

Vernehmlassung der glp Hettlingen

Neugestaltung der Schaffhauserstrasse

Allgemeines 1: Vernehmlassung bringt neue Ideen

1.1: Die glp Hettlingen dankt dem Gemeinderat, dass er neben den politischen Parteien auch weitere Gruppierungen und Einzelpersonen zur Vernehmlassung eingeladen hat.

- Wegen der öffentlichen Vernehmlassung kommen neue Ideen aus der Bevölkerung ins Spiel. Anhand der Rückmeldungen lässt sich zudem abschätzen, wie mehrheitsfähige Lösungen zu finden sind – und wie nicht.
- Die glp Hettlingen hat ihre Vorschläge zur Neugestaltung der Schaffhauserstrasse erstmals im Oktober 2019 öffentlich vorgestellt. (Hettlinger Zytig HZ 7/2019, Seite 54).
- Wir unterbreiten unsere Idee jetzt auch noch in dieser formellen Vernehmlassung vom 5. September 2021 und bitten den Gemeinderat, unsere Vorschläge zu prüfen und im überarbeiteten Projekt umzusetzen.

1.2: Am wichtigsten sind aus glp-Sicht eine Tempo-30-Zone und eine westseitige Bushaldebucht, die mindestens 50 Meter in Richtung Winterthur verschoben und behindertengerecht gebaut wird.

Allgemeines 2: Tempo-30-Zone einrichten

2.1: Die glp Hettlingen ist für eine Tempo-30-Zone auf der Schaffhauserstrasse zwischen Henggartweg und Milteldorfstrasse.

- Tempo-30-Zonen sind **das** Gestaltungsmittel für siedlungsorientierte Strassenabschnitte und werden auch vom Bundesgericht gestützt (Urteil vom 20. März 2018 zur Lärmreduktion auf Tempo-30-Zonen der Stadt Zürich). Diese Erkenntnis setzt sich immer mehr durch, Hettlingen sollte sich diesem Trend anschliessen.

2.2: Direkte Vorteile:

- Der Verkehr wird langsamer, übersichtlicher und sicherer.
- Die Kollisionsgefahr sinkt. Kommt es trotzdem zu einer Kollision, sind die Schäden für Mensch und Material deutlich geringer. Tempo 30 reduziert den Brems- und Reaktionsweg gegenüber Tempo 50 um mehr als die Hälfte!

2.3: Indirekte Vorteile:

- Es müssen fast keine Bäume gefällt werden. Bäume auf asphaltierten Verkehrsflächen sind sehr wichtig, um den siedlungsinternen Wärmestau zu reduzieren.
- Der Strassenraum wird nicht mit Inseln und Pollern verbaut, sondern es entsteht eine räumlich grosszügige und verkehrlich leistungsfähige Kanzleikreuzung.
- Eine Tempo-30-Zone ist finanziell viel billiger als eine verkehrsgartenähnliche Strassengestaltung, wie sie die Machbarkeitsstudie vorschlägt.
- Die Lärmbelastung der Anwohner sinkt deutlich
- Immobilienpreise der Schaffhauserstrasse entlang steigen.

2.4: Eine Tempo-30-Zone hat bei tiefen Kosten mit Abstand den besten und breitesten Wirkungsgrad aller Massnahmen.

2.5: Eine Tempo-30-Zone auf der Schaffhauserstrasse ist ein wichtiger Zwischenschritt, um das ganze Siedlungsgebiet von Hettlingen verkehrlich zu beruhigen und mit Tempo-30-Zonen die Lebens- und Wohnqualität im ganzen Dorf zu steigern.

Allgemeines 3: Kanzleikreuzung entmischen

3.1: Hauptproblem für die unbefriedigende Situation auf der Kanzleikreuzung ist die westseitige Bushaltestelle

«Dorf» vor der Gemeindekanzlei.

- Ihr Rückstau verstopft sofort die Kreuzung. Der Querverkehr von und zur Stationsstrasse wird blockiert, ebenso der Fussgängerstreifen. Es entstehen heikle Vortrittssituation und Risiken für Auffahrunfälle.
- Ist der Stau vorbei, bringt das Anfahren neue Gefahren, und zwar für Velos, Leute zu Fuss und Autos.

3.2: Es gibt eine einfache, kostengünstige Abhilfe für die verstopfte Kanzleikreuzung. Die westseitige Bushaltestelle «Dorf» wird mindestens 50 Meter in Richtung Winterthur verschoben. Dort hat die Gemeinde genug Landreserven ohne Baumbestand, um eine behindertengerechte Haltebucht zu bauen.

3.3: Der Fussgängerstreifen Kanzleikreuzung soll trotz Tempo-30-Zone als Teil eines wichtigen Schulweges erhalten bleiben.

- Solche Doppellösungen (Tempo-30-Zone **und** Fussgängerstreifen) sind rechtlich zulässig. Ein Beispiel für diese Doppellösung findet sich schon in Seuzach: Auf der Birchstrasse gilt eine Tempo-30-Zone. Innerhalb dieser 30er-Zone gibt es einen Fussgängerstreifen als Zugang zum Schulhaus Birch.
- Zudem soll der Fussgängerstreifen näher an die Kreuzung herangerückt werden, damit er besser der Idealinie des wichtigen Ost-West-Fussweges vom Oberdorf ins Unterdorf entspricht.

3.4: Direkte Vorteile der beiden Massnahmen (Haltebucht, Fussgängerstreifen):

- Der Verkehr auf der Kanzleikreuzung wird entmischt, davon profitieren Leute zu Fuss, mit dem Velo und mit dem Auto.
- Es entsteht kaum noch Rückstau auf der Kanzleikreuzung.
- Der Fussgängerstreifen vom Oberdorf ins Unterdorf/Schulareal bringt zusätzliche Sicherheit.
- Die Automobilisten können das Postauto überholen.
- Passagiere erhalten eine grosszügige, behindertengerechte Haltestelle, weil es Platz für ein Wartehäuschen und für Velos hat.

3.5: Indirekter Vorteil:

- Die schmale Parzelle 432 der ehemaligen Gemeindeganzlei wird nicht entwertet durch «externe» Bauten wie ein Bushäuschen oder eine Haltestelle.
- Es wird einfacher, dieses «schwierige» Grundstück neu zu gestalten bzw. zu überbauen.

Allgemeines 4: Würdigung der vorgeschlagenen «Kompaktlösung»

4.1: Die «Kompaktlösung» aus der Machbarkeitsstudie (Seite 8, oben) und die zugehörige Verschiebung des Fussgängerstreifens in den «Sonnenrank» überzeugt nicht, und zwar aus mehreren Gründen:

- Der Flaschenhals Kanzleikreuzung wird noch enger und unübersichtlicher gemacht.
- Der Fussgängerstreifen wird von der Kanzleikreuzung in den Sonnenrank verschoben, wo er für die West-Ost-Achse Oberdorf-Unterdorf fast nutzlos ist.
- Der Fussgängerstreifen beim Henggartenerweg (Nord-Süd-Achse) wird sogar aufgehoben, statt besser gesichert.
- Es wird wertvoller Strassenraum überbaut und möbliert – es entsteht ein beengter «Verkehrsgarten» statt ein grosszügiger, polyvalenter Platz und Strassenzug.
- Die «Kompaktlösung» zementiert die heutigen Nachteile für FussgängerInnen, VelofahrerInnen, Schulkinder und AnwohnerInnen.
- Die «Kompaktlösung» verstärkt sogar die heutigen Nachteile für AutofahrerInnen: Sie werden zu Stopps und Wartezeiten auf einer unübersichtlichen Kreuzung gezwungen, wodurch risikoreiche Situation mit andern Autos, Velos und Fussgängern entstehen.
- Das Konflikt- und Frustrationspotenzial für alle wird chronisch erhöht – auf 24 Stunden pro Tag.

4.2: Die «Kompaktlösung» bringt schwere Nachteile und kostet erst noch rund 1,7 Millionen Franken. Das ist viel zu viel Geld für eine schlechte Lösung.

Allgemeines 5: Schlussbemerkung

5.1: Die glp Hettlingen schlägt vor, auf der Schaffhauserstrasse im Dorfkern eine Tempo-30-Zone einzurichten und die westseitige Bushaltestelle «Dorf» nach Süden zu verschieben und als behindertengerechte Haltebucht auszubauen.

5.2: Mit diesen beiden Massnahmen lassen sich drei wichtige Ziele erreichen:

- Erstens können das Oberdorf und das Unterdorf besser zusammenwachsen: Der trennende «Strassenkanal» wird aufgeweicht und die Verkehrsfläche ausgewogen unter Autos, Fussgängern und Velos verteilt. Gleichzeitig lässt sich das Wegnetz im Dorfkern verbessern: die Nord-Süd-Achse (Henggarterweg-Schaffhauserstrasse 24/26) und die Ost-West-Achse (Oberdorf-Unterdorf) werden gestärkt und gesichert.
- Zweitens wird die Aufenthalts- und Wohnqualität für Passanten und Anwohner der Schaffhauserstrasse steigen: der Lärm geht zurück, der Strassenraum wird zeitgemäss unter Nutzern mit und ohne Motor verteilt, es gibt mehr attraktiven, öffentlichen Raum für polyvalente Nutzungen. Die Liegenschaftspreise im Dorfkern profitieren.
- Drittens wird die Verkehrssicherheit für alle Teilnehmer erhöht: die temporären, aber risikoreichen Überlastungen der Kanzleikreuzung verschwinden. Der Verkehr beruhigt sich, wird sicherer und doch flüssiger.
- Insbesondere schafft die neue Haltebucht viel Mehrwert: die Passagieren bekommen eine grosszügige Busstation mit Wartehäuschen und Veloständern, die Autofahrer können das Postauto ohne Gefahr überholen und sind nicht mehr gezwungen, regelmässig hinter dem Postauto anzuhalten und zu warten.
- Es sind weitgehend jene Ziele, die der Gemeinderat in seinem «Leitbild Dorfkern» selber aufstellt.

5.3: Der Anschluss der Birchstrasse an den Kreisel ist separat zu planen, aber rasch voranzutreiben. Es ist klar,

dass dabei auch eine Tempo-30-Zone im Vordergrund steht.

- Das Gübelquartier kann profitieren von kürzeren Fahrwegen mit grösserer Sicherheit. Der Dorfkern wird vom Transitverkehr aus dem Gübel entlastet.
- Wichtig ist, dass von Anfang an konsequent jeglicher Schleichverkehr verunmöglicht wird. Dafür gibt es genügend technische und strassenrechtliche Instrumente.

5.4: Ein solches Konzept für das Gübelquartier – **Tempo-30-Zone ohne Schleichverkehr** – kann wegweisend sein für die weitere, dorfinterne Verkehrsplanung.

- Mit vergleichsweise geringen Kosten lässt sich mit Tempo-30-Zonen/Anti-Schleichverkehr-Massnahmen in der ganzen Gemeinde ein zeitgemässes, siedlungsorientiertes Verkehrsregime aufbauen.
- Mit diesem Ausbau werden die Standortvorteilen der Gemeinde Hettlingen in einem heute mangelhaften Punkt gestärkt.

Abschnitt	Thema	Vernehmlassung
1 bis 6	Tempo	<p>Einrichten einer Tempo-30-Zone vom Henggartenerweg bis zur Mitteldorfstrasse</p> <ul style="list-style-type: none">- Tempo-Messungen der Kantonspolizei vom 3. Juni bis 10. Juni 2020 am Henggartenerweg ergaben eine V85 von 52 km/h in Richtung Winterthur und eine V85 von 50 km/h in Richtung Rutschwil.- Eine Tempo-30-Zone würde gegenüber den heute üblichen Tempi (V85 von 52 km/h bzw. 50 km/h) eine massive Reduktion garantieren.- Zur Erinnerung: bei der Einführung der Tempo-30-Zone vor dem Volg betrug die damalige V85 vor der Sanierung 38 km/h («Der Landbote», 3. Februar 2012). Damals schlug der Gemeinderat selber eine Tempo-30-Zone vor, um den Verkehr zu beruhigen und die Sicherheit zu steigern.

		<p>- Heute geht es um einen Strassenabschnitt, der gemäss Leitbild «siedlungsorientiert» saniert werden soll. Bei einer aktuellen V85 von rund 50 km/h ist offensichtlich, dass Tempo 30 auf der Schaffhauserstrasse erfreulicherweise noch viel mehr Sicherheit und Beruhigung bringen wird als damals auf dem Strassenabschnitt vor dem Volg.</p> <p>- Zu den anderen Vorteile der Tempo-30-Zone siehe «Allgemeines 2: Tempo-30-Zone einrichten»</p>
1	Eingangstor Nord	Tempo-30-Zone unmittelbar östlich des Henggarterwegs signalisieren. Möglichst einfach und ohne bauliche Schikanen.
1	Fussgängerstreifen	<p>Fussgängerstreifen am Henggarterweg beibehalten und optimieren.</p> <p>- Fussgängerstreifen ca. 16 Meter nach Westen verschieben, auf die Höhe der Treppe Schaffhauserstrasse 24/26.</p> <p>- Auf der Höhe dieser Treppe eine einfache, behindertengerechte Holzbrücke über den Wiesenbach bauen.</p> <p>- Vorteil: Die Nord-Süd-Achse für Fussgänger vom Oberdorf ins Quartier Hinter Chilen/Gewerbezone/Schulareal wird konsequent vom rollenden Verkehr auf dem Henggarterweg getrennt.</p> <p>- Heute müssen alle FussgängerInnen zuerst den Henggarterweg überqueren und dann im gelben «Wartebereich» auf der bestehenden Brücke stehen bleiben, bevor sie den Fussgängerstreifen über die Schaffhauserstrasse benützen können.</p>
2	Tempo	Teil der Tempo-30-Zone vom Henggarterweg bis zur Mitteldorfstrasse
2	Fussgängerstreifen	Auf den Bau eines Fussgängerstreifens mitten im «Sonnenrank» ist ersatzlos

		<p>zu verzichten.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dieser Fussgängerstreifen wäre kein Ersatz für die heutige Nord-Süd-Achse für Fussgänger beim Henggarterweg: zu grosser Umweg! - Er wäre fast nutzlos als Ersatz für die Ost-West-Achse über die Kanzleikreuzung : zu grosser Umweg! - Ob er wenigstens der «Ideallinie» für den Schulweg entspräche, ist zu bezweifeln. Viele SchülerInnen werden weiterhin via Kanzleikreuzung und Volg zur Schule gehen. - Weitere Nachteile: verengter Strassenraum, grenzwertige Sicht, Verlust von Bäumen, Gefährdung der Pappeln beim Brunnen nur schon durch Bauarbeiten, Abwertung des Brunnenplatzes, ev. sogar Landkauf nötig zur Fahrbahnoptimierung. - Ein Fussgängerstreifen im «Sonnenrank» widerspricht dem «Leitbild Dorfkern», das einen offenen, grosszügigen Strassenraum verlangt, der u.a. den Brunnen mehr zur Geltung bringen soll. - Es ist mit Bruttokosten von rund 300 000 Franken allein für den Fussgängerstreifen zu rechnen (Machbarkeitsstudie, Seite 10). Ein viel zu hoher Preis für ein Bauwerk, das viele klare Nachteile hat - und kaum ernsthafte Vorteile.
3	Tempo	Teil der Tempo-30-Zone von der Henggarterweg bis zur Mitteldorfstrasse
3	Strassenprofil	Keine Änderung am Strassenprofil, keine Bäume fällen
4	Tempo	Teil der Tempo-30-Zone von der Henggarterweg bis zur Mitteldorfstrasse

4	Bushaltestelle West	<p>Verschieben der <u>westseitigen</u> Bushaltestelle «Dorf» in Richtung Winterthur um mindestens 50 Meter, idealerweise auf die Höhe vis-à-vis der Garage Reusser. Neubau als behindertengerechte Haltebucht mit Wartehäuschen und Veloständen auf Reserveland, das schon heute der Gemeinde gehört.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es sind westseitig keine Bäume zu fällen. - Es entstehen keine Landkosten. - Die Strassengeometrie (leichte Rechtskurve) ist günstig für die Anfahrt in die Haltebucht. - Weitere Vorteile: Siehe «Allgemeines 3: Kanzleikreuzung entmischen» - Nachteile: Bei der Abfahrt aus der Haltebucht muss der Postautochauffeur auf eine Lücke im rollenden Verkehr Richtung Winterthur warten. Dieser Nachteil wird aber durch die vielen Vorteile der Haltebucht mehr als aufgewogen. - Hart formuliert: die Interessen von FussgängerInnen, VelofahrerInnen und AutofahrerInnen sind wichtiger als die Interessen der Postautochauffeure.
4	Bushaltestelle Ost	<p>Die <u>ostseitige</u> Bushaltestelle «Dorf» bleibt vorläufig, wo sie ist. Sie wird bloss um eine kurze, behindertengerechte Haltekante ergänzt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorteile: Geringe Kosten, kaum Baumverlust - Es ist noch unklar ist, wie die Gemeinde ihr Areal 2436 nutzen und wie das Areal Garage Reusser überbaut wird. Je nach Projekt kann es dann zumal sinnvoll sein, die ostseitige Bushaltestelle in diese Pläne zu integrieren.

4	Fussgängerstreifen	<p>Der bestehende Fussgängerstreifen bleibt erhalten und wird optimiert.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Fussgängerstreifen wird näher an die Kanzleikreuzung herangerückt, damit die Ost-West-Verbindung für Fussgänger vom Oberdorf ins Unterdorf möglichst der Ideallinie folgt. - Vorteile: Siehe «Allgemeines 3: Kanzleikreuzung entmischen»
4	Mittelinsel	Ersatzloser Verzicht
4	Fahrbahnausweitung	Ersatzloser Verzicht
4	Brunnenverschiebung	Ersatzloser Verzicht
4	Quartierstrassen mit Tempo-30-Zonen	<p>Die alte Rutschwilerstrasse, der Gübelweg und die Seuzacherstrasse werden ebenfalls als Tempo-30-Zonen signalisiert.</p> <ul style="list-style-type: none"> - So lässt sich Schleichverkehr verhindern. - Das Quartierleben wird aufgewertet (Ruhe, Begegnungsraum, Immobilienpreise)
5	Tempo	Teil der Tempo-30-Zone vom Henggarterweg bis zur Mitteldorfstrasse
5	Westseitige Haltebuch für den Bus	<p>Verschieben der <u>westseitigen</u> Bushaltestelle «Dorf» in Richtung Winterthur um mindestens 50 Meter, idealerweise auf die Höhe vis-à-vis der Garage Reusser in den Planungsbereich 5.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Begründung: Siehe «Allgemeines 3: Kanzleikreuzung entmischen» so-

		wie «4 - Bushaltestelle West»
6	Tempo	<p>Unmittelbar südlich der Mitteldorfstrasse: Einfachste Signalisation der Tempo-30-Zone</p> <ul style="list-style-type: none"> - Keine Fahrbahnschikanen - Zu den Vorteile der Tempo-30-Zone siehe «Allgemeines 2: Tempo-30-Zone einrichten»
6	Mittelinsel	Ersatzloser Verzicht auf eine Mittelinsel auf der Höhe Mitteldorfstrasse
6	Trottoir-Überfahrt	<p>Ja zur Trottoir-Überfahrt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vortrittsverhältnisse eindeutig klären. Falls eine Trottoir-Überfahrt <u>innerhalb einer Tempo-30-Zone</u> den Rechtsvortritt nicht aufhebt, sind Hai-fischzähne anzubringen. - Der Verkehr auf der Schaffhauserstrasse soll trotz Tempo-30-Zone den Vortritt geniessen. (Aufgehobener Rechtsvortritt in einer Temp-30-Zone wie z.B. in Bergün auf der Albulastrasse) - Das gilt sinngemäss auch für die Abschnitte 1 (Henggarterweg), 2 (Kirchsteig), 4 (Stationsstrasse, Gübelweg) und 5 (Seuzacherstrasse).
6	Veloweg-Markie-rung	<p>Die Mitteldorfstrasse ist ein wichtiger Veloweg für SchülerInnen nach Seuzach.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dieser Schulweg ist auf der Schaffhauserstrasse farblich deutlich zu markieren. - Vorteil: Verkehrsteilnehmer auf der Schaffhauserstrasse werden zu-sätzlich auf den Velo-Querverkehr aufmerksam gemacht.

7	Eingangstor Süd	Tempo-30-Zone unmittelbar vor der Mitteldorfstrasse signalisieren. Möglichst einfach und ohne Schikanen.
8	Kreisel	<p>Den Bau des Ostastes zum Birchquartier ist als separates Verkehrsprojekt zügig voranzutreiben.</p> <p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none">- Südliches und südöstliches Gübel-Quartier direkt erschliessen, statt via Lärchenstrasse und Schaffhauserstrasse bzw. Seuzacherstrasse,- Interner Transitverkehr durchs Dorf abbauen- Kürzere Wege für Autos aus dem südlichen und südöstlichen Gübelquartier- Vorbehalt: Es muss gleichzeitig sichergestellt werden, dass übers Gübelquartier kein Schleichverkehr nach Rutschwil entsteht.- Am jeweiligen Scheitelpunkt der Quartierstrassen sind Schranken, versenkbare Strassenpoller und andere technische Hilfsmittel einzusetzen.- Mit strassenrechtlichen «Begegnungszonen» (Tempo 20) im Scheitelpunkt der Quartierstrassen liesse sich der Schleichverkehr zusätzlich vergällen.