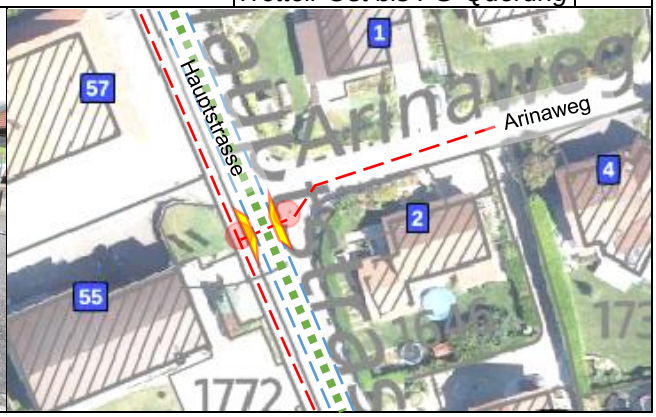


Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
BU.02	Hauptstrasse / Bruppichstrasse	Füessli von Lenkenden kaum wahrnehmbar; grosser Einlenkradius; Geschwindigkeit in Kurve *Strassenführung unproblematisch*	Einlenkradius reduzieren *Problem Kurvenschneiden wird mit vorgesehener Massnahme nicht gelöst*	2

Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
BU.03	Hauptstrasse (Höhe Haus 63)	Füessli von Lenkenden kaum wahrnehmbar; Geschwindigkeit	Beidseitige Trottoirnasen (0.50m) mit Pfosten *Mit Sanierung entsteht FG-insel bei Haus Nr. 57*	2

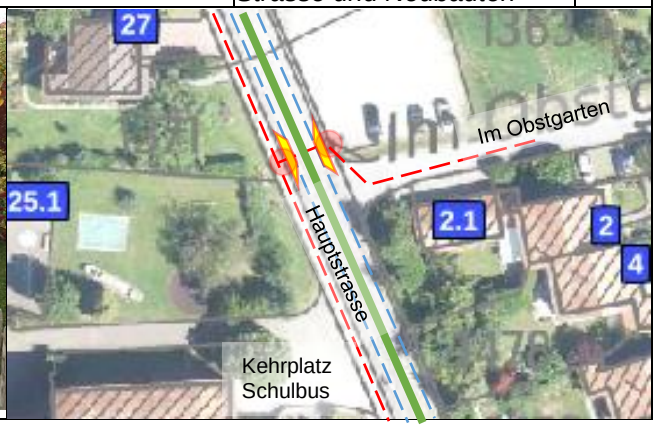


Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
BU.04	Hauptstrasse / Arinaweg (bei Volg)	Füessli von Lenkenden kaum wahrnehmbar; Geschwindigkeit	Beidseitige Trottoirnasen (0.50m) mit Pfosten; *Anpassung bei Sanierung; Trottoir Ost bis FG-Querung*	2

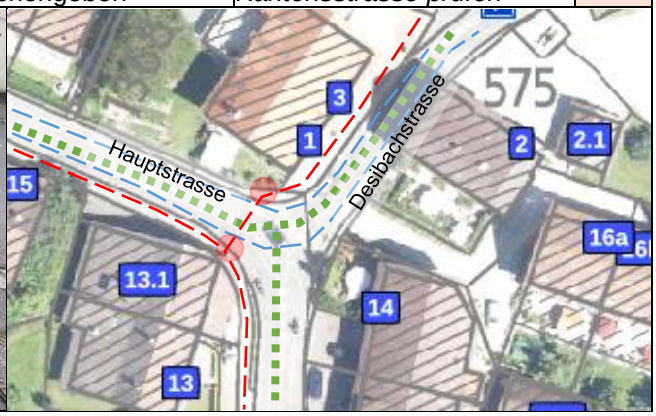


Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
BU.05	Hauptstrasse / Kahlwiesstrasse	Füessli von Lenkenden kaum wahrnehmbar; Geschwindigkeit; Zugang zur Querungsstelle	Beidseitige Trottoirnasen (0.50m) mit Pfosten; Belag statt Kies (ostseitig); *Anpassung bei Sanierung*	2

Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
BU.06	Hauptstrasse / Im Obstgarten	Füessli von Lenkenden kaum wahrnehmbar; Geschwindigkeit; Zugang zur Querungsstelle	Beidseitige Trottoirnasen (0.50m) mit Pfosten; Belag bis Querungsstelle; *Anpassung bei Sanierung Strasse und Neubauten*	2



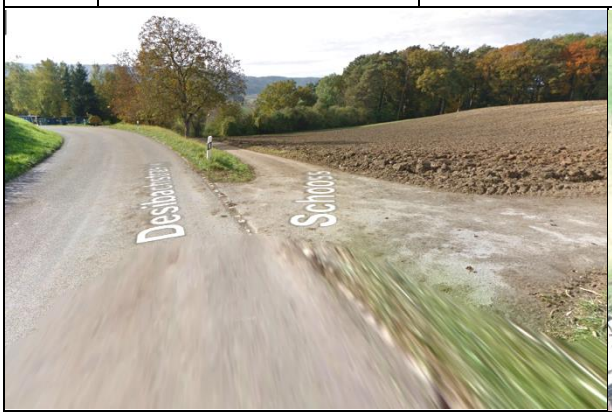
Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
BU.07	Hauptstrasse / Desibachstrasse	Füessli von Lenkenden kaum wahrnehmbar; Geschwindigkeit, Vortritt und Zeichengeben	Signal «Kinder»; *Anpassung bei Sanierung Kantonsstrasse prüfen*	1

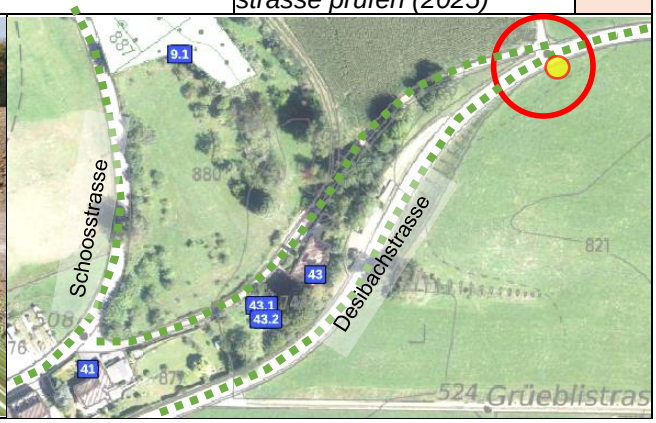


Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
BU.08	Hauptstrasse (Holzgasse – Hohlegasse)	Kein sicherer Weg für FG	Trottoir mindestens bis Zufahrt zu Haus 3+5 *Aufgrund örtlicher Situation nicht möglich (Stützmauer)*	2

Desibach (Buch am Irchel)

Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
DE.01	Desibachstr. / Schlossstr. / Fohrenbuckstrasse	Spitzwinklige Einmündung; Sichtweiten beim Einbiegen für Velos	Spiegel anbringen *Bei Sanierung Desibachstrasse prüfen (2025)*	1





Nr.	Lage	Verkehrstechnische Schwachstellen	Verkehrstechnische Massnahmen	Real-Prio.
DE.02	Desibachstrasse (im Siedlungsbereich)	Keine Flächen für sichere Führung Fussverkehr	Längsstreifen für FG; Trottoir *Aufgrund örtl. Verhältnisse schwierig umzusetzen*	1 2

5.3. Massnahmen auf Schulwegen mit dem Velo

Die Schulweganalyse hat gezeigt, dass selbst für geübte Kinder, die mit dem Velo zur Schule fahren, gewisse Örtlichkeiten anspruchsvoll sind:

Im Einzugsgebiet vom Schulhaus Dorf
Flaachtalstrasse / Schmittenstrasse (DO.02)
- Keine sichere Abbiegemöglichkeit vom Radstreifen zum abgesetzten Radweg

Im Einzugsgebiet vom Schulhaus Volken
Flaachtalstrasse / Ankackerstrasse (VO.02)
- Einmündung Ankackerstrasse in Kantonsstrasse ohne signalisierte Vortrittsregelung; Rechtsvortritt wird missachtet
- Fussweg entlang Ankackerstr. Nur für FG, aber Velofurt über Flaachtalstr. Für Velos

Flaachtalstrasse / Salenwegstrasse (VO.03)
- Signalisation Radweg auf Trottoir

Flaachtalstrasse / Haus 41(VO.07)
- LKW weichen auf Trottoir aus; Velo fahren auf Trottoir

Im Einzugsgebiet vom Schulhaus Flaach
Oberdorfstrasse / Schulhausstrasse (FL.07)
- Keine sichere Abbiegehilfe für Schulweg (Velos)
- Geschwindigkeit und LKW-Anteil

Oberdorfstrasse (Bereich Steig) (FL.08)
- Talwärts: Velo zum Teil auf Trottoir
- Bergwärts: Velo auf Fahrbahn
- Gesamt: Geschwindigkeit und LKW-Anteil

Hauptstrasse / Bergstrasse / Langenstrasse (FL.13)
- Linksabbiegen Veloverkehr in Richtung Bergstrasse

Bergstrasse / Tuechstrasse (FL.15)
- Auffahrtsstelle für Velos auf Trottoir unklar

Im Einzugsgebiet vom Schulhaus Berg am Irchel
Berg am Irchel, Hauptstrasse / Höhe Ref. Kirche (BE.01)
- Abfahrtsstelle für Velos auf Trottoir unklar

Berg am Irchel, Hauptstrasse, Höhe Haus 28 (BE.09)
- Wegbenutzung unklar; oft auch Velo in beiden Richtungen auf Fussweg

Gräslikon, Hauptstrasse / Höhe Haus 100 (GR.01)
- Wegbenutzung unklar; oft auch Velo in beiden Richtungen auf Fussweg

Im Einzugsgebiet vom Schulhaus Buch am Irchel
Desibach, Desibachstrasse / Forrenbuckstrasse (DE.01)
- Spitzwinklige Einmündung; Sichtweiten beim Einbiegen für Velos

Generell sind auch Knoten mit Rechtsvortritt anspruchsvoll für den Veloverkehr.

5.4. Weitere Massnahmenempfehlungen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit

Im Rahmen der Umfrage «Schulwegsicherheit im Flaachtal» haben die Lehrpersonen und SuS auch weitere Angaben zur Verbesserung der Schulwegsicherheit erwähnt.

Allgemein wird empfohlen, folgende weiteren Massnahmen zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu prüfen und umzusetzen:

- Mehr abgesetzte Wege für den Fuss- und Veloverkehr (Bebikon-Buch, Volken-Flaach, Buch-Gräslikon)
- Signalisation mit Hinweis auf Schulhaus oder querenden Schulweg
- Mehr Instruktionen und Üben mit dem Velo
- Nutzerfreundliche Informationen über die Linienführung empfohlener Schulwege
- Geschwindigkeiten in den Quartieren (T30) und bei den Ortsdurchfahrten resp. in der Nähe von Schulhäusern (T30/40).
- Trottoirs verbreitern
- Fussgängerstreifen statt Füessli
- Querungsstellen besser beleuchten
- Permanent Hecken schneiden, wo die Äste ins Profil der Trottoirs ragen, um u.a. auch die Sichtweiten zu gewährleisten
- Baustellenplanung rechtzeitig an Gemeinde/Schule/Eltern/Kinder kommunizieren.
- Polizeipräsenz verstärken während Schuleinlaufzeiten
- Trottoir- und Strassenunterhalt im Winter verstärken

5.5. Kurzübersicht Empfehlung für verkehrstechnische Massnahmen

Die folgende Tabelle zeigt mögliche Massnahmen im Umfeld der **Schulhäuser**:

Legende
- Wichtigkeitspriorität: hoch: Wichtig, dass Massnahme zur Schulwegsicherheit rasch umgesetzt werden
  mittel: Massnahmen können auch im Rahmen anderer Arbeiten umgesetzt werden
- Realisierungs-/ Dringlichkeitspriorität: 1 (wenig Aufwand, bald zu realisieren, geringe Kosten),
  2 (Aufwand grösser, Realisierung braucht Zeit, Kosten höher)
  xx (Kosten der Massnahmen geschätzt, Stand Frühjahr 2022)
- Zuständigkeit: Betrifft die «Umsetzung der Massnahmen», nicht die «behördliche Genehmigung»

Nr.	Bau	Betrieb	Signale	Markierung	Zuständigkeit	Kosten
DO.01	-	-	-	Sperrfläche	Gemeinde	500.-
DO.02	Mittelinsel	-	Indirekter Linksabbieger	Indirekter Linksabbieger	Kanton	2'000.- bis mittel
DO.03	Trottoirüberfahrt	Führung Fuss-/Veloverkehr ab Trottoir (Velo gestattet)	Sig. 3.02 (kein Vortritt) anpassen	-	Kanton	500.- bis mittel
DO.04	Trottoirüberfahrt	-	Sig. 3.02 (kein Vortritt) entfernen	-	Kanton	100.- bis mittel
DO.05	Trottoirüberfahrt	-	Sig. 3.02 (kein Vortritt) entfernen	-	Kanton	100.- bis mittel
DO.06	Trottoir ausweiten mit Trottoirnase (1x)	Geschwindigkeit reduzieren		-	Kanton	mittel
DO.07	-	-	Signal versetzen	-	Gemeinde	200.-
DO.08	Trottoirüberfahrt	-	Sig. 3.02 (kein Vortritt) entfernen	Sperrfläche	Kanton	500.- bis mittel
DO.09	Trottoirnase (2x) mit Pfosten	-	-	Sperrfläche	Kanton	2'000.-
DO.10	Einlenkradius reduzieren	-	-	Sperrfläche	Gemeinde	500.- bis mittel
DO.11	-	Geschwindigkeit reduzieren	-	Längsstreifen für Fussgänger	Gemeinde	1'000.-
DO.12	Trottoirnase (2x) mit Pfosten	-	-	Längsstreifen für Fussgänger	Gemeinde	1'000.- bis mittel
DO.13	-	-	-	Längsstreifen für Fussgänger	Gemeinde	1'000.-

Nr.	Bau	Betrieb	Signale	Markierung	Zuständigkeit	Kosten
VO.01	-	-	-	Längsstreifen für Fussgänger	Gemeinde	500.-
VO.02	-	Kein Vortritt oder Rechtsvortritt; Velo auf Trottoir	Vortrittssignal; Trottoir (Velo gestattet)	Kein Vortritt oder Rechtsvortritt; Velo/Fussgänger	Kanton	3'000.-
VO.03	-	Velo auf Trottoir	Trottoir (Velo gestattet)	Velo/Fussgänger	Kanton	2'000.-
VO.04	Einmündung anpassen	-	Signale anpassen	-	Kanton	100.- bis mittel
VO.05	Strassenausbau mit reduz. Begegnungsfall	Geschwindigkeit reduzieren	-	-	Kanton	erheblich
VO.06	Strassenausbau mit reduz. Begegnungsfall	Geschwindigkeit reduzieren	Sig. 4.11 (Standort eines FGS)	Fussgängerstreifen (FGS)	Kanton	2'000.- bis erheblich
VO.07	Strassenausbau mit reduz. Begegnungsfall	Geschwindigkeit reduzieren	Sig. 4.11 (Standort eines FGS)	Fussgängerstreifen (FGS)	Kanton	2'000.- bis erheblich
FL.01	-	Velo auf Trottoir	Trottoir (Velo gestattet)	Velo/Fussgänger	Kanton	2'000.-
FL.02	Trottoirverbreiterung bis Bus-Hast. verlängern	-	-	-	Kanton	mittel
FL.03	Trottoir erstellen	Tempo-30-Zone	Sig. 2.59.1/2 (Tempo-30-Zone)	Längsstreifen für Fussgänger	Gemeinde	3'000.- bis mittel
FL.04	-	Tempo-30-Zone Schleichweg unterbinden	Sig. 2.13 (Verbot für Motorwagen, Motorräder)	30	Gemeinde	2'000.-
FL.05	-	Begegnungszone; Schleichweg unterbinden	Sig. 2.59.5/6 (Begegnungszone); Sig. 1.23 (Kinder)	Sig. 1.23 (Kinder), SCHULE	Gemeinde	3'000.-
FL.06	Abgrenzung FG-Bereich	-	-	Randlinie	Kanton	200.- bis mittel
FL.07	Trottoirüberfahrt; Abbiegehilfe mit Schutzinsel	Geschwindigkeiten kontrollieren	Sig. 3.02 (kein Vortritt) entfernen; Wegweiser	Randlinien	Kanton	3'000.- bis mittel
FL.08	Seitliche Einengung definitiv	Geschwindigkeit reduzieren		Velostreifen bergwärts; Wartebereich für Mfz	Kanton	2'000.- bis mittel
FL.09	Bedarfsblinkanlage	-	Sig. 4.11 (Standort eines FGS); Sig. 1.23 (Kinder), Schulweg	Fussgängerstreifen (FGS)	Kanton	3'000.- bis mittel
FL.10	Trottoir ausweiten mit Trottoirnase (1x)	-	-	Markierung anpassen	Gemeinde	500.- bis mittel
FL.11	-	Geschwindigkeit reduzieren	Sig. 1.23 (Kinder)	Sig. 1.23 (Kinder), SCHULE; FGSO (Farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche)	Gemeinde	3'000.- bis mittel
FL.12	Trottoirüberfahrt	-	Sig. 3.02 (kein Vortritt) entfernen	-	Kanton	100.- bis mittel
FL.13	Linksabbiegehilfe in Bergstrasse	Geschwindigkeit reduzieren	-	-	Kanton	erheblich
FL.14	Trottoir ausweiten mit Trottoirnase (1x)	-	-	Markierung anpassen	Gemeinde	500.- bis mittel
FL.15	-	Velo auf Trottoir	Trottoir (Velo gestattet)	Velo/Fussgänger	Kanton	2'000.-
FL.16	Bedarfsblinkanlage; oder Querungsstelle mit Mittelinsel	-	Sig. 4.11 (Standort eines FGS); Sig. 1.23 (Kinder), Schulweg	Fussgängerstreifen (FGS)	Kanton	3'000.- bis mittel
BE.01	-	Velo auf Trottoir	Trottoir (Velo gestattet)	Velo/Fussgänger	Kanton	2'000.-
BE.02	Strassenraum anpassen, Trottoir West verbreitern, Trottoirüberfahrt Schlossstrasse	Geschwindigkeit reduzieren	Sig. 4.11 (Standort eines FGS);	Fussgängerstreifen (FGS)	Kanton	2'000.- bis erheblich
BE.03	Trottoir Nord und Süd partiell verbreitern	Geschwindigkeit reduzieren	-	-	Kanton	mittel
BE.04	Trottoirnase (2x) mit Pfosten	-	Sig. 4.11 (Standort eines FGS);	Fussgängerstreifen (FGS)	Kanton	3'000.- bis erheblich
BE.05	-	-	Sig. 1.23 (Kinder)	Sig. 1.23 (Kinder), SCHULE; Standort Schulbus	Gemeinde	2'000.-
BE.06	Siehe BE.02	-	-	-	-	-

Nr.	Bau	Betrieb	Signale	Markierung	Zuständigkeit	Kosten
BE.07	-	-	Sig. 1.23 (Kinder)	Sig. 1.23 (Kinder), SCHULE;	Gemeinde	2'000.-
BE.08	-	Kein Vortritt oder Rechtsvortritt	Vortrittssignal	Kein Vortritt oder Rechtsvortritt	Kanton	1'000.-
BE.09	-	Führung Fuss-/Velo-verkehr ab Trottoir (Velo gestattet)	Trottoir (Velo gestattet)	Velo/Fussgänger	Kanton	2'000.-
GR.01	Abbiegehilfe anbieten	Führung Fuss-/Velo-verkehr ab Trottoir (Velo gestattet)	Trottoir (Velo gestattet)	Velo/Fussgänger	Kanton	3'000.- bis mittel
GR.02	-	-	-	Sperrfläche und Fües-sli	Kanton	1'000.-
GR.03	-	-	Sig. 1.23 (Kinder)	Sig. 1.23 (Kinder), SCHULE;	Kanton	2'000.-
GR.04	-	-	Sig. 1.23 (Kinder)	Sig. 1.23 (Kinder), SCHULE; Längsstreifen für FG	Gemeinde	3'000.-
GR.05	-	-	Wegweisung	-	Gemeinde	2'000.-
WI.01	-	-		Längsstreifen für FG	Gemeinde	1'000.-
WI.02	-	-	Wegweisung	-	Gemeinde	2'000.-
BU.01	-	-	-	Füessli	Gemeinde	1'000.-
BU.02	Einmündung anpassen	-	Signale anpassen	-	Kanton	100.- bis mittel
BU.03	Trottoirnase (2x) mit Pfosten	-	-	-	Kanton	2'000.- bis mittel
BU.04	Trottoirnase (2x) mit Pfosten	-	-	-	Kanton	2'000.- bis mittel
BU.05	Trottoirnase (2x) mit Pfosten, Belag ergän-zen	-	-	-	Kanton	2'500.- bis mittel
BU.06	Trottoirnase (2x) mit Pfosten, Belag ergän-zen	-	-	-	Kanton	2'500.- bis mittel
BU.07	-	-	Sig. 1.23 (Kinder)	Sig. 1.23 (Kinder), SCHULE;	Kanton	2'000.-
BU.08	Trottoir erstellen	-	-	-	Kanton	erheblich
DE.01	Spiegel	-	-	-	Gemeinde	mittel
DE.02	-	-		Längsstreifen für FG	Gemeinde	1'000.-
Total Kosten (+/- 20%) Zur Verbesserung der Schulwegsicherheit im Wirkungsbereich der «Schule Flaachtal»					Dorf Volken Flaach Berg a.I. Gräslikon Wiler Buch a.I. Desibach **Total**	9'400.- 9'600.- 27'300.- 14'000.- 11'000.- 3'000.- 12'100.- 1'000.- **87'400.-**

Tabelle 6: Kostenübersicht von verkehrstechnischen Massnahmen (Stand: März 2022; Revidiert: April 2022, Mai 2022)

Daneben können bei Bedarf auch flankierende Massnahmen zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geprüft und umgesetzt werden:

- Schulwegplan (inkl. Hinweise zu Elterntaxi) an Eltern abgeben, in Klasse aufhängen oder in der Klasse besprechen
- Schulwegthematik an Elternabenden diskutieren
- Weitere Informationen zu Querung der Fahrbahnen zu Fuss und mit dem Velo abgeben
- «Schulweg als Erlebnisweg» regelmässig auch in den Schulen thematisieren
- Schulweg aktiv unter Einbezug von Schulkindern gestalten (Erlebnisparcours, Gleichgewichts- und Bewegungsförderung)
- Verkehrsberuhigung im Bereich Schulweg (Fokus: Sicherheit)
- Permanent Hecken schneiden
- Baustellen auf Schulweg: Kontakt mit Bauherrn, Kanton, Gemeinde, Schule, Eltern, Kinder
- Aktionen Schulklassen mit Verkehrsprävention (z.B. Sensibilisierung Eltern zu Elterntaxi)

6. Zusammenfassung und Fazit

Ausgangslage

Die Schülerinnen und Schüler (SuS) der „Schule Flaachtal“ besuchen die angebotenen Schulstufen in den Gemeinden Flaach, Volken, Dorf, Buch am Irchel und Berg am Irchel. Je nach Wohnlage haben die SuS einen unterschiedlich langen Schulweg zu Fuss, mit dem Zweirad oder mit dem Schulbus. Wenige SuS werden von den Eltern/Erziehungsberechtigten zur Schule gefahren. Die Schulstandorte bleiben auch in absehbarer Zukunft bestehen. Der Betrieb der Schulbusse bewährt sich grundsätzlich.

Gewisse Schulwege sind aus Sicht der Verkehrssicherheit anspruchsvoll für die SuS. Darum wurden bestimmte Verkehrssituationen von der BFU (Beratungsstelle für Unfallverhütung) beurteilt. Zudem wurde eine Umfrage bei SuS, Eltern, Lehrpersonen und bei den Schulbusfahrern durchgeführt, um die Schulweggewohnheiten der SuS zu erfassen und die „Schwachstellen / kritischen Punkte“ je Dorf verorten zu können. Auch seitens der Kantonspolizei ZH liegen Beurteilungen der Schulwege vor.

Im Bestreben, die Verkehrssicherheit auf den Schulwegen zu verbessern, ist eine schulinterne „Projektgruppe“ aktiv.

Problemstellung

Gewisse Schulwegrouten im Perimeter der „Schule Flaachtal“ entsprechen nicht den Anforderungen an einen sicheren Schulweg.

- Auf den Kantonsstrassen weisen einige Abschnitte keine sichere Verkehrsinfrastrukturen auf (Übergänge von abgesetzten Radwegen zu Strecken im Mischverkehr beziehungsweise zu Strassen mit Radstreifen; Längsrichtungen; Querungen).
- Auf Gemeindestrassen sind die Sichtweiten zu knapp, ist die Geschwindigkeit nicht wohnumfeldkonform, sind die Schulwege nicht als solche wahrnehmbar und ist die Ausleuchtung je nach Dämmerungsstand und Witterung (Nebel) zu schwach.
- Auf alternativen Routen im Nichtsiedlungsgebiet sind gewisse Wege bei Regen oder Schneefall für den Zweiradverkehr schlecht befahrbar.

Auf Grundlage dieser Ausgangslage und Problemstellung hat die „Schule Flaachtal“ das Ingenieurbüro Pestalozzi & Stäheli GmbH beauftragt, ein Schulwegkonzept auszuarbeiten.

Zielsetzung

Das Schulwegkonzept dient einerseits als Entscheidungsgrundlage für die zuständigen Behörden, um geeignete Massnahmen für sichere Schulwege ausarbeiten, beschliessen und realisieren zu lassen. Das Schulwegkonzept soll aber auch ein Leitfaden für Eltern, Erziehungsberechtigte und Kinder im Flaachtal sein. Dieser zeigt die Massnahmen und Verhaltensregeln für einen sicheren Schulweg zu Fuss, mit dem Fahrrad oder Schulbus auf.

Analyse

Im Einzugsgebiet der «Schule Flaachtal» werden aktuell an den 5 Schulstandorten Flaach, Dorf, Volken, Berg am Irchel und Buch am Irchel die SuS in 5 Kindergartenklassen und 18 Schulklassen unterrichtet.

Um die Schulstandorte zu erreichen, werden auf 4 Linien Schulbusse eingesetzt, die ca. 110 SuS transportieren.

Die BFU (Beratungsstelle für Unfallverhütung) hat im Jahr 2020 die Bushaltestellen Berg am Irchel und Gräslikon analysiert und die potentiellen Velo-Schulwege geprüft. Die BFU erachtet an der Bushaltestelle «Berg an Irchel» eine erwachsene Aufsichtsperson beim Queren der Hauptstrasse als sinnvoll. In «Gräslikon» sind kleinere Kinder zu begleiten und bei grösseren Kindergruppen sogenannte «Pedibusse» zu gründen. Für die potenziellen Schulwegrouten mit dem Velo weist die BFU auf die fehlende Veloverkehrsinfrastruktur hin und macht Empfehlungen betreffend Querungsstellen, Beleuchtung und Sichtverbesserungen.

Die Umfrage der «Schule Flaachtal» zur Schulwegsicherheit (2020/2021) wurde von SuS und Lehrpersonen beantwortet. Die verschiedenen Ergebnisse der Auswertung decken sich weitgehend mit den Erkenntnissen aus der verkehrstechnischen Schwachstellenanalyse.

Das Büro Pestalozzi & Stäheli GmbH hat, gestützt auf Augenscheine (Herbst 2021) und Kontakte mit involvierten Personen (Chauffeure der Schulbusse, Polizei und Bevölkerung), die Schulwege zu Fuss, mit dem Velo und mit dem Schulbus analysiert, die Schwachstellen ermittelt und entsprechende Massnahmen formuliert. Die Ergebnisse der Analyse und die «verkehrstechnischen Massnahmen» sind je Schulstandort und je Verkehrsart in Plänen dargestellt und Tabellenform im Bericht aufgelistet. Für die zur Diskussion vorgeschlagen und mit geringem Aufwand zu realisierenden Massnahmen, wurden die Kosten grob abgeschätzt.

Die meisten Schwachstellen betreffen die Geschwindigkeit der Fahrzeuge, die Strassenquerungen ohne FGS, die engen und unübersichtlichen Strassenführungen, die fehlenden Veloverkehrsinfrastrukturen sowie die fehlenden oder zu schmalen Trottoirs. Schwachstellen zum Angebot der Schulbusse sind selten oder betreffen die Unachtsamkeit der SuS und die Erschliessung der Haltestellen der Schulbusse.

Vor allem bauliche Massnahmen betreffen den Kanton. Die meisten Massnahmen (Signale, Markierungen) auf Gemeindeboden können mit relativ geringem Aufwand umgesetzt werden. Namentlich folgende Massnahmen stehen derzeit zur Diskussion:

- Bauliche Massnahmen:
  - Mittelinsel (als Querungs- und Abbiegehilfe)
  - Trottoirüberfahrten (als Querungshilfe für den Fussverkehr)
  - Trottoirnasen (um die Fahrgeschwindigkeit in Kurven zu drosseln)
  - Seitliche Einengungen (um Lage der Querungsstellen für Fussverkehr zu verdeutlichen)
  - Einlenkradien reduzieren (um Sichtweiten zu verbessern und Querungen zu verkürzen)
  - Bedarfsblinkanlage erstellen (um sichere Querung für Fussverkehr zu ermöglichen)
- Betriebliche Massnahmen:
  - Geschwindigkeiten reduzieren (um Verkehrssicherheit zu erhöhen)
  - Trottoir auf Trottoir (um Gefährdung des Veloverkehrs auf der Fahrbahn zu verringern)
- Signalisationstechnische Massnahmen:
  - Sig. 1.23 (Kinder) mit Zusatz „SCHULE“
  - Sig. 2.59 (Tempo-30-Zone, Begegnungszone)
  - Sig. 2.61 (Fussgänger) mit Zusatz „Velo gestattet“
  - Sig. 3.02 (Kein Vortritt) aufheben (bei Trottoirüberfahrten obsolet)
  - Sig. 4.11 (Standort eines Fussgängerstreifens)
  - Normgerechte Wegweiser
- Markierungstechnische Massnahmen:
  - Sig. 6.17 (Fussgängerstreifen)
  - Sig. 6.19 (Längsstreifen für Fussgänger)
  - Sig. 6.20 (Sperrflächen)

Die vorgeschlagenen Massnahmen sollen die meistgenannten Gefährdungsstellen beheben. Damit kann die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr sowie für Schulbusfahrten generell verbessert werden. Zudem wird der Schulwege (=Erlebnisweg) für Schulkinder attraktiver und sicherer.

Fazit

Das vorliegende Schulwegkonzept zeigt auf, dass im weitläufigen und ländlich geprägten Gebiet der «Schule Flaachtal» die Schulwege in den Wohnquartieren einen guten Sicherheitsstandard aufweisen. Die Schulkinder (SuS) sind sich gewohnt den Schulweg in ihrer vertrauten Umgebung zu bewältigen.

Schwierigkeiten bereiten den SuS zu Fuss hingegen die Geschwindigkeiten der Fahrzeuge und die z.T. ungenügende Fussverkehrsinfrastruktur (fehlende Querungsmöglichkeiten, Abmessungen der Trottoirs) im Bereich von verkehrsorientierten Strassen. Für SuS die mit dem Velo fahren, fehlen zum Teil auch die sicheren Veloverkehrsinfrastrukturen entlang von stark verkehrsbelasteten Strassen und beim Abbiegen.

Aufgrund der vorhandenen Grundlagen und vorgenommenen Augenscheine zeichnen sich mögliche Massnahmen ab, die zu einem erheblichen Teil im Kompetenzbereich des Kantons liegen. Massnahmen auf dem Gemeindestrassennetz können die Gemeinden selber umsetzen.

Der Schulweg liegt auch im Verantwortungsbereich der Eltern und Erziehungsberechtigten. Darum ist es ratsam, wenn diese Personen, den geeigneten Schulweg mit ihren SuS vorgängig oder wiederholt begehen oder befahren. So lernen die SuS besser mit den örtlichen Gegebenheiten umzugehen. Als Hilfsmittel kann Ihnen dazu ein Schulwegplan dienen, der ein Auszug der beiliegenden Pläne ist. Im Faltplan sind die empfohlenen Schulwegrouten (zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem Schulbus) dargestellt. Im Textteil wird auf wichtige Punkte zuhanden der Eltern und SuS hingewiesen.

Die vorliegende Fassung des Berichts (V3) beinhaltet auch die Stellungnahmen der verschiedenen Gemeinden zur Fassung V2 vom 13.4.2022 sowie die Rückmeldungen aus der Eltern-Mitwirkung (EMW).

Basel, 11. Mai 2022

Pestalozzi & Stäheli

Andreas Stäheli

Beilagen:

Plan 2131/01	Schule Flaachtal, Schulwegkonzept, Übersichtsplan, Buslinien Schulbusse und ZVV-Buslinien, Stand 03.03.2022
Plan 2131/02	Schule Flaachtal, Schulwegkonzept, Situation Dorf, Schulwegrouten und Schwachstellen, Stand 03.03.2022
Plan 2131/03	Schule Flaachtal, Schulwegkonzept, Situation Volken, Schulwegrouten und Schwachstellen, Stand 03.03.2022
Plan 2131/04	Schule Flaachtal, Schulwegkonzept, Situation Flaach, Schulwegrouten und Schwachstellen, Stand 11.05.2022
Plan 2131/05	Schule Flaachtal, Schulwegkonzept, Situation Berg am Irchel, Schulwegrouten und Schwachstellen, Stand 03.03.2022
Plan 2131/06	Schule Flaachtal, Schulwegkonzept, Situation Gräslikon und Wiler, Schulwegrouten und Schwachstellen, Stand 03.03.2022
Plan 2131/07	Schule Flaachtal, Schulwegkonzept, Situation Buch am Irchel, Schulwegrouten und Schwachstellen, Stand 13.04.2022
Plan 2131/08	Schule Flaachtal, Schulwegkonzept, Situation Desibach, Schulwegrouten und Schwachstellen, Stand 03.03.2022

Verkehrsinstruktion

Zeitpunkt	Stufe/Klasse	Standort	Ressourcen	Inhalt
August	UST / 1. Klasse	Dorf-Volken	2WL Fahrradschulung	Die S*S lernen der Schulweg zwischen Dorf und Volken mit dem Fahrrad zu fahren. Die Fahrräder werden kontrolliert.
August / September	Kindergarten	Flaachtal	2WL pro Klasse Verkehrsschule	Die S*S kennen Regeln und Vorschriften im Verkehrsraum und halten sie ein (Bsp. Selbständig zu Fuss der Strassen in der Umgebung überqueren).
Herbst-Winter	UST	Flaachtal	1WL pro Klasse Verkehrsschule	Die S*S kennen Regeln und Vorschriften im Verkehrsraum und halten sie ein (Bsp. Selbständig zu Fuss der Schulweg zurücklegen, fäG- und Fahrradausrüstung, Verkehrssignale, Rechtsvortritt).
Herbst-Winter	MST	Flaachtal	1WL pro Klasse Verkehrsschule	Die S*S kennen Regeln und Vorschriften im Verkehrsraum und halten sie ein (Bsp. Verkehrssignale, Linksabbiegen, richtiges Verhalten beim Fahrradfahren).
Dezember / Januar	Sek	Flaachtal	1WL pro Klasse und Jahr Verkehrsschule	Die S*S nehmen Gefahren frühzeitig wahr und vermeiden Risiken. Reflektieren das eigene Verhalten. Lernen Straf-, Administrativ- und Haftpflichtverfahren kennen.
März / April	5. Klasse	Flaachtal	3-5 WL Theorieschulung und Praxis Fahrrad	Die S*S kennen den praktischen Umgang und Vorschriftenmit dem Verkehrsmittel und beherrschen dieses (Bsp. Einspuren, Armzeichen).
Mai	Kindergarten	Flaachtal	Einschulungs-Elternabend und Referat zur Sicherheit auf dem Schulweg.	Teilnahme am Elternabend.
Mai / Juni	5. Klasse	Flaachtal	Fahrradprüfung	
Juni / Juli	UST / 3. Klasse	Buch	Fahrradschulung	Die S*S lernen der Schulweg zwischen Buch und Berg oder Dorf kennen. Der Verkehrs Instruktor begleitet die S*S mit dem Fahrrad und fährt der optimalste Schulweg ab. Die Fahrräder werden kontrolliert.