



Die Ziele: Auto-Schikane beseitigen, Velofahrer schützen, Fussgänger aufs Trottoir, Kindergarten-Zone sichern und Dorfzentrum beruhigen

Zusammenfassung

Die GLP Hettlingen befürwortet den Bau einer siedlungsorientierten Dorfstrasse mit Mischverkehr. Wo nötig, ist die überbreite Fahrbahn der ehemaligen Kantonsstrasse zu Gunsten von Trottoirs und/oder Velostreifen zu verschmälern. Das bedeutet im Detail:

- Entfernung der Auto-Schikane vor dem Kindergarten
- Verlängerung der Tempo-30-Zone von der Post bis zum Kindergarten
- Schliessung der Trottoir-Lücke südseitig zwischen Rotwiesenstrasse und Bahnhofplatz
- Velostreifen beidseitig vom Bahnhofplatz bis zur Postkreuzung
- Fussgängerstreifen beim Bahnhofplatz, bei der Rotwiesenstrasse und beim Kindergarten

Die GLP nimmt dafür in Kauf:



- Verschmälerung der Fahrbahn von rund 7 auf rund 6 Meter zwischen Bahnhofplatz und Rotwiesenstrasse
- Verschmälerung der Kernfahrbahn zwischen Bahnhofplatz und Rotwiesenstrasse auf 3,5 Meter
- Punktuelle Verschmälerung von nord- oder südseitigen Trottoirs zwischen Bahnhofplatz und Rotwiesenstrasse auf 1,5 Meter

Besteht das Projektteam auf der alten, überbreiten Fahrbahn zwischen Bahnhofplatz und Rotwiesenstrasse, ist die GLP kompromissbereit, falls

- die Fahrbahn nach Norden verschoben wird.
- das Trottoir südseitig im ganzen Abschnitt 2 Meter breit wird.
- das Trottoir nordseitig zwischen Bahnhofplatz und Küchlibergstrasse im Landwirtschaftsland «Bachetsgraben» neu mit einer Breite von 1,5 Metern gebaut wird.

Einzelaspekte:

Kindergarten

- Fussgängerstreifen vor dem Kiga 
- Tempo 30 von Post bis und mit Kiga 
- Auto-Schikane entfernen

Ergänzungen per 30. April 2015

- Keine Verknüpfung mit Tempo-30-Projekten in Nachbarquartieren




Kindergarten: Tempo 30 ohne Auto-Schikane




Mehr Sicherheit mit Velostreifen

Velofahrer

- Eigener Velostreifen 
- Vom Bahnhof bis zur Post
- Vortritt vor dem Verkehr der Südabfahrt



Ergänzungen per 30. April 2015

- Verbreiterung der Fahrbahn im Bereich Bahnhofplatz nur, um Velostreifen anzuschliessen. Keine Verbreiterung bis zur Barriere.
- Fussweg Bahnhofplatz–Dammstrasse auf der Höhe «Kastanie» für Velos unpassierbar machen. Sonst Unfallgefahr mit Verkehr auf der Dammstrasse. Siehe **rote Ellipse**.
- Allenfalls Verzicht auf Velostreifen nordseitig zwischen Küchlibergstrasse und Bahnhofplatz.  Siehe Stichwort «Fussgänger»



Autos und Fussgänger besser trennen

Fussgänger

- Lücke im Bahnhof-Trottoir schliessen 
- Zwei Fussgängerstreifen für Pendler 


Ergänzungen per 30. April 2015

- Alle Einlenker mit Trottoir-Überfahrten
- Fussgängerstreifen Bahnhofplatz: Sicherer Übergang zwischen Nord- und Südseite der Stationsstrasse
- Fussgängerstreifen Rotwiesenstrasse: Sicherer Übergang zwischen Nord- und Südseite der Stationsstrasse
- Kompromisslösung im Abschnitt Rotwiesenstrasse–Küchlibergstrasse: Neues 2-Meter-Trottoir südseitig. Altes Trottoir nordseitig aufheben. Fahrbahn nach Norden verschieben.
- Kompromisslösung im Abschnitt Küchlibergstrasse–Bahnhofplatz: Neues 2-Meter-Trottoir südseitig. Fahrbahn nach Norden verschieben. Altes Trottoir nordseitig ins Landwirtschaftsland «Bachetsgraben» verschieben und auf 1,5 Meter verschmälern.
- Kompromisslösung: Falls kein Landkauf «Bachetsgraben»: Verzicht auf Velostreifen nordseitig, dafür 1-Meter-Trottoir nordseitig.



Dorfzentrum vom Transitverkehr entlasten

Dorfzentrum

- Zubringerdienst gestattet 
- Freie Zufahrt für Anlieger und Kunden
- Autos im Transit auf die Südabfahrt

Ergänzungen per 30. April 2015

- Testbetrieb für zwei Jahre, dann definitiver Entscheid
- Signalisation verbessern, insbesondere Autobahn-Wegweiser

Tiefbau

- Wo möglich, Strassenunterbau nur flicken
- Totale Erneuerung nur in Abschnitten mit starken Schäden
- Lage der Werkleitungen (Wasser, Kanalisation, Beleuchtung, Medien) unter den Trottoirs belassen
- Keine Schieber in der Fahrbahn: Sie vermindern den Fahrkomfort für Velos/Autos und die Schachtdurchbrüche führen zu Belagsschäden.

- Wasserwerk: Grauguss-Leitungen ersetzen, Leitungen mit duktilem Guss belassen

Ergänzungen per 30. April 2015

- GLP-Schätzung vom Januar 2015 zum Sparpotential bei den Wasserleitungen war zu hoch. Die Pläne der amtlichen Vermessung waren fehlerhaft.
- Strassenbeleuchtung mit LED-Lampen
- Verlegung von Glasfaserkabel prüfen

Vorgeschichte

Der Gemeinderat Hettlingen hat die vier Ortsparteien (FDP, GLP, PFH, SVP) im Sommer 2014 eingeladen, Vorschläge zur Sanierung der Stationsstrasse einzureichen. Diese Vernehmlassung drängte sich auf, nachdem seit Jahren die Sanierungsprojekte spätestens an der Gemeindeversammlung gescheitert waren.

Die GLP Hettlingen hat nach mehreren Parteisitzungen und nach Beratung durch zwei externe Fachleute (Wasserwerk, Strassenbau) an diesen Vernehmlassung in drei Runden teilgenommen. Eine erste Stellungnahme der GLP von Ende Oktober 2014 befasste sich mit der künftigen Gestaltung des Strassenraums. Eine zweite Stellungnahme von

Mitte Januar 2015 behandelte die Optionen im Tiefbau (Strassenunterbau, Werkleitungen).

Die Projektgruppe des Gemeinderates sowie die Vertreter der Ortsparteien trafen sich am 31. Oktober 2014 und am 9. März 2015 zu Aussprachen. An dieser zweiten Aussprache wurden eine weiteren, schriftlichen Vernehmlassungsrunde per Ende April 2015 vereinbart.

Die GLP hat alle Stellungnahmen und zahlreiche Quellendokumente von Ende Oktober 2014 an im Internet (www.hettlingen.grunliberale.ch) zugänglich gemacht und in der Dorfzeitung darüber geschrieben. Es soll eine offene Debatte über Vor- und Nachteile der Sanierungsvarianten stattfinden.

Eine Strasse für den Mischverkehr

Die Stationsstrasse ist in den letzten 20 Jahren zur Pendlerachse mit viel Mischverkehr geworden. Motor für diesen Wandel ist der Ausbau der S-Bahn. Wohnbauten wie das Mabag-Projekt «Station» treiben diese Entwicklung voran. Es entstehen bis Ende 2016 auf einen Schlag 20 neue Wohneinheiten. Ein Ende dieser Entwicklung ist nicht abzusehen.

Die heutige Gestaltung des Strassenraums ist 60 Jahre alt. Damals gehörte die Stationsstrasse noch dem Kanton Zürich. Er hatte sie nach den damaligen Bedürfnissen ausgebaut: als verkehrsorientierte Sammelstrasse. Der Stationsstrasse entlang gab es damals sowohl links wie rechts vorwiegend Äcker und Wiesen.

Heute gehört die Stationsstrasse der Gemeinde Hettlingen. Fast auf der ganzen Länge steht Haus an Haus. Durch diese Wohnbautätigkeit und die S-Bahn ist der Anteil an Fussgängern und Velofahrern

stark gestiegen. Die Nutzung der Strasse hat sich also deutlich verändert, und zwar zur siedlungsorientierten Dorfstrasse.

Der Strassenraum ist noch so gestaltet wie vor 60 Jahren. Jetzt ist auch in der Gestaltung ein Wandel nötig, damit Autos, Velofahrer und Fussgänger sicher und konfliktfrei zirkulieren können.

Dabei ist selbstverständlich das Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen. Da das Projektteam der Gemeinde dazu keine Angaben machen wollte, hat die GLP selber eine Schätzung erstellt und dafür die Verkehrsstatistik der Kantonspolizei Zürich berücksichtigt.

Es ist davon auszugehen, dass pro Tag maximal 2500 Fahrzeuge (Autos, Velos, Lastwagen, etc) hin- und her fahren. Die heutige Strassenbreite – meistens 7 Meter – ist für diese Verkehrslast klar überdimensioniert.

Mehr Lebensqualität

Die Vorschläge der GLP für die Stationsstrasse sind keine isolierten Lösungen, sondern abgeleitet aus grundsätzlichen Zielen für den Verkehr in Hettlingen.

Fussgänger, Schüler und Velos sollen im Quartier, vor Schulen und auf Kreuzungen mit starkem Mischverkehr den Vorrang haben. Tempo 30 beruhigt den Verkehr und erhöht die Sicherheit. Teure, bauliche Auto-Schikanen lehnt die GLP ab, weil sie chronische Konflikte schaffen und alle bestrafen.

Zahlreiche Beispiele aus anderen Gemeinden belegen, dass das Strassenverkehrsgesetz grossen Spielraum lässt, wenn es um zeitgemässe Lösungen

mit Velostreifen oder Tempo-30-Zonen geht. Dieser Spielraum ist auszuschöpfen – er fördert die Lebensqualität im Dorf.

Die Stationsstrasse ist nicht die einzige Verkehrsfläche, die dringend angepasst werden muss. Rasch und nach denselben Grundsätzen sind zwei weitere Kreuzungen neu zu gestalten:

- **Kreuzung Gemeindehaus mit den zwei Postautohaltestellen**
 - **Kreuzung Föhrenstrasse/Rutschwilerstrasse mit den zwei Postautohaltestelle und dem Trottoir Rutschwilerstrasse**
-