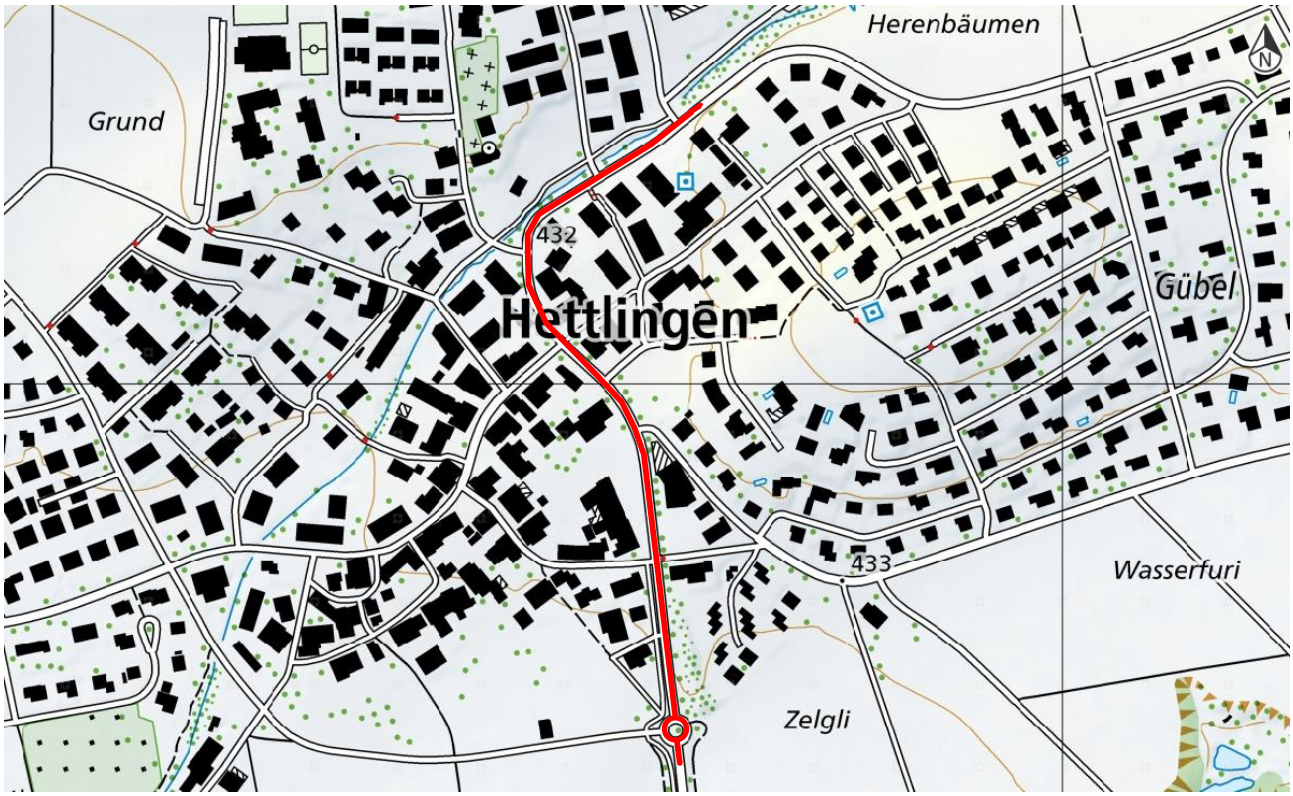
Kanton Zürich
Gemeinde Hettlingen

Verkehrskonzept Schaffhauserstrasse

Machbarkeitsstudie

Technischer Bericht



Ersteller	Besteller
INGESA AG INGENIEURE. FORMEN. LEBENSRAUM. Strehlgasse 21 / 8472 Seuzach T 052 320 03 20 / seuzach@ingesa.ch 22.12.2020, rev. 01.06.2021 Dominik Krebs	**Gemeinde Hettlingen** Stationsstrasse 27 8442 Hettlingen 052 305 05 05 www.hettlingen.ch

Impressum

Revisionsverzeichnis

Version	Revision, Status	Autor	Datum
0.1	Erstellung	Dominik Krebs	03.12.2020
1.0	Gültiges Dokument	Dominik Krebs	22.12.2020
1.1	Anpassungen gemäss Gemeinderat	Dominik Krebs	05.03.2021
1.2	Anpassungen Bushaltestellen	Dominik Krebs	01.06.2021

Kontakte

Ersteller	Besteller
Dominik Krebs +41 52 305 22 47 dominik.krebs@ingesa.ch	Gemeinderat Armand Buchmann +41 79 236 96 60 armand.buchmann@hettlingen.ch

Dateiablage:
I:\...0011_Verkehrskonzept Schaffhauserstrasse\5 Bericht_Präsentationen\431060_0011tb_Tech_Bericht_210601.docx

Inhalt

1 Anlass und Aufgabe ... 4
1.1 Leitbild Weiterentwicklung Dorfkern ... 4
1.2 Aufgabe ... 4
2 Bestand und Rahmenbedingungen ... 4
2.1 Bestand ... 4
2.2 Raumplanerische und gesetzliche Vorgaben ... 4
2.2.1 Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Hettlingen ... 4
2.2.2 Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung ... 4
2.2.3 Strassenverkehrsgesetz (SVG) und Verkehrsregelnverordnung (VRV) ... 4
2.2.4 Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) ... 4
2.2.5 Gewässerschutzgesetz ... 4
2.3 Bisherige Vorarbeiten und wegweisende Entscheide ... 5
2.3.1 Vorstudie Fussgängersicherheit Zentrum und Schulwege (SKW / 08.07.2013) ... 5
2.3.2 Leitbild Weiterentwicklung Dorfkern vom 21.10.2019 ... 5
2.3.3 Immobilienstrategie Gemeinde Hettlingen (B&H / 22.06.2017) ... 5
3 Machbarkeitsstudie ... 5
3.1 Abschnittsbildung und Priorisierung ... 5
3.1.1 Abschnitt 1 ... 6
3.1.2 Abschnitt 2 ... 6
3.1.3 Abschnitt 3 ... 6
3.1.4 Abschnitt 4 ... 6
3.1.5 Abschnitt 5 ... 6
3.1.6 Abschnitt 6 ... 6
3.1.7 Abschnitt 7 ... 6
3.1.8 Abschnitt 8 ... 6
3.1.9 Priorisierung ... 6
3.2 Variantenstudium Bushaltestellen ... 7
3.2.1 Anordnung der Bushaltestellen ... 7
3.3 Ergebnisse der Machbarkeitsstudie ... 9
3.3.1 Abschnitt 1 ... 9
3.3.2 Abschnitt 2 ... 9
3.3.3 Abschnitt 3 ... 9
3.3.4 Abschnitt 4 ... 9
3.3.5 Abschnitt 5 ... 10
3.3.6 Abschnitt 6 ... 10
3.3.7 Abschnitt 7 ... 10
3.3.8 Abschnitt 8 ... 10
3.4 Kosten ... 10
3.5 Weiteres Vorgehen ... 11

1 Anlass und Aufgabe

1.1 Leitbild Weiterentwicklung Dorfkern

Am 21.10.2019 verabschiedete der Gemeinderat das Leitbild Weiterentwicklung Dorfkern.
Dieses sieht 4 Kategorien von Umsetzungsmassnahmen vor. Eine dieser Kategorien heisst Verkehr und strassenbegleitende Freiräume, worin wiederum die Umgestaltung des Strassenraums der Schaffhauserstrasse eine zentrale Rolle spielt.

1.2 Aufgabe

Mit der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie Verkehrskonzept Schaffhauserstrasse will der Gemeinderat den ersten Schritt zur Umsetzung des Zielbildes Verkehr machen. Es soll eine Vorlage geschaffen werden, welche die bisherigen Vorstudien und Entscheide aufnimmt und als Diskussionsgrundlage für das weitere Vorgehen und eine öffentliche Partizipation dient.

2 Bestand und Rahmenbedingungen

2.1 Bestand

Das heutige Erscheinungsbild der Schaffhauserstrasse geht auf die Umsetzung des privaten Gestaltungsplans Oberdorf zurück, welcher am 16.09.2004 genehmigt wurde. Dieser bezweckte eine gute Einordnung der Bauten und ihrer Umgebung im Gebiet der ehemaligen Strassenschneise. Im Sinne einer ganzheitlichen Gestaltung wurden entlang der (damals noch) Alten Schaffhauserstrasse alleeartig Bäume angeordnet und Gestaltungselemente aus gepflästerten Flächen und Rabatten erstellt. Die Bushaltestellen wurden als versetzte Fahrbahnhaltestellen vor der damaligen Gemeindeverwaltung und der Parzelle 2436 angeordnet.

2.2 Raumplanerische und gesetzliche Vorgaben

2.2.1 Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Hettlingen

Die Schaffhauserstrasse befindet sich in der Kernzone. Nebst dem privaten Gestaltungsplan Oberdorf grenzen auch der soeben genehmigte private Gestaltungsplan Sägerei Surbeck sowie das östlich gegenüberliegende Gebiet mit Gestaltungsplanpflicht an die Schaffhauserstrasse.
Die Vorgaben und Absichten dieser Gestaltungspläne gilt es bei der Gestaltung des Strassenraumes miteinzubeziehen.

2.2.2 Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung

Der Abschnitt Seuzacherstrasse bis Henggarterweg liegt im Perimeter des Ortsbildschutzes. Der Übergang von der Stationsstrasse zur Alten Rutschwilerstrasse wird darin als ausgeprägter Platz- und Strassenraum bezeichnet.
Die Verträglichkeit der Strassenraumgestaltung mit dem Ortsbildschutz ist mit der entsprechenden kantonalen Fachstelle abzusprechen.

2.2.3 Strassenverkehrsgesetz (SVG) und Verkehrsregelnverordnung (VRV)

Insbesondere im Zusammenhang mit der Fussgängersicherheit sind die entsprechenden Artikel im Schweizerischen Strassenverkehrsgesetz und der zugehörigen Verkehrsregelnverordnung zu beachten. Nach Art. 47 VRV müssen Fussgängerstreifen zwingend benützt werden, wenn sie weniger als 50m entfernt sind.

2.2.4 Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)

Das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderung verlangt, dass Bauten und Anlagen des öffentlichen Verkehrs bis zum 01.01.2024 behindertengerecht ausgestaltet sind. Dementsprechend sollen die Bushaltestellen die aktuellen Vorgaben erfüllen. Diese sind z.B. der Richtlinie Hindernisfreie Bushaltestellen des Tiefbaumts Kanton Zürich vom 10.10.2018 zu entnehmen.

2.2.5 Gewässerschutzgesetz

Entlang dem Wisenbach liegt ein Teil der Schaffhauserstrasse im Gewässerraum nach Gewässerschutzverordnung (GSchV). Änderungen von Bauten und Anlagen im Gewässerraum bedürfen einer

Ausnahmebewilligung durch den Kanton. Aufgrund der Rücksprache mit dem zuständigen Amt kann davon ausgegangen werden, dass infolge der Standortgebundenheit eine Ausnahmebewilligung erteilt wird.

2.3 Bisherige Vorarbeiten und wegweisende Entscheide

2.3.1 Vorstudie Fussgängersicherheit Zentrum und Schulwege (SKW / 08.07.2013)

In der umfassenden Vorstudie Fussgängersicherheit Zentrum und Schulwege wurden vorhandene Defizite geortet und Konzeptansätze zum Zentrumsbereich mit den Bushaltestellen wie auch zum Schulweg entlang dem Wisenbach mit entsprechendem Fussgängerübergang über die Schaffhauserstrasse entwickelt. Entsprechend diesen Konzeptansätzen wurden jeweils mehrere Varianten diskutiert und eine Bestvariante bezeichnet. Auf diesen Vorarbeiten und Überlegungen soll weiterhin basiert und aufgebaut werden.

2.3.2 Leitbild Weiterentwicklung Dorfkern vom 21.10.2019

Mit dem Leitbild Weiterentwicklung Dorfkern hat der Gemeinderat im Jahr 2019 nach umfassender Analyse Zielbilder für verschiedene Teilbereiche formuliert. Diese Zielbilder sollen so weit wie möglich der nachfolgenden Planung zugrunde gelegt werden. Widersprüche oder Schwierigkeiten bei der planerischen Konkretisierung müssen stufengerecht diskutiert und gelöst werden.

2.3.3 Immobilienstrategie Gemeinde Hettlingen (B&H / 22.06.2017)

Gemäss der Immobilienstrategie der Gemeinde Hettlingen soll die Liegenschaft Stationsstrasse 1 im Eigentum der Gemeinde bleiben und nächstens einem Umbau und einer Gesamtsanierung unterzogen werden. Damit behält die Gemeinde die Freiheit und die Möglichkeit in der Hand, den Warteraum für die Postautohaltestelle damit zu kombinieren.

3 Machbarkeitsstudie

3.1 Abschnittsbildung und Priorisierung

In Hinblick auf die weitere Bearbeitung haben wir die Schaffhauserstrasse in 8 verschiedene Abschnitte unterteilt. In der Diskussion haben wir jedem Abschnitt seine Aufgaben und seine Bedeutung zugewiesen.

3.1.1 Abschnitt 1

Im Abschnitt 1 soll gemäss Vorstudie der bestehende Fussgängerstreifen auf Höhe Henggarterweg zugunsten des neuen Fussgängerübergangs in Abschnitt 2 aufgehoben werden. Der bestehende Fussgängerstreifen endet recht unglücklich an einem baulich ungeschützten Bereich, dem lediglich mit einer markierten Sperrfläche nachgeholfen wurde.

3.1.2 Abschnitt 2

Im Abschnitt 2 soll gemäss Vorstudie ein Fussgängerstreifen mit Mittelinsel gebaut werden. Dank der Mittelinsel wird der Fussgängerübergang sicherer. Er befindet sich auf der Ideallinie des Schulwegs. Die geforderten Sichtweiten können in beide Richtungen erreicht werden.

3.1.3 Abschnitt 3

Der Abschnitt 3 ist verkehrstechnisch unspektakulär. Er ist auch nur ein kurzes Zwischenstück bevor bereits wieder ein nächstes Element in Erscheinung tritt.

3.1.4 Abschnitt 4

Der Abschnitt 4 ist der zentrale Abschnitt, der den wichtigsten Verkehrsknotenpunkt für den Dorfkern darstellt. In ihm sollen weiterhin die Bushaltestellen angeordnet sein, aber auch die Fussgängersicherheit und die Platzraumgestaltung verbessert werden.

3.1.5 Abschnitt 5

Der Abschnitt 5 wird geprägt sein vom angrenzenden Gestaltungsplan Sägerei Surbeck. In diesem Zusammenhang wurde im Vorfeld auch schon diskutiert, ob die Bushaltestellen nicht in diesen Abschnitt verlegt werden sollen. Ein Punkt, der noch einmal aufgenommen werden soll, zumal die Strassengeometrie einfacher ist.

3.1.6 Abschnitt 6

Der Abschnitt 6 ist geprägt vom Übergang der Mitteldorfstrasse. Dieser ist stark von Radfahrern frequentiert, deren Verkehrssicherheit ebenfalls erhöht werden soll.

3.1.7 Abschnitt 7

Der Abschnitt 7 ist verkehrstechnisch eher unbedeutend, aber auch gestalterisch, da er nicht mehr zum Dorfkern und zum geschützten Ortsbild gehört.

3.1.8 Abschnitt 8

Der Abschnitt 8, der aus dem Kreisel besteht, wurde aufgeführt, um im ganzen Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass auch gemäss Leitbild die Option «Umfahrung Birch» offen behalten werden soll.

3.1.9 Priorisierung

Wie teilweise schon aus dem Beschrieb der Abschnitte hervorgeht, kommt den einen verkehrstechnisch eine grössere Bedeutung zu als den anderen. Aus diesem Grund haben wir für das weitere Vorgehen die Schlüsselfunktionen zuweisen müssen. Dort, wo noch Optionen oder Varianten zur Diskussion standen, hat sich der Gemeinderat für die aus seiner Sicht beste Variante entschieden.

Erste Priorität hatte klar der Abschnitt 4 resp. die Anordnung der Bushaltestellen. Diese spielen eine zentrale Rolle und ihre Ausprägung hat einen grossen Einfluss auf die benachbarten Abschnitte.
In zweiter Priorität folgt der Abschnitt 2, wo es darum geht, den Fussgängerübergang festzulegen.
Dritte Priorität wird dem Abschnitt 6 mit dem Übergang Mitteldorfstrasse zugewiesen.
Sind diese Abschnitte einmal definiert, folgen die verbindenden Abschnitte 3 und 5 und zuletzt die Randbereiche in den Abschnitten 1, 7 und 8.

3.2 Variantenstudium Bushaltestellen

3.2.1 Anordnung der Bushaltestellen

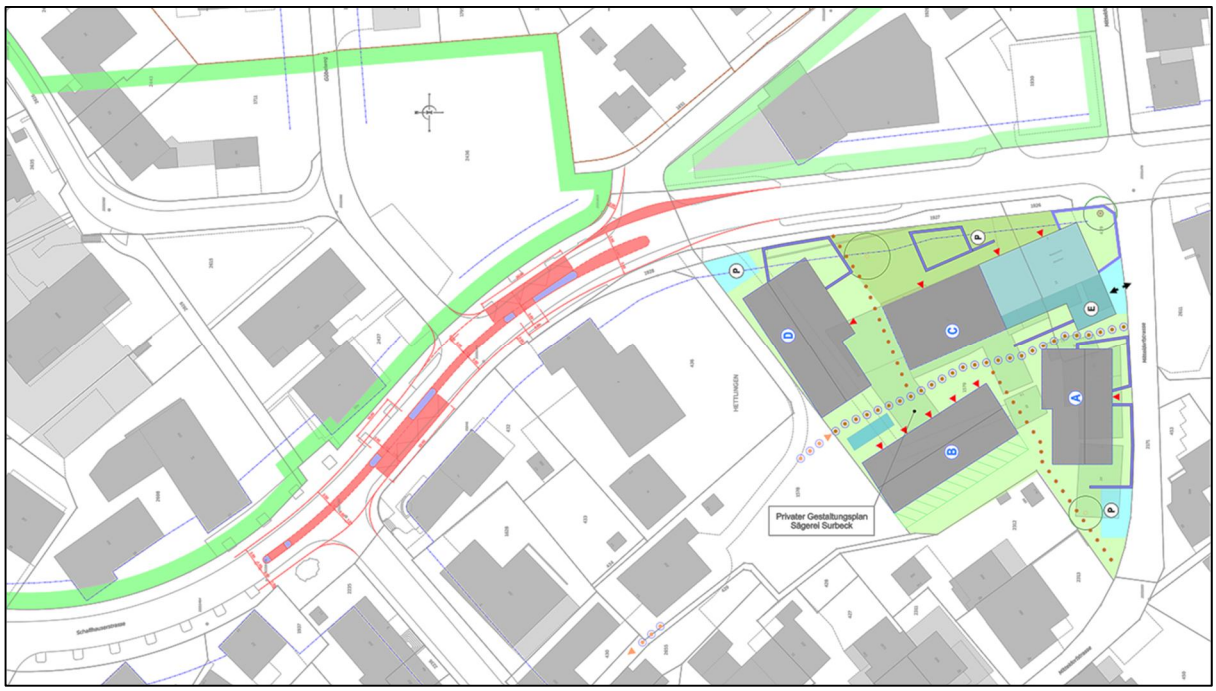
Innerorts werden prinzipiell Fahrbahnhaltestellen angeordnet. Sie haben den Vorteil, dass der haltende Bus als «natürliche» Verkehrsberuhigung wirkt. Zudem hat der Bus nach dem Halt freie Fahrt. Dieser Haltestellentyp wirkt somit als echte Busbevorzugung. Abgesehen davon kann die Kombination von Busbuchten mit den heutzutage geforderten hohen Haltekanten kaum bewerkstelligt werden, da diese eine gerade Anfahrt von rund 15m bedingen.

Die Vorstudie wählte als Bestvariante die versetzte Anordnung mit einem gestalteten Mittelstreifen und Inseln, die einerseits als Querungshilfen dienen und andererseits verhindern, dass der haltende Bus überholt werden kann. Im vorangegangenen Variantenstudium wurde auch die parallele Anordnung auf Höhe der Liegenschaft Stationsstrasse 1 sehr hoch bewertet. Der Bestvariante wurde der Vorzug gegeben, weil bei der versetzten Anordnung kein Schleichverkehr über die Alte Rutschwilerstrasse entstehen kann.

Das Leitbild Weiterentwicklung Dorfkern lässt beide Varianten zu.

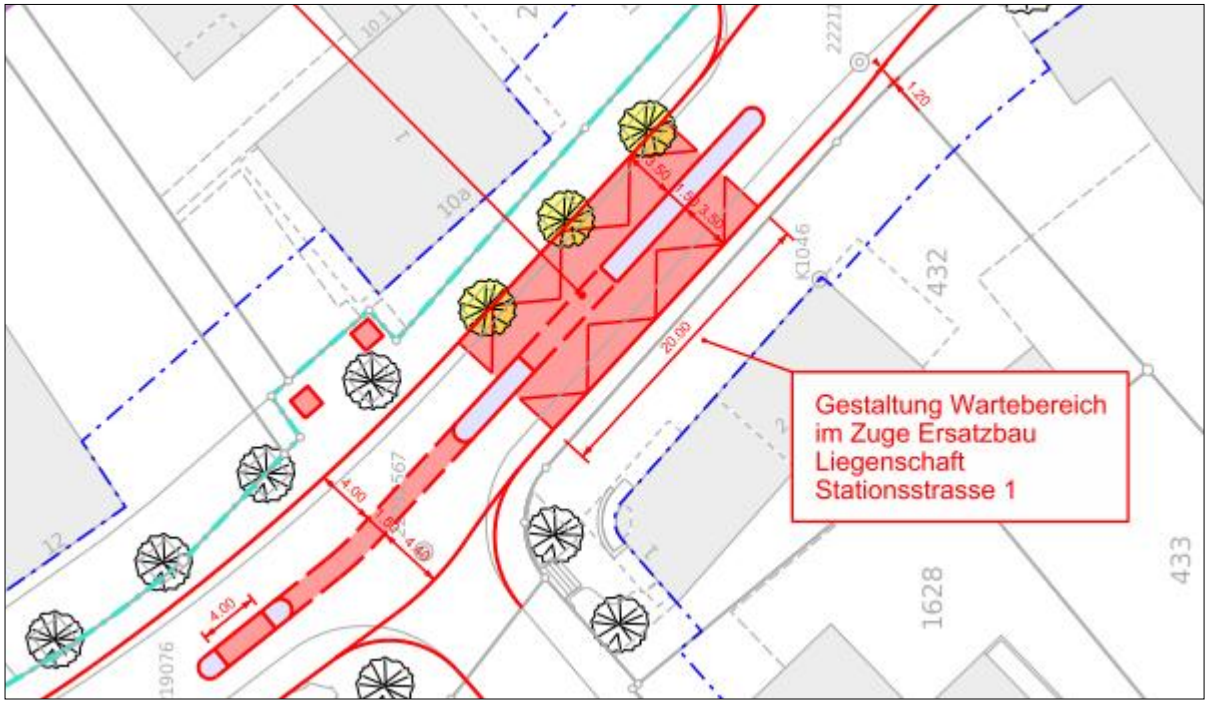
In seiner Klausur vom 08.05.2020 hat sich der Gemeinderat intensiv mit dem Verkehrskonzept Schaffhauserstrasse auseinandergesetzt. Folgende Varianten für die Anordnung der Bushaltestellen wurden noch einmal im Plenum diskutiert.

Bushaltestellen versetzt



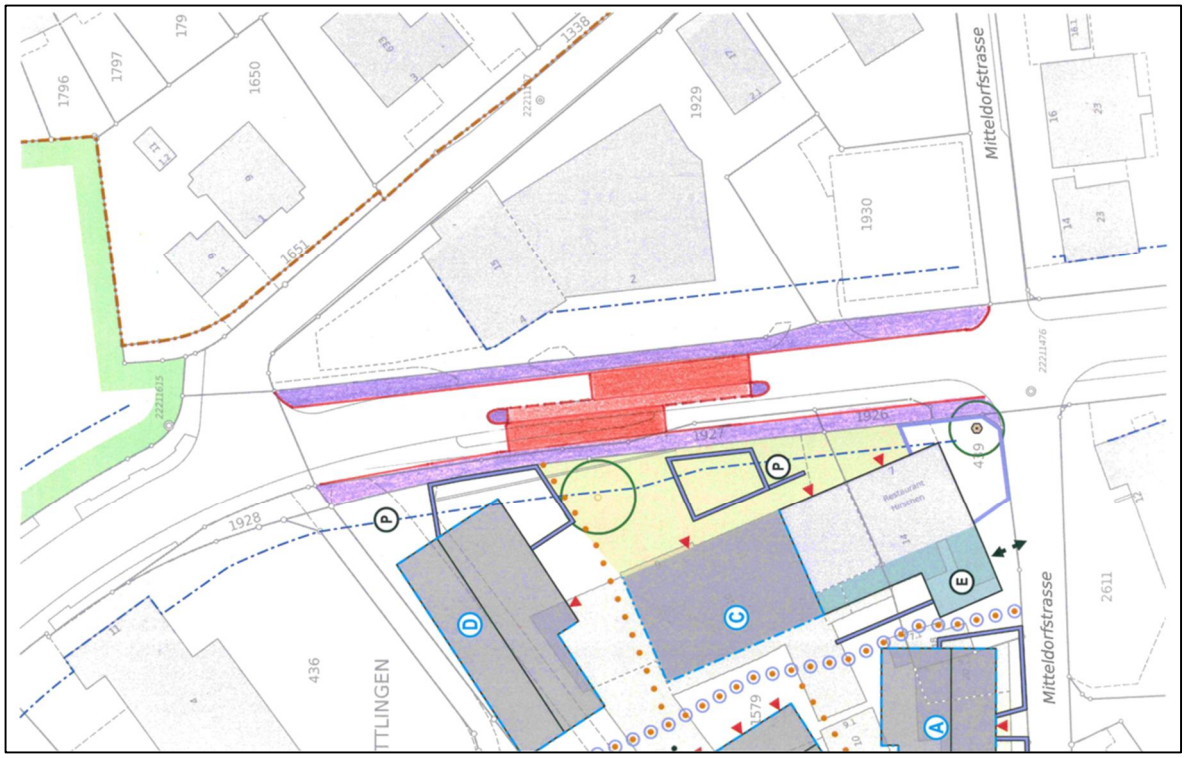
Wie erwähnt hat diese Anordnung den Vorteil, dass kein Schleichverkehr über die Alte Rutschwilerstrasse entstehen kann. Technisch hat sie jedoch den Nachteil, dass die Anfahrt der hohen Haltekanten aus der Linkskurve heraus Schwierigkeiten bereitet.

Bushaltestellen kompakt



Die kompakte Anordnung unterstreicht den Verkehrsknotenpunkt Stationsstrasse und die Ausprägung eines Platzes. Einem möglichen Schleichverkehr über die Alte Rutschwilerstrasse muss entgegengewirkt werden.

Bushaltestellen in Abschnitt 5



Der neu entstehende Wohn- und Arbeitsraum auf dem Sagi-Areal und später gleichermassen auf dem Garagen-Areal geben dem Abschnitt 5 in Zukunft einen höheren Stellenwert. Der Platz für die Anordnung von Bushaltestellen ist vorhanden, die Strassengeometrie in Bezug auf die Anfahrt sehr einfach. Eine Anordnung der Bushaltestelle in diesem Abschnitt widerspräche aber klar dem Leitbild.

Nach Abwägen der diversen Vor- und Nachteile hat sich der Gemeinderat für die Variante Bushaltestellen kompakt entschieden, mit der Auflage, dass ein Schleichverkehr über die Alte Rutschwilerstrasse unterbunden wird, z.B. mit einer Tempo 30 Zone.

3.3 Ergebnisse der Machbarkeitsstudie

Die Ergebnisse der Studie werden wiederum abschnittweise beschrieben und sind im zugehörigen Situationsplan eingezeichnet.

3.3.1 Abschnitt 1

Der bestehende Fussgängerstreifen auf der Höhe Henggarterweg wird aufgehoben. Dafür wird neu ein Fussgängerstreifen mit Mittelinsel im Abschnitt 2 gebaut.

3.3.2 Abschnitt 2

Die Vorstudie Fussgängersicherheit gelangt in ihren Abwägungen zum Schluss, dass der neue Fussgängerübergang am besten in der Kurve auf der Höhe des Brunnens angeordnet werden soll. Wir übernehmen diesen Ansatz, sind aber der der Meinung, dass die Mittelinsel nicht auf die gewünschte Breite von 2.00 m, sondern nur auf 1.50 m gebaut werden kann, da sonst der Brunnenplatz zu sehr beschnitten würde. Diesem Punkt wird in der nächsten Projektphase noch einmal hohe Aufmerksamkeit geschenkt werden müssen, da die Platzverhältnisse am Brunnenplatz recht beschränkt sind. Die Anordnung des Fussgängerübergangs ist aus verkehrstechnischer Sicht sinnvoll. Dank der Aufweitung mit Mittelinsel wirkt er wie ein Eingangstor. Die notwendigen Sichtweiten sind aus beiden Richtungen erfüllt.

3.3.3 Abschnitt 3

Die 7 bestehenden Alleebäume werden grösstenteils entfernt. Erstens führen die Strassenaufweitungen in den Abschnitten 2 und 4 dazu, dass der Strassenrand teilweise etwas zurückversetzt werden muss und zweitens widerspricht ihre Anordnung der angestrebten Platzraumgestaltung. Es bleiben lediglich 2 Bäume bestehen. Anstelle der anderen wird vor der Liegenschaft Sonne leicht zurückversetzt ein etwas grösserer Baum angeordnet.

3.3.4 Abschnitt 4

Der Abschnitt 4 ist der zentrale Verkehrsknotenpunkt. Vor der Liegenschaft Stationsstrasse 1 werden die Bushaltestellen als Fahrbahnhaltestellen angeordnet. Über den ganzen Platz wird ein 1.50 m breiter multifunktionaler Mittelstreifen gezogen, der sowohl erhöhte wie auch fahrbahnebene Bereiche aufweist. Die erhöhten Bereiche dienen dazu, ein Überholen des haltenden Busses zu verunmöglichen; die fahrbahnebenen Bereiche dienen Fussgängern als Querungshilfen. Am heutigen (provisorischen) Fussgängerstreifen kann aus gesetzlichen Gründen nicht festgehalten werden. Die Verkehrsregelnverordnung VRV Art. 49 schreibt vor, dass Fussgängerstreifen zwingend zu benützen sind, wenn sie weniger als 50m entfernt sind. Somit müssten alle Buspassagiere den Fussgängerstreifen benützen und dürften die Schaffhauserstrasse nicht im Bereich der Bushaltestellen überqueren. Ein solches Konzept wäre weder fussgängerfreundlich noch realistisch. Auf der Höhe des Brunnenplatzes wird daher neu anstelle des provisorischen Fussgängerstreifens eine Fussgängerinsel als Querungshilfe angeordnet.

Die Fahrbahnaufweitung bedingt beidseits eine Beschneidung des heutigen Bestandes. Auf der Ostseite müssen 8 Bäume geopfert werden, damit ein 2.00 m breiter Ein- / Aussteigeraum vorhanden ist. Bei der Einmündung der Alten Rutschwilerstrasse kann ein (nicht überdachter) Warteraum mit Sitzgelegenheit eingerichtet werden.
Die Gestaltung des Warteraums vor der Liegenschaft Stationsstrasse 1 muss in Zusammenhang mit dem Um- oder Ersatzbau des Gebäudes erfolgen. Hier ist ein gedeckter Warteraum und ein Veloabstellplatz erwünscht.
Als flankierende Massnahme werden der Gübelweg und die Alte Rutschwilerstrasse zu einer Tempo 30 Zone erklärt und falls dies nicht genügen sollte mit einem Fahrverbot mit Ausnahme von Zubringerdienst belegt.
Auf der Westseite muss der Brunnen leicht verschoben werden. Gemäss Leitbild wird die Hecke vor dem Alten Gemeindehaus entfernt, um den Platz optisch zu öffnen. Aus Gründen des Ortsbildschutzes und der Nutzung als Kita soll der Vorgarten vor dem Alten Gemeindehaus beibehalten werden. Er kann aber um 2 m beschnitten werden, damit der Brunnenplatz etwa seine Grösse behalten kann.

3.3.5 Abschnitt 5

Der Abschnitt 5 steht ganz im Zeichen der Gestaltung. Während die Ostseite beim heutigen Bestand belassen wird, werden auf der Westseite die Gestaltungselemente des Sagiparks übernommen und die erwünschte Vertiefung der Raumkammer unterstrichen.

3.3.6 Abschnitt 6

Beim Übergang Mitteldorfstrasse wird das Element des Multifunktionsstreifens wiederverwendet. Hier soll er 2.50 m breit werden, damit ihn Radfahrer auch als Querungshilfe benützen können. Die westliche Einmündung der Mitteldorfstrasse wird neu mit einer Trottoirüberfahrt versehen.

3.3.7 Abschnitt 7

Am kombinierten Rad- / Gehweg von und nach Winterthur wird grundsätzlich nichts geändert. Der Richtung Dorfzentrum fahrende Radfahrer hat mehrere Möglichkeiten, den Radweg zu verlassen und sich in die Schaffhauserstrasse einzuordnen. Auch ihm kann der Multifunktionsstreifen dienen, die Strasse zu überqueren.

3.3.8 Abschnitt 8

Im Abschnitt 8 sind keine Massnahmen vorgesehen. Er dient dazu, in Erinnerung zu behalten, dass die Raumplanung nach wie vor die Möglichkeit offenhält, die Ortsdurchfahrt mit einer Verbindung zur Birchstrasse zu entlasten.

3.4 Kosten

Für die präsentierten Ergebnisse stellen wir folgende Grobkostenschätzungen (+/- 25%) an.

Schulwegsicherheit (Abschnitte 1 und 2)	Einheit	Menge	Preis	Betrag
Strassenbauarbeiten				
Fahrbahn	m2	450	220	100’000
Trottoir	m2	100	200	20’000
Schutzinsel	pl			20’000
Brunnenplatz	pl			70’000
Öffentliche Beleuchtung	pl			15’000
Anpassungen Werkleitungen	pl			15’000
Signalisation + Markierung	pl			10’000
Gärtnerarbeiten	pl			20’000
Amtliche Vermessung	pl			5’000
Technische Arbeiten	%	15		55’000
Unvorhergesehenes + Reserve	%	10		30’000
Total Schulwegsicherheit (inkl. MWSt.)				**360’000**

Zentrum und Bushaltestellen (Abschnitte 3 bis 7)	Einheit	Menge	Preis	Betrag
Strassenbauarbeiten				
Fahrbahn Asphaltbelag	m2	1’950	220	430’000
Bushaltestellen Betonbelag	m2	140	300	45’000
Trottoir	m2	1’100	200	220’000
Schutzinseln / Multifunktionsstreifen	m2	150	400	55’000
Brunnenplatz	pl			75’000
Öffentliche Beleuchtung	pl			45’000
Anpassungen Werkleitungen	pl			30’000
Signalisation + Markierung	pl			30’000
Gärtnerarbeiten / Bepflanzung	pl			55’000
Amtliche Vermessung	pl			15’000
Technische Arbeiten	%	15		200’000
Unvorhergesehenes + Reserve	%	10		130’000
Total Zentrum und Bushaltestellen (inkl. MWSt.)				**1’330’000**

3.5 Weiteres Vorgehen

In Hinblick auf eine öffentliche Partizipation empfehlen wir, das vorliegende Konzept in einem nächsten Schritt mit den Vertretern der kantonalen Stellen ARE Ortsbildschutz, KAPO Verkehrstechnische Abteilung sowie AWEL Wasserbau zu besprechen, um sicherzustellen, dass von diesen Seiten keine Einwände zu erwarten sind oder auch noch Optimierungen eingebracht werden können.
Ob eine öffentliche Partizipation bereits auf der Stufe Studie durchgeführt, oder ob das Konzept zuerst auf Stufe Vorprojekt ausgearbeitet werden soll, ist ein politischer Entscheid. Aus unserer Sicht wäre es durchaus sinnvoll, insbesondere auch nach der Konsultation der kantonalen Fachstellen, einige heiklen Stellen wie die Fussgängerübergänge bei den Brunnenplätzen wenigstens im Detaillierungsgrad eines Vorprojekts auszuarbeiten.

Seuzach, 22.12.2020

Ingesa AG

Dominik Krebs