

Vernehmlassung Schaffhauserstrasse 2022

zuletzt geändert am 26. Oktober 2022

Artikel "Warten auf Tempo-30-Unterlagen" (HZ 9/2022)

GLP Hettlingen will mehr Sicherheit und weniger Kosten - Das "Vorprojekt Schaffhauserstrasse" ist zu optimieren

Am 1. Oktober 2022 fand am Morgen eine Info-Veranstaltung in der Mehrzweckhalle statt zur Neugestaltung der Schaffhauserstrasse im Bereich alte Gemeindekanzlei. Die Gemeinde hat eine überarbeitete Sanierungsvariante 2022 vorgestellt. Vor einem guten Jahr war ein erster Sanierungsvorschlag 2021 auf grossen Widerstand gestossen ist.

Die GLP Hettlingen hat das aktuelle Vorprojekt 2022 mit seinen Plänen im Voraus an einem Treffen vom 28. September 2022 besprochen. Das Vorprojekt bringt zwar wichtige Verbesserungen gegenüber der ersten Sanierungsvariante. In ihrer Medienmitteilung legt die GLP Hettlingen dar, warum trotzdem weitere Optimierungen nötig sind.

Zusätzlich hat die GLP Hettlingen am 13. Oktober 2022 dem Gemeinderat Hettlingen eine ausführliche Vernehmlassung zum Vorprojekt 2022 eingereicht.

Vom Ablauf her schlägt die GLP vor, dass der Gemeinderat zuwartet mit einem Ausführungsprojekt für die Variante Tempo 40. Vorgängig soll - endlich - auch ein Vorprojekt für eine Tempo-30-Zone ausgearbeitet werden. Dieses wird

öffentlich mit der Variante Tempo 40 verglichen. Erst nachher wird ein Ausführungsprojekt erstellt, das dann an die Urne kommt.

Jetzt zur inhaltlichen Einschätzung des Vorprojektes 2022:

1. Tempo 40 genügt nicht. Nur eine Tempo-30-Zone bringt die nötige Sicherheit für starke und schwache Verkehrsteilnehmer und verbessert die Lebensqualität der Anwohner an diesem Strassenabschnitt, der gemäss Leitbild der Gemeinde Hettlingen siedlungsorientiert gebaut werden soll.
2. Auf den Bau einer Verkehrsinsel beim "Übergang Mitteldorfstrasse" ist zu verzichten. So lassen sich mindestens 300'000 Franken sparen. Statt dessen ist ein "Kissen" wie beim Kindergarten Stationsstrasse zu bauen. (Bei Tempo 30 wäre eventuell eine einfache, farbliche Gestaltung der Fahrbahn genügend.)
3. Die "Bushaltestelle kompakt", wie sie das Vorprojekt des Gemeinderates favorisiert, ist zu wenig konsequent. Um die Kreuzung vor der alten Gemeindekanzlei wirklich vom Verkehr zu entlasten, die Sicherheit zu erhöhen und die Sicht zu verbessern, ist die Variante "Bushaltestelle Sagipark" klar vorzuziehen.

[Vernehmlassung Vorprojekt 2022](#)

[Medienmitteilung vom 1. Oktober 2022](#)

[Vorprojekt 2022 der Gemeinde \(Tempo 40\)](#)

Neugestaltung Schaffhauserstrasse

In Hettlingen wird seit Jahren über die Neugestaltung der Schaffhauserstrasse im Dorfzentrum verhandelt. In diesem Dossier sind wichtige lokale Dokumente zu finden und zusätzlich Unterlagen von Bund, Kanton und Fachvereinen.

[Medienspiegel zu Tempo-30-Lösungen \(hier klicken\)](#)

Hettlingen ist nicht allein: In der ganzen Schweiz wird Tempo 30 diskutiert und immer häufiger umgesetzt.

[Einträge auf der GLP-Homepage zur Schaffhauserstrasse \(hier klicken\)](#)

Für einen raschen Überblick über die aktuelle Diskussion und die Vorgeschichte

[Projektunterlagen der Gemeinde Hettlingen \(hier klicken\)](#)

Dokumente der Gemeinde zur Schaffhauserstrasse, z.B. Pläne und Leitbild

[Fachpublikationen zur Siedlungs- und Strassenplanung \(hier klicken\)](#)

Unterlagen von Fachgruppen über den Bau von Strassen, insbesondere in Siedlungen und Zentrumsgebieten

[GLP-Dokumente zur Schaffhauserstrasse \(hier klicken\)](#)

Vernehmlassungen, Zeitungsartikel und Medienmitteilungen der GLP Hettlingen zur Neugestaltung der Schaffhauserstrasse

Diese Sammlung soll die Meinungsbildung fördern. Sie wird laufend ergänzt. Anregung, Kritik und Fehlermeldungen sind willkommen - so lässt sich die Qualität verbessern (mail an [konrad.wepfer\(at\)bluewin.ch](mailto:konrad.wepfer(at)bluewin.ch)).

Medienspiegel zu Tempo-30-Lösungen

Mehr Sicherheit für alle mit Tempo 30 (BfU, 9. 11. 2023)

Kanton blockiert Tempo 30 auf der Rosengartenstrasse (Tagesanzeiger, 23. 10. 2023)

Winterthur: Im Schneckentempo zu Tempo 30 (Landbote, 22. 7. 2023)

Grafstal: Gemeinderat prüft flächendeckendes Tempo 30 (Landbote, 20. 7. 2023)

Bezirksrat urteilt gegen «Freie Fahrt»-Initiative (Landbote, 20. 6. 2023)

Russikon: Flächendeckend Tempo 30 in den Wohnquartieren (Landbote, 24. 5. 2023)

Tempo 30: Weshalb das Thema so viele nervt (SRF 1, 22. 4. 2023)

Frauenfeld: «Polemik bringt keine Lösungen» (Thurgauer Zeitung, 29. 3. 2023)

Lärmsanierung und Tempo 30 in Kleinandelfingen (Andelfinger Zeitung, 14. 2. 2023)

Tempo 30: Verkehrsberuhigung oder Schikane? (NZZ, 10. 2. 2023)

Tempo 30 bremst den ÖV laut Studie kaum aus (SRF, 1. 2. 2023)

Tempo 30: Eine Debatte über Leben und Tod (Landbote, 24. 1. 2023)

Städteverband will Tempo 30 als Norm (nau.ch, 18. 12. 2022)

Flüsterbelag und Tempo 30 auf der Tösstalstrasse (Landbote, 22. 11. 2022)

In Horben soll langsamer gefahren werden (Landbote, 18. 11. 2022)

Tempo 30 ist wie eine Lawine (NZZ, 15. 11. 2022)

Tempo 30 und die Landwirtschaft (Landbote, 25. 10. 2022)

Tempo 30 auf der Thalheimer Zielgeraden (Schaffhauser Nachrichten, 21. 10. 2022)

Grünliberale beharren auf Tempo 30 (Landbote 7. 10. 2022)

Basler Hauptstrassen sollen verschont bleiben (Basler Zeitung, 5. 10. 2022)

Erleichterung für gewisse Tempo-30-Zonen (Tages-Anzeiger, 24. 8. 2022)

Regierung weist alle Beschwerden ab (Basler Zeitung, 24. 8. 2022)

Doch Tempo 30 im Zentrum von Wiesendangen (Landbote, 9. 7. 2022)

Sursee setzt neu auf Tempo 30 auf der Münsterstrasse (Zentralplus, 14. 6. 2022)

Zürich: Was taugt der Flüsterbelag? (Landbote, 6. 6. 2022)

Flaach: Bald Tempo 30 auf allen Strassen? (Andelfinger Zeitung, 3. 6. 2022)

Lastwagen belasten Flaach (Landbote, 3. 6. 2022)

Bald gilt Tempo 30 statt 40 durch Ossingen (Andelfinger Zeitung, 14. 12. 2021)

Forum: Tempo 30 auch auf Hauptstrassen? (Radio SRF, 14. 10. 2021)

Auf diesen Kantonstrassen soll Tempo 30 gelten (Landbote, 8. 9. 2021)

Tempo 30 im Weggiser Dorfzentrum (nau.ch, 20. 5. 2020)

GLP fordert Entschleunigung (Landbote, 12. 11. 2019)

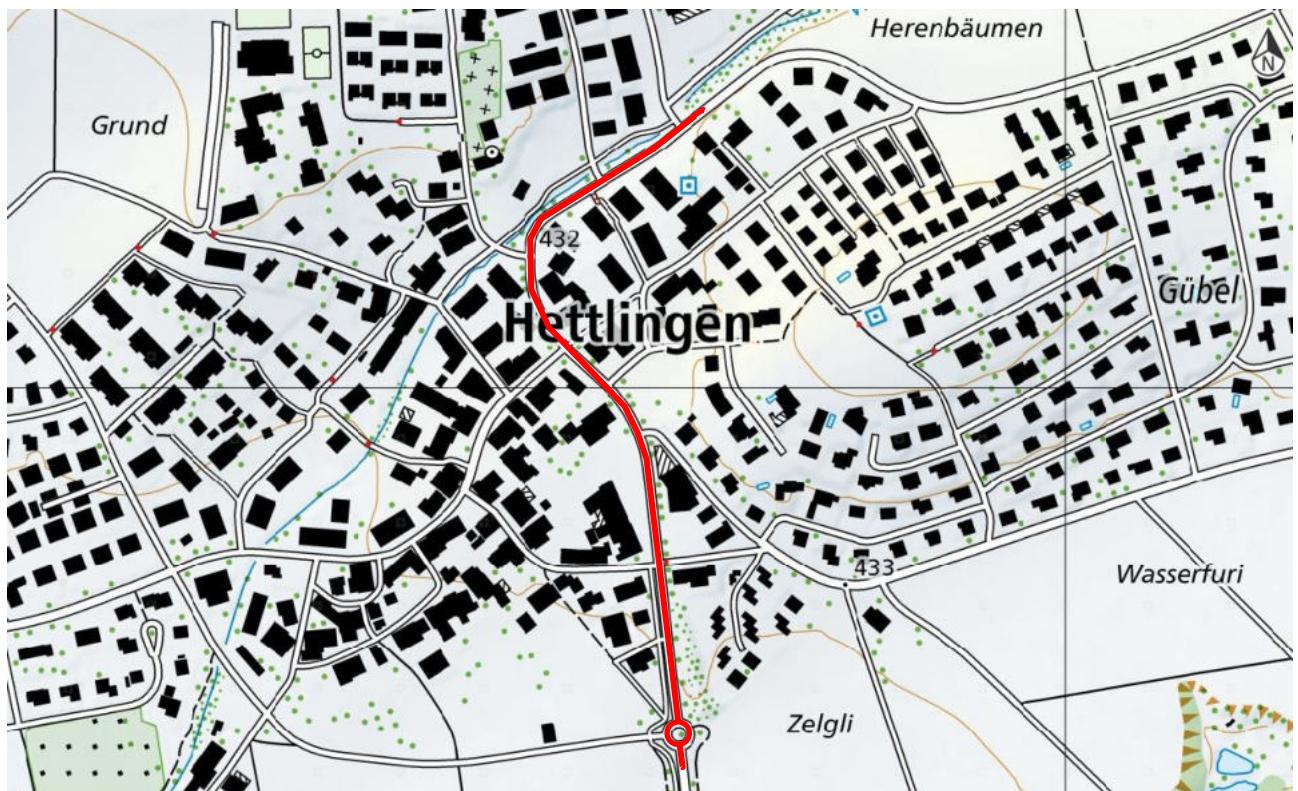
Fett gedruckte Links sind für Hettlingen besonders relevant. Diese Artikel zeigen, dass die Kantonspolizei Zürich und die kantonale Baudirektion ihre Haltung gegenüber Tempo 30 geändert haben. So wird in Ossingen nach Tempo 50 zuerst Tempo 40 und jetzt Tempo 30 eingeführt. Auch in Flaach wird nach Tempo 50 und Tempo 40 jetzt eine Tempo-30-Variante erarbeitet.



Verkehrskonzept Schaffhauserstrasse

Vorprojekt

Technischer Bericht und Kostenschätzung



Ersteller	Besteller
INGESA AG INGENIEURE. FORMEN. LEBENSRAUM. Strehlgasse 21 / 8472 Seuzach T 052 320 03 20 / seuzach@ingesa.ch 26.04.2022, rev. 12.08.2022, 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	20.04.2022
1.0	Gültiges Dokument	Dominik Krebs	26.04.2022
1.1	Veloständer	Dominik Krebs	12.08.2022
1.2			

Kontakte

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

Dateiablage:

I:\...ehrskonzept_schaffhauserstr_partizipation\05_dokumente\2_vorprojekt\431060_0012tb_Vorprojekt_220426.docx

Inhalt

1	Ausgangslage.....	.4
1.1	Machbarkeitsstudie .....	.4
1.2	Partizipation 1. Stufe .....	.4
2	Vorprojekt .....	.4
2.1	Schulwegsicherheit .....	.4
2.2	Fussgängerübergang Stationsstrasse .....	.5
2.3	Varianten Bushaltestellen .....	.5
2.3.1	Variante kompakt mit 1 Bucht.....	.5
2.3.2	Variante versetzt mit 1 Bucht.....	.6
2.3.3	Variante versetzt mit 2 Buchten.....	.7
2.3.4	Variante Sagipark .....	.8
2.3.5	Variantenentscheid und Optimierung .....	.9
2.4	Übergang Mitteldorfstrasse .....	.10
2.5	Temporeduktion .....	.10
2.6	Bäume und Gestaltung .....	.10
3	Kosten .....	.10
3.1	Schulwegsicherheit (Abschnitt 1).....	.10
3.2	Zentrum und Bushaltestellen (Abschnitt 4).....	.10
3.3	Gestaltung Sagipark (Abschnitt 5) .....	.10
3.4	Übergang Mitteldorfstrasse (Abschnitt 6) .....	.10
3.5	Kostenschätzung Übersicht .....	.11
4	Weiteres Vorgehen / Termine .....	.12

1 Ausgangslage

1.1 Machbarkeitsstudie

An seiner Sitzung vom 11.01.2021 hat der Gemeinderat die Machbarkeitsstudie vom 22.12.2020 zustimmend zur Kenntnis genommen. Er wünschte einige wenige Anpassungen und Präzisierungen, welche am 01.06.2021 eingeflossen sind.

1.2 Partizipation 1. Stufe

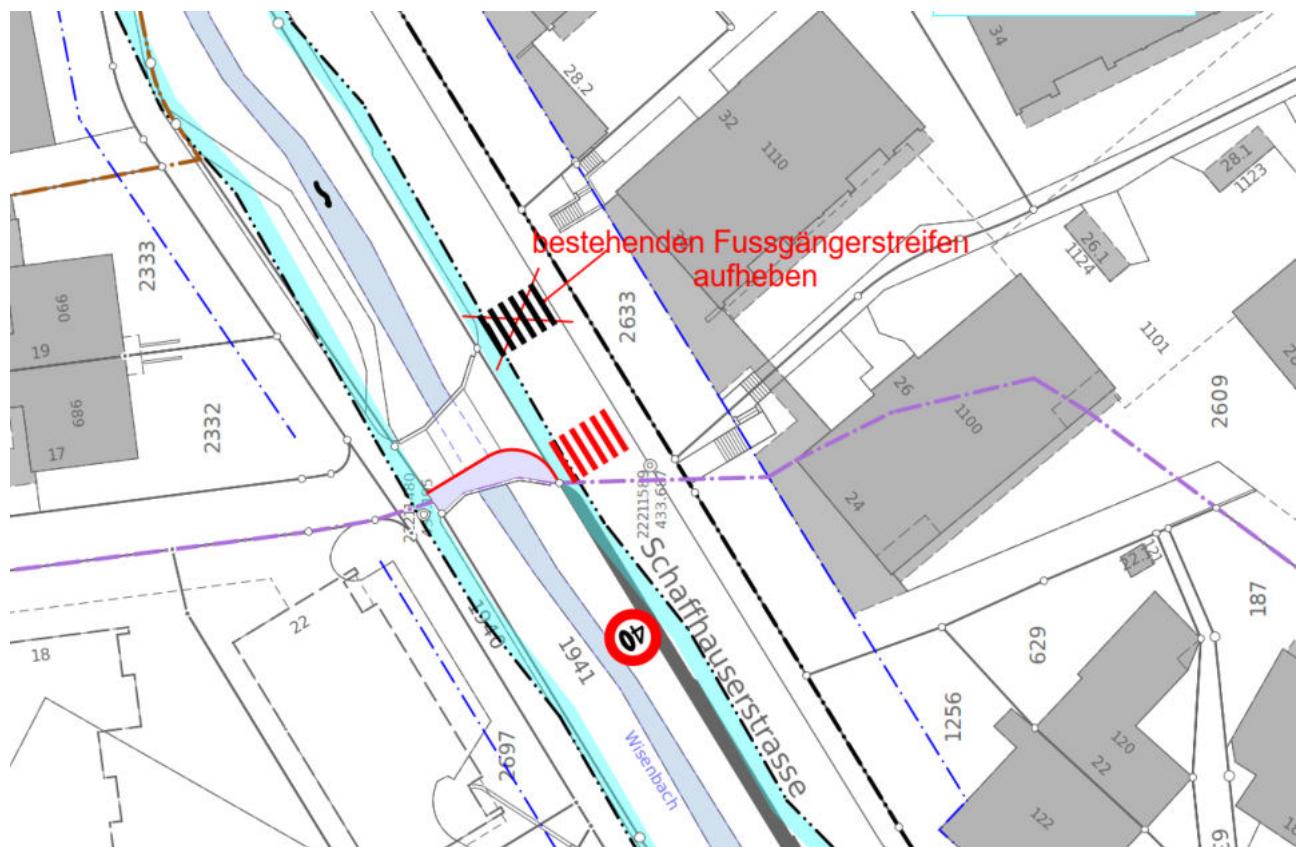
Am 26.06.2021 stellte der Gemeinderat die Machbarkeitsstudie in einer Publikumsveranstaltung der Öffentlichkeit vor. Diese erhielt danach Zeit bis zum 05.09.2021, sich auf dem schriftlichen Weg dazu vernehmen zu lassen.

Anlässlich seiner Klausurtagung vom 01.10.2021 hat der Gemeinderat die Vernehmlassungsantworten zur Kenntnis genommen und bestimmt, welche Anliegen tendenziell in das Vorprojekt aufgenommen werden sollen.

2 Vorprojekt

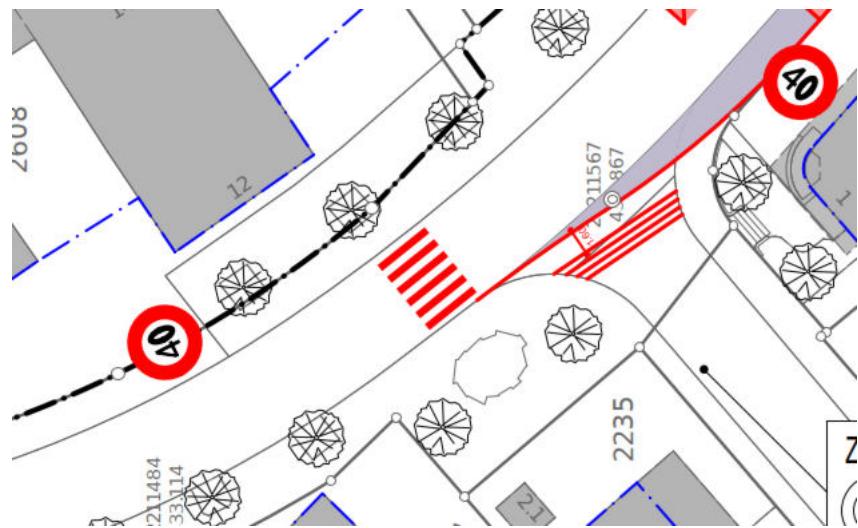
2.1 Schulwegsicherheit

Eine grosse Mehrheit der Vernehmlassungsantworten sprach sich gegen einen neuen Fussgängerübergang im Sonnenrank aus. Gepaart mit der Forderung nach einer kostengünstigeren Lösung wurde mehrheitlich für eine Beibehaltung des Fussgängerstreifens beim Henggarterweg plädiert. Dieser wird optimiert, indem er 12 Meter Richtung Westen verlegt. Gleichzeitig wird auf der Brücke ein Trottoir aufgebracht, das die Sperrfläche am alten Standort ersetzt.



2.2 Fussgängerübergang Stationsstrasse

Der provisorische Fussgängerstreifen auf der Höhe des Brunnens bei der Einmündung Stationsstrasse soll definitiv werden. Sein Standort wird auch eine definitive Anpassung der öffentlichen Beleuchtung nach sich ziehen. Es ist davon auszugehen, dass die gesamte öffentliche Beleuchtung im Projektperimeter Anpassungen erfährt und erneuert wird.

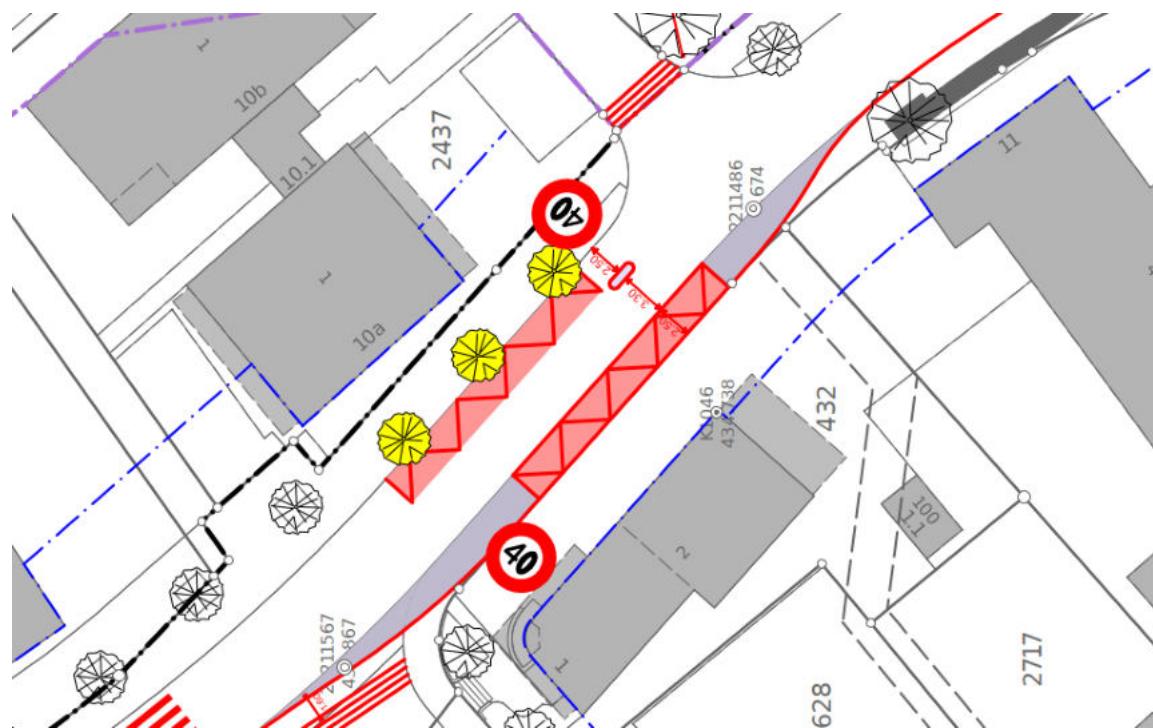


2.3 Varianten Bushaltestellen

Was die Bushaltestellen betrifft, wurden in Hinblick auf das Vorprojekt noch einmal mehrere Varianten diskutiert, da auch hierzu viele Rückmeldungen eingegangen sind.

2.3.1 Variante kompakt mit 1 Bucht

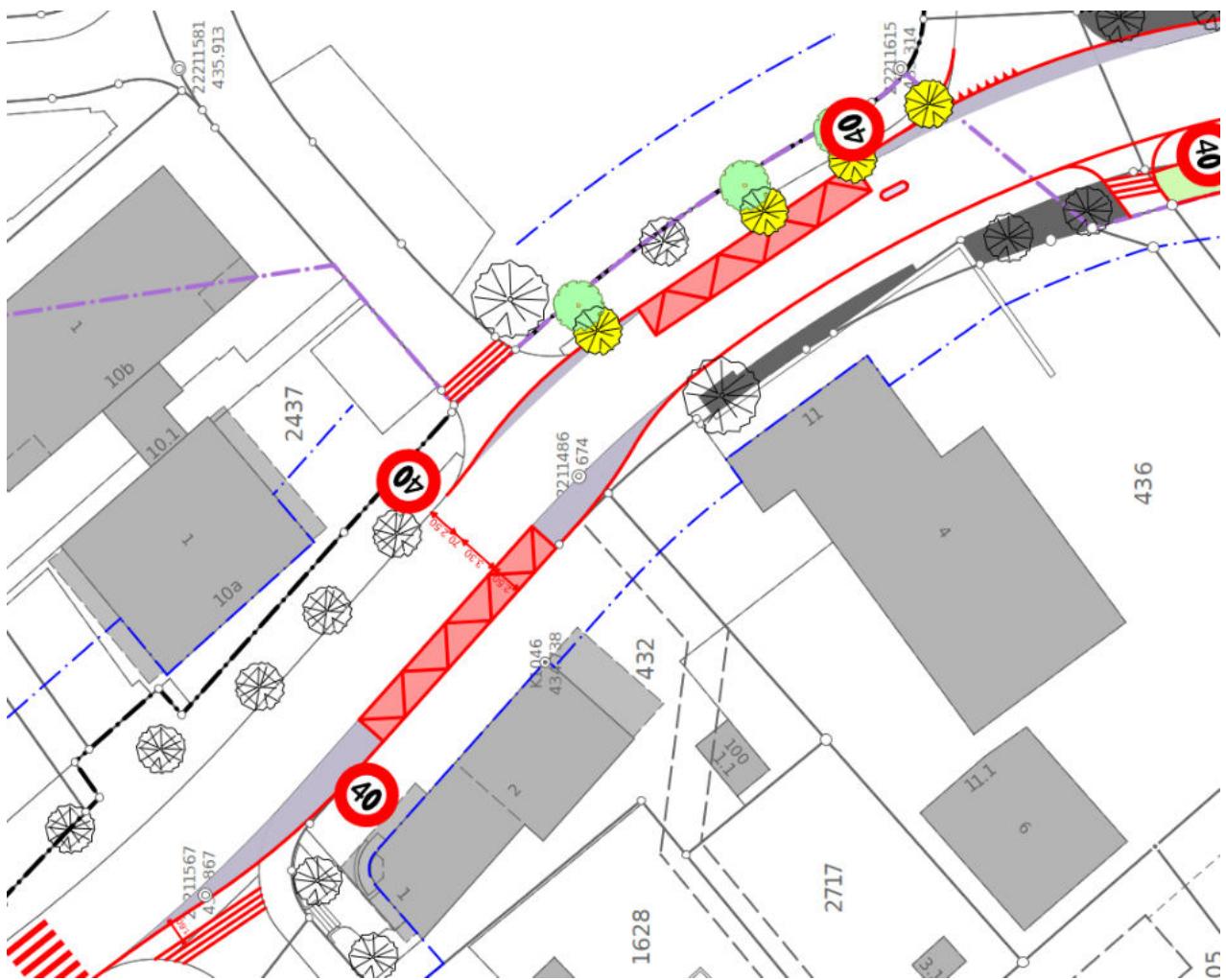
In der Vernehmlassung wurde vielfach der Wunsch geäussert, dass der Bus nicht wie in der Machbarkeitsstudie vorgeschlagen auf der Fahrbahn hält, sondern neu eine Haltebucht erhält. Insbesondere in Fahrtrichtung Winterthur hilft eine Bucht, dass der hinter dem Bus wartende Individualverkehr nicht die Einmündung der Stationsstrasse blockiert. In Fahrtrichtung Föhrenstrasse ist dieses Problem nicht akut, zumal die Dauer der Bushalte in der Regel nur kurz ist (praktisch nur aussteigende Passagiere).



Kostenschätzung Variante kompakt 1 Bucht	CHF inkl. MWSt.
Schulwegsicherheit	70'000
Zentrum und Bushaltestellen	840'000
Gestaltung Sagipark	180'000
Übergang Mitteldorfstrasse	390'000
Total Variante kompakt 1 Bucht	1'480'000

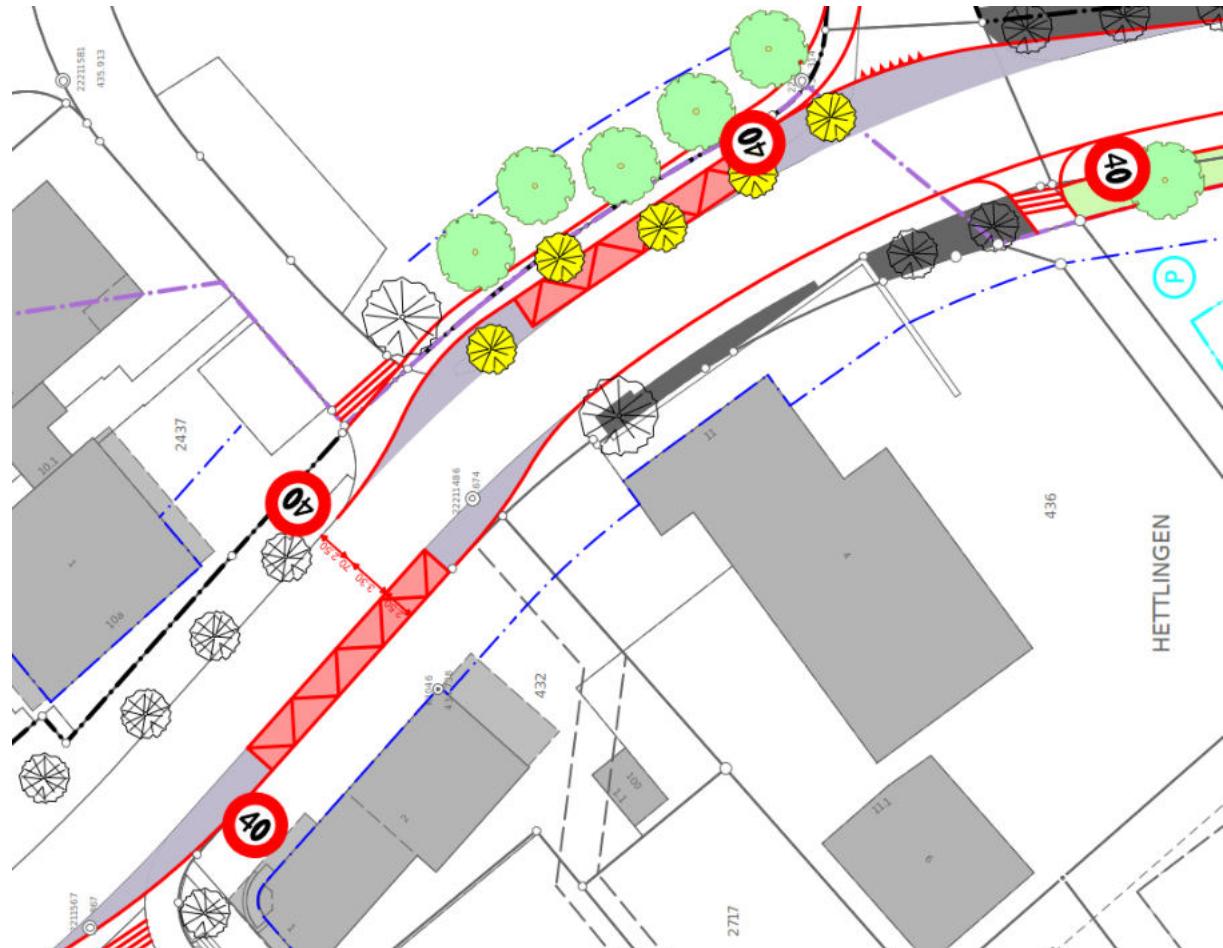
2.3.2 Variante versetzt mit 1 Bucht

Entsprechend der Variante kompakt wird noch einmal die Variante versetzt (= heutige Anordnung), aber ebenfalls mit einer Haltebucht für die Fahrtrichtung Winterthur zur Diskussion gestellt.



2.3.3 Variante versetzt mit 2 Buchten

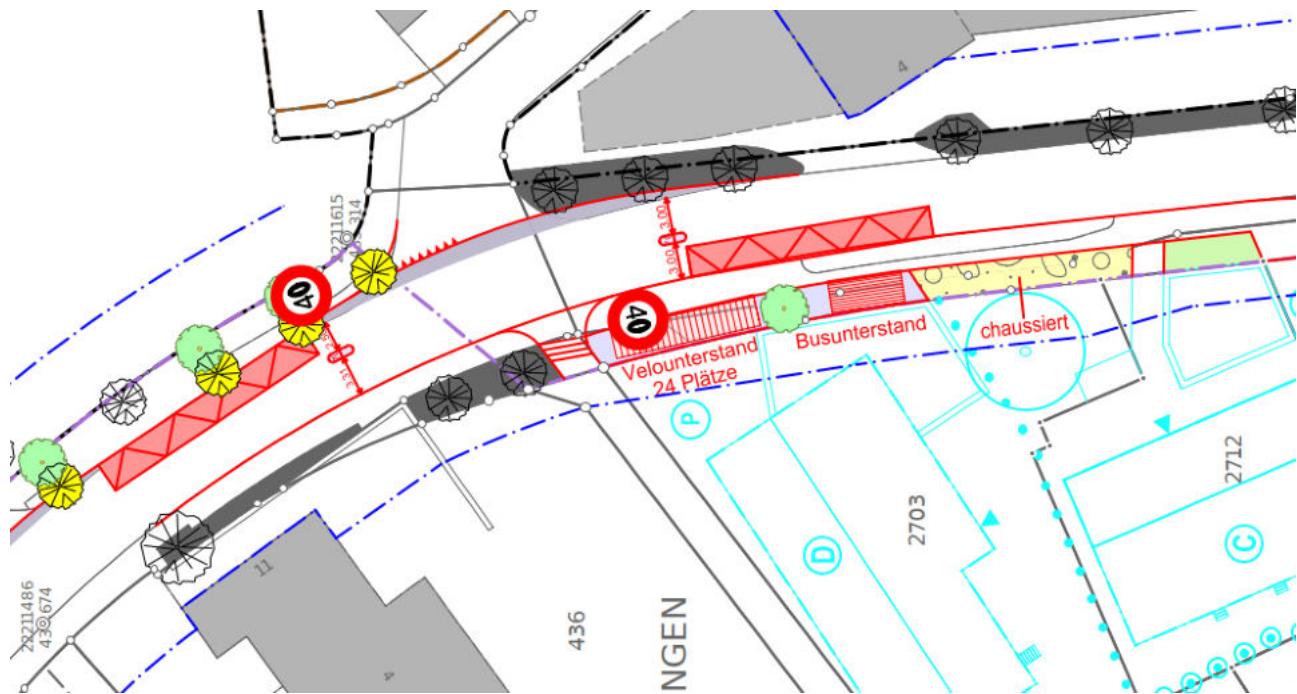
Bei der versetzten Anordnung ist es denkbar, auch den Bus Fahrtrichtung Föhrenstrasse in einer Bucht halten zu lassen. Der grössere Platzbedarf bedingt aber, dass der Parz. 2436, die im Eigentum der Gemeinde steht, das notwendige Land abgetrennt wird. Die Ersatzpflanzung der Bäume, die gefällt werden müssen, ist ebenfalls auf Parz. 2436 vorgesehen.



Kostenschätzung Variante versetzt 2 Buchten	CHF inkl. MWSt.
Schulwegsicherheit	70'000
Zentrum und Bushaltestellen	970'000
Gestaltung Sagipark	180'000
Übergang Mitteldorfstrasse	390'000
Total Variante versetzt 2 Buchten	1'610'000

2.3.4 Variante Sagipark

Die Entstehung des Sagiparks und das vorhandene Land im Eigentum der Gemeinde haben im Rahmen der Vernehmlassung die Variante Sagipark wieder zur Sprache gebracht. Eine solche hatte keinen Eingang in die Machbarkeitsstudie gefunden, weil sie grundsätzlich dem Leitbild widerspricht und das Zentrum nach wie vor bei der Stationsstrasse geortet wird. Der Vollständigkeit halber wurde aber diese Variante mit einer Fahrbahnhaltestelle Richtung Winterthur und einer versetzten Fahrbahnhaltestelle vor Parz. 2436 Richtung Föhrenstrasse im Vorfeld des Vorprojekts noch einmal diskutiert. Das vorhandene Land würde dazu benutzt, um einen Fahrgastunterstand und einen Velounterstand (Richtung Winterthur) anzugeordnen.



Kostenschätzung Variante Sagipark		CHF inkl. MWSt.
Schulwegsicherheit		70'000
Zentrum und Bushaltestellen		1'020'000
Gestaltung Sagipark		40'000
Übergang Mitteldorfstrasse		390'000
Total Variante Sagipark		1'520'000

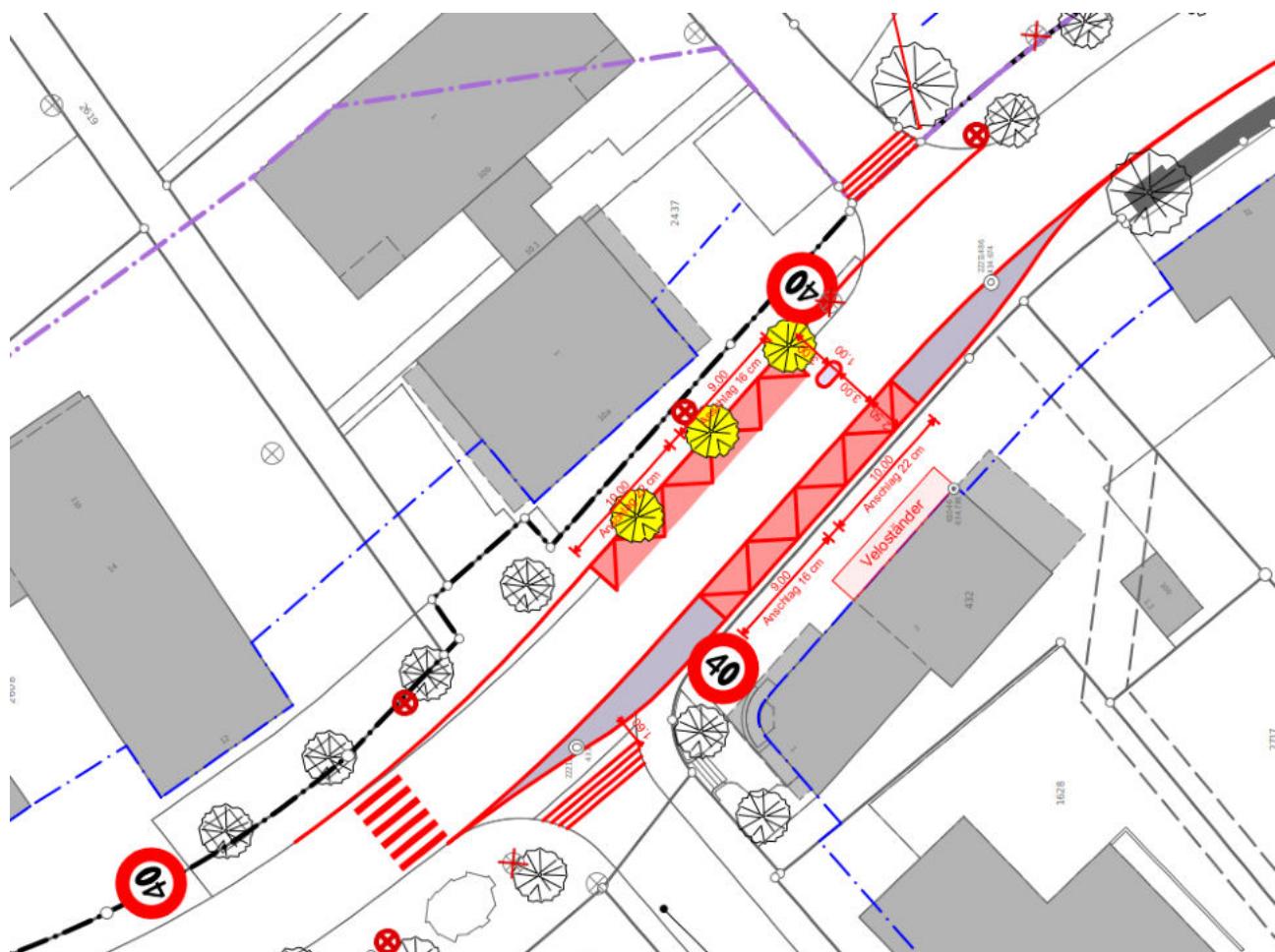
2.3.5 Variantenentscheid und Optimierung

In seiner Klausurtagung vom 08.04.2022 hat der Gemeinderat die Varianten eingehend diskutiert und ihre Vor- und Nachteile abgewogen. Wie bereits auf Stufe Machbarkeitsstudie fand im Grundsatz die Variante kompakt den grössten Zuspruch. Die aufgrund der erfolgten öffentlichen Partizipation erarbeitete Variante kompakt mit 1 Bucht (Fahrtrichtung Winterthur) wurde als Bestvariante erkoren. Sie soll mit Optimierungen in Bezug auf die genaue Lage der Bushaltestellen und die Veloparkplätze ins Vorprojekt aufgenommen werden.

Ein entscheidendes Argument, das zu dieser Variantenwahl geführt hat, war nebst der zentralen Lage und der Kompaktheit, dass die Verfügbarkeit der Parz. Nr. 2436 vollumfänglich erhalten bleibt.

Der Platzbedarf der Haltebucht und die derzeitige Anordnung des Veloständers haben den Gemeinderat in einem eigens durchgeführten Augenschein noch nicht befriedigt. Auch hier sollte die Nutzung der Liegenschaft Stationsstrasse 1 resp. eines Ersatzbaus möglichst wenig eingeschränkt werden. Die Gebäudeflucht zur Schaffhauserstrasse hin ist zwar durch die Baulinie beschränkt, doch soll der Vorplatz nur soweit nötig von der Haltestellen-Infrastruktur belegt werden.

Um diesen Forderungen möglichst gerecht zu werden, wurde die Variante dahingehend optimiert, dass der Strassenraum auf Höhe der Bushaltestellen um 1 m Richtung NO verlegt wird. Solange die derzeitige Nutzung der Liegenschaft Stationsstrasse 1 unverändert bleibt, können die Velos weiterhin an der Nordostfassade parkiert werden. In Hinblick auf einen Ersatzbau müssen für den Wartebereich und die Veloabstellplätze entsprechende Vorgaben gemacht resp. Lösungen gesucht werden.



2.4 Übergang Mitteldorfstrasse

Der in der Studie vorgesehene Übergang Mitteldorfstrasse kam im Grossen und Ganzen gut an und wird unverändert ins Vorprojekt aufgenommen.

2.5 Temporeduktion

Eine grosse Mehrheit der Vernehmlassungsantworten forderten eine Temporeduktion im gesamten Projektabschnitt. Teils wurde eine Tempo-30-Zone vorgeschlagen, teils eine Beschränkung auf Tempo 40. Während erstere jedoch unweigerlich Folgen hätte wie bauliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen oder das Entfallen von Fussgängerstreifen, was grossmehrheitlich abgelehnt wird, scheint eine Temporeduktion auf 40 km/h eine vernünftige Massnahme zu sein und wird ins Vorprojekt aufgenommen.

2.6 Bäume und Gestaltung

Sehr viele Stellungnahmen der Partizipation nahmen Bezug auf die in der Machbarkeitsstudie vorgesehene Entfernung bestehender Bäume. Fast unisono wurde gefordert, dass die Bäume stehen bleiben oder zumindest ihre Anzahl im Projektperimeter nicht verringert wird.

Einerseits wünschen sich gewisse Kreise eine komplette Neugestaltung der Schaffhauserstrasse im Ortsbildperimeter und auch das Leitbild spricht davon und andererseits sind es aber dieselben Kreise, die gleichzeitig nach einer kostengünstigeren Lösung streben.

Vor dem Hintergrund dieser z.T. widersprüchlichen Forderungen werden die Abschnitte 2 und 3 (Sonnenrank bis Einmündung Stationsstrasse) in ihrer heutigen Ausprägung belassen. Es muss einzig damit gerechnet werden, dass eine Anpassung oder Erneuerung der öffentlichen Beleuchtung auch in diesen Abschnitten erfolgen muss.

3 Kosten

Die Kosten sind auf der Basis von Erfahrungswerten grob geschätzt. Die Angaben verstehen sich in einer Genauigkeit von +/- 30%. Beim derzeitigen Weltgeschehen sind Kostenprognosen zusätzlich erschwert. Vermutlich muss von einem bleibenden Teuerungsschub ausgegangen werden.

3.1 Schulwegsicherheit (Abschnitt 1)

Die Verlegung des Fussgängerstreifens und die bauliche Anpassung an der Brücke Henggarterweg sowie der zugehörigen öffentlichen Beleuchtung ziehen gemäss Schätzung Kosten von ca. 70'000.- CHF nach sich.

3.2 Zentrum und Bushaltestellen (Abschnitt 4)

Für den zentralen Abschnitt Fussgängerstreifen, Einmündung Stationsstrasse und Bushaltestellen mit 1 Bucht schätzen wir Kosten von rund 1'480'000.- CHF.

3.3 Gestaltung Sagipark (Abschnitt 5)

Im Bereich Sagipark werden typische Elemente des privaten Gestaltungsplans übernommen und auf dem öffentlichen Grund weitergeführt. Hier wird die Gelegenheit genutzt, zusätzliche Bäume zu pflanzen. Für diese Gestaltung und den Anteil an öffentlicher Beleuchtung schätzen wir Kosten in der Höhe von 180'000.- CHF.

3.4 Übergang Mitteldorfstrasse (Abschnitt 6)

Die Kosten für den Übergang Mitteldorfstrasse inkl. Anteil an der öffentlichen Beleuchtung werden auf rund 390'000.- CHF geschätzt.

3.5 Kostenschätzung Übersicht

Schulwegsicherheit (Abschnitt 1)	Einheit	Menge	Betrag
Strassenbauarbeiten	pl		27'000
Anteil Öffentliche Beleuchtung	pl		24'000
Signalisation + Markierung	pl		5'000
Amtliche Vermessung	pl		1'000
Technische Arbeiten	%	15	8'000
Unvorhergesehenes + Reserve	%	10	5'000
Total Schulwegsicherheit (CHF inkl. MWSt.)			70'000

Zentrum und Bushaltestellen (Abschnitt 4)	Einheit	Menge	Betrag
Strassenbauarbeiten	pl		580'000
Anteil Öffentliche Beleuchtung (Abschnitte 2 – 4)	pl		80'000
Signalisation + Markierung	pl		10'000
Amtliche Vermessung	pl		2'000
Technische Arbeiten	%	15	101'000
Unvorhergesehenes + Reserve	%	10	67'000
Total Zentrum und Bushaltestellen (CHF inkl. MWSt.)			840'000

Gestaltung Sagipark (Abschnitt 5)	Einheit	Menge	Betrag
Strassenbauarbeiten	pl		102'000
Öffentliche Beleuchtung	pl		20'000
Signalisation + Markierung	pl		1'000
Amtliche Vermessung	pl		1'000
Gärtnerarbeiten / Bepflanzung	pl		21'000
Technische Arbeiten	%	15	21'000
Unvorhergesehenes + Reserve	%	10	14'000
Total Sagipark (CHF inkl. MWSt.)			180'000

Übergang Mitteldorfstrasse (Abschnitt 6)	Einheit	Menge	Betrag
Strassenbauarbeiten	pl		295'000
Anteil Öffentliche Beleuchtung	pl		10'000
Signalisation + Markierung	pl		5'000
Amtliche Vermessung	pl		2'000
Technische Arbeiten	%	15	47'000
Unvorhergesehenes + Reserve	%	10	31'000
Total Übergang Mitteldorfstrasse (CHF inkl. MWSt.)			390'000

Zusammenzug			Betrag
Schulwegsicherheit			70'000
Zentrum und Bushaltestellen			840'000
Gestaltung Sagipark			180'000
Übergang Mitteldorfstrasse			390'000
Gesamttotal (CHF inkl. MWSt.)			1'480'000

4 Weiteres Vorgehen / Termine

Der Gemeinderat Hettlingen beabsichtigt, auch auf Stufe Vorprojekt eine Partizipation der Öffentlichkeit durchzuführen. Damit soll die Bevölkerung einerseits wieder über den Stand der Projektierung informiert werden und andererseits erneut Gelegenheit erhalten, Ideen und Wünsche zu äussern. Gleichzeitig sollen auch die betroffenen Fachstellen der Baudirektion und die Kantonspolizei angehört werden.

Damit will der Gemeinderat sicherstellen, dass ideale Voraussetzungen geschaffen werden, dass ein breit abgestütztes, akzeptiertes und bewilligungsfähiges Bauprojekt ausgearbeitet werden kann.

Die Partizipation auf Stufe Vorprojekt soll in der 2. Jahreshälfte 2022 durchgeführt werden, so dass die Erarbeitung des Bauprojekts ist in der ersten Jahreshälfte 2023 erfolgen kann. Das Bewilligungs- und Projektfestsetzungsverfahren nach Strassengesetz (StrG) erfordert dann wiederum eine Partizipation der Öffentlichkeit, die Kreditbewilligung durch die Stimmbürger, eine öffentliche Auflage mit Einsprachemöglichkeit, die Projektfestsetzung durch den Gemeinderat und zuletzt noch eine Projektgenehmigung durch das kantonale Amt für Mobilität. Dieser Prozess wird ca. 1 Jahr in Anspruch nehmen, so dass die Realisierung im frühesten Fall in der 2. Jahreshälfte 2024 ins Auge gefasst werden kann.

Seuzach, 26.04.2022

Ingesa AG



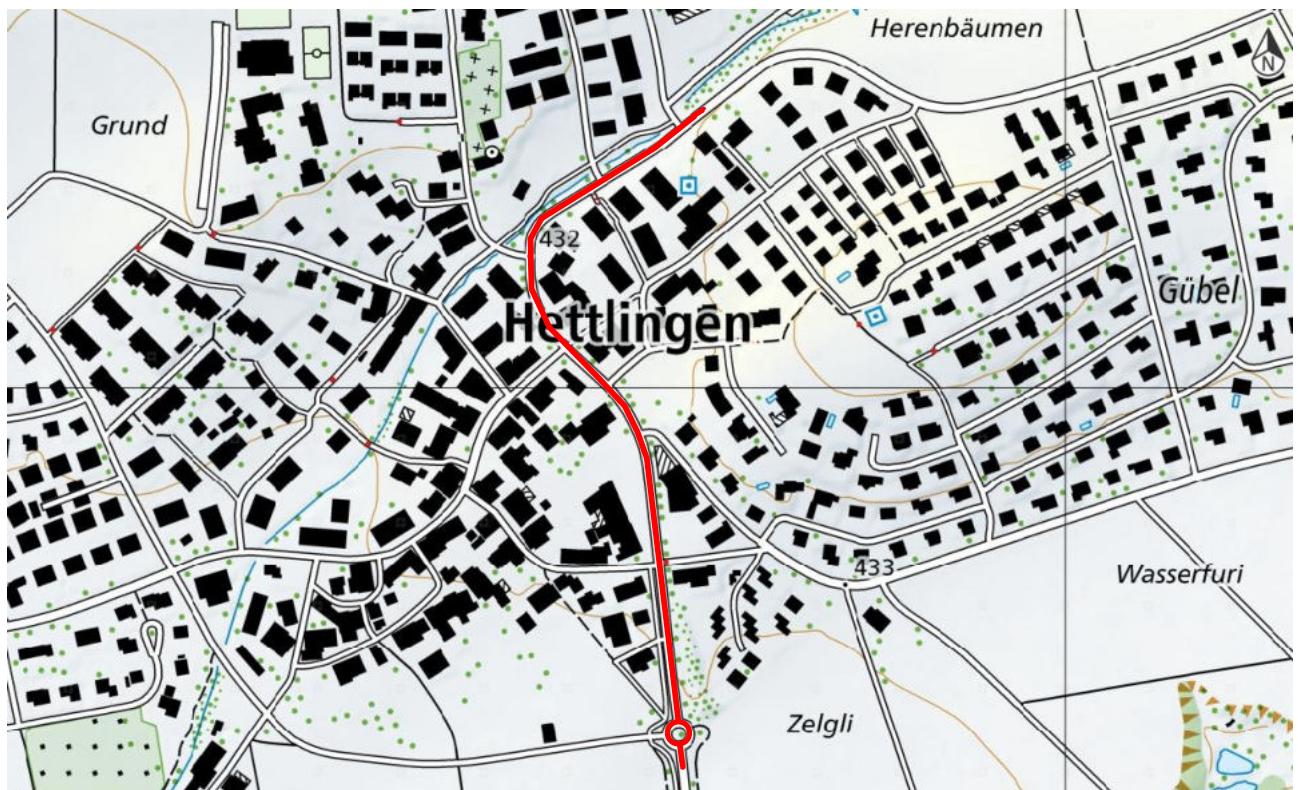
Dominik Krebs



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@hettingen.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 gepflasterten 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 Gestaltungsplans Oberdorf grenzen auch der soeben genehmigte private Gestaltungsplans Sägerei Surbeck sowie das östlich gegenüberliegende Gebiet mit Gestaltungspflicht 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 benutzt 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

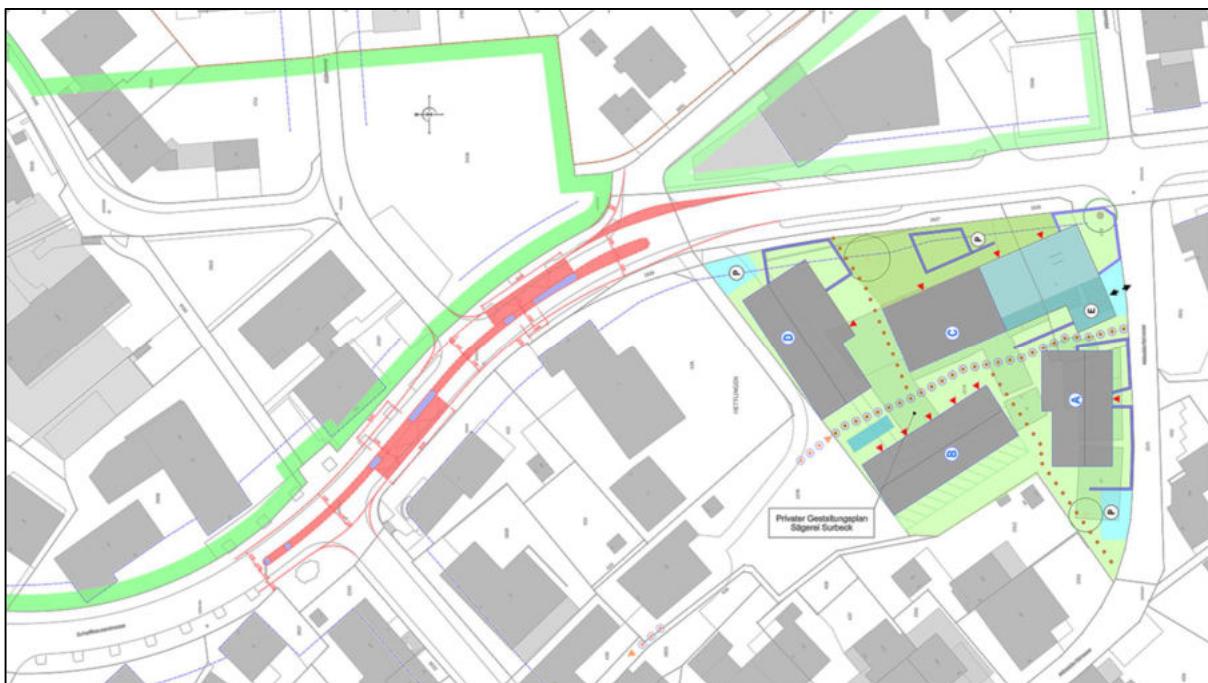
Innerorts werden prinzipiell Fahrbahnhaltestellen angeordnet. Sie haben den Vorteil, dass der haltende Bus als «natürliche» Verkehrsberuhigung wirkt. Zudem hat der Bus nach dem Halt freie Fahrt. Dieser Haltestellentyp wirkt somit als echte Busbevorzugung. Abgesehen davon kann die Kombination von Busbuchten 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.

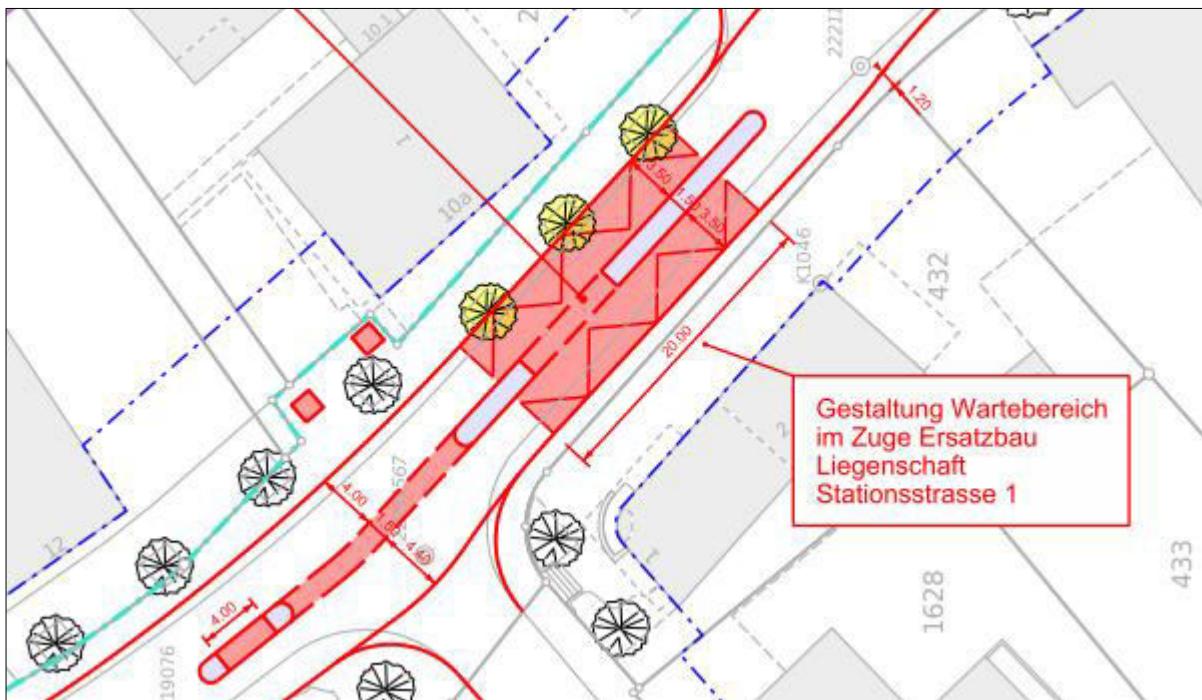
In seiner Klausur vom 08.05.2020 hat sich der Gemeinderat intensiv mit dem Verkehrskonzept Schaffhauserstrasse auseinandergesetzt. Folgende Varianten für die Anordnung der Bushaltestellen wurden noch einmal im Plenum diskutiert.

Bushaltestellen versetzt



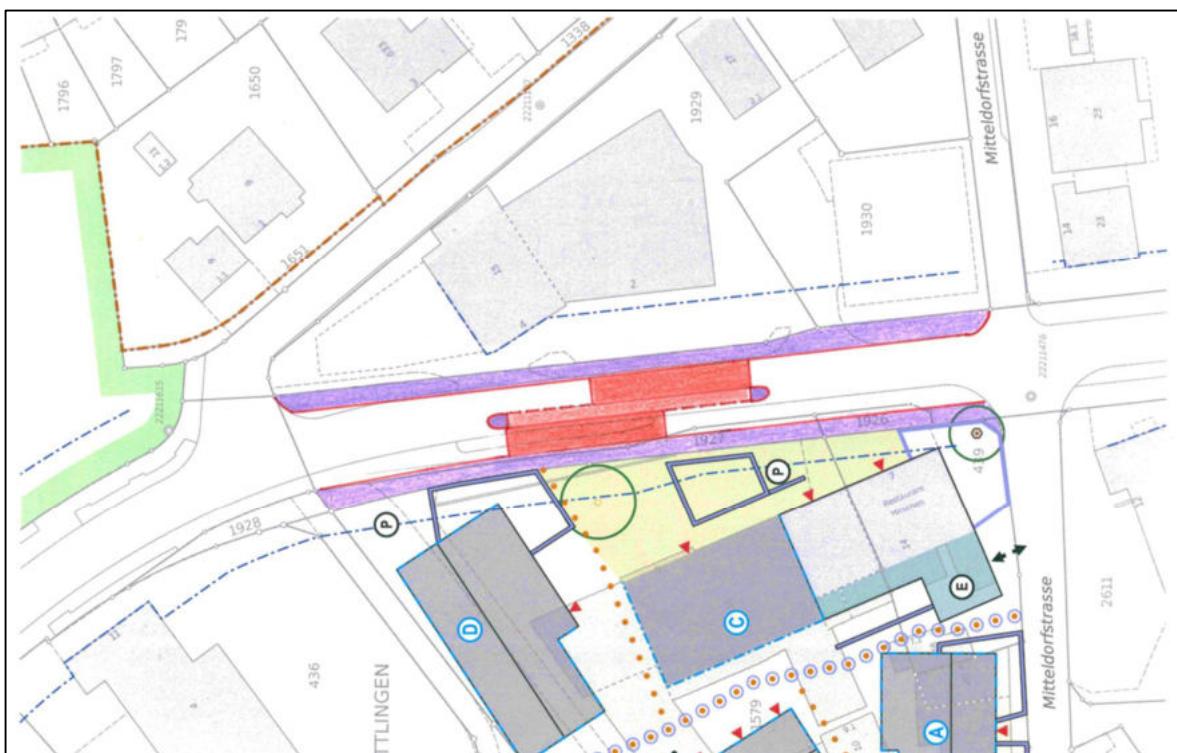
Wie erwähnt hat diese Anordnung den Vorteil, dass kein Schleichverkehr über die Alte Rutschwilerstrasse entstehen kann. Technisch hat sie jedoch den Nachteil, dass die Anfahrt der hohen Haltekanten aus der Linkskurve heraus Schwierigkeiten bereitet.

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 eingezzeichnet.

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 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 Alleeäume 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 Fahrbahnhaltstellen 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 Beschränkung des heutigen Bestandes. Auf der Ostseite müssen 8 Bäume geopfert werden, damit ein 2.00 m breiter Ein- / Aussteigerraum 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 Trottüberfahrt 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
Trottör	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.

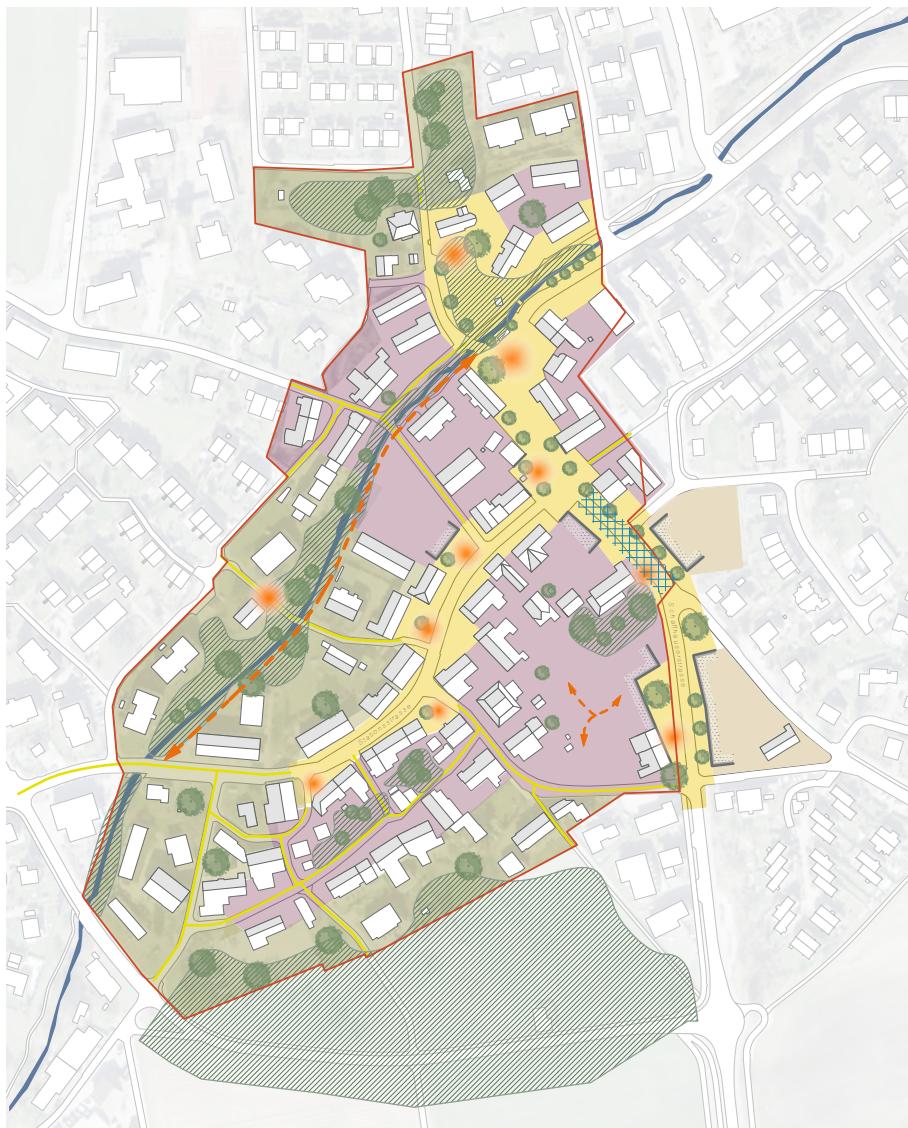
Seuzach, 22.12.2020

Ingesa AG

Dominik Krebs

Leitbild Weiterentwicklung Dorfkern

vom 21. Oktober 2019



Herausgeber	Projektteam	
Gemeinderat Hettlingen	<i>Leitung</i> Markus Bossart Hochbauvorstand	
Auftraggeber	<i>Mitglied</i> Gemeinde Hettlingen Stationsstrasse 27 8442 Hettlingen	
Kanton Zürich Baudirektion Amt für Raumentwicklung Stampfenbachstrasse 12 8090 Zürich	<i>Mitglied</i> Matthias Kehrli Gemeindeschreiber <i>Sekretär</i> Dominik Böni Leiter Hochbau <i>Begleitung</i> Ute Sakmann Baudirektion Kt. Zürich, Amt für Raumentwicklung	
Auftragnehmer		
Hansruedi Diggelmann Planung | Vernetzung | Entwicklung Zürich		
Kaspar Fahrländer, Valentin Ebel Fahrländer Scherrer Architekten GmbH Zürich		
Pläne, Text, Fotos und Illustrationen		
Hansruedi Diggelmann Kaspar Fahrländer Valentin Ebel		
Abbildungsnachweis		
Sofern nicht anders angeben, Bildrechte bei der Gemeinde Hettlingen, Hansruedi Diggelmann oder Fahrländer Scherrer Architekten GmbH		
	1 Einleitung	
	1.1 Ausgangslage	4
	1.2 Inhalt und Merkmale des Leitbilds	6
	1.3 Vorgehensweise	6
	2 Analyse	
	2.1 Historisch	8
	2.2 Thematisch	10
	2.3 Typologisch	12
	2.4 Hauptstrassenräume	14
	3 Zielbild	
	3.1 Übergeordnete Ziele Dorfkern	18
	3.2 Teilbereich "Sonne"	20
	3.3 Teilbereich "Kreuzung"	22
	3.4 Teilbereich "Hirschen"	24
	3.5 Verkehr	26
	4 Grundsätze für das Bauen im Dorfkern	28
	5 Liste Umsetzungsmassnahmen	30

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Der historisch gewachsene Dorfkern ist auch nach dem Wachstum der Gemeinde seit den 1960er Jahren der wichtigste Begegnungsort für die Bevölkerung von Hettlingen. Das Ortsbild gemäss Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung ist als Zentrum dauernden Veränderungen ausgesetzt. Entsprechend wichtig ist ein langfristig stimmiges Gleichgewicht zwischen Schutz, Gestaltung und Nutzung. Die nachstehend aufgeführten Umstände und Treiber der Entwicklung erfordern aus der Sicht des Gemeinderats eine Standortbestimmung.

Einzelvorhaben

Im Dorfkern von Hettlingen und angrenzenden Parzellen an der Schaffhauserstrasse stehen verschiedene Veränderungen auf einzelnen Grundstücken an. Die entsprechenden Projekte sind teilweise bereits aktuell in Evaluation durch die Eigentümer. Andere Entwicklungen auf einzelnen Arealen werden mittel- bis langfristig aktuell. Die künftigen Entwicklungen auf folgenden "Schlüsselarealen" werden den Dorfkern langfristig besonders markant prägen (vgl. Abb.1, Übersichtsplan):

- ① "Landi-Areal"**
mit Volg-Filiale, (privat)
 - ② Ehemalige Gemeindeverwaltung**
an der Ecke Stations-/Schaffhauserstrasse
(im Eigentum der Gemeinde)
 - ③ Unüberbaute Parzelle Kat.-Nr. 2436**
östlich angrenzend an die Schaffhauserstrasse gegenüber
der ehemaligen Gemeindeverwaltung
(im Eigentum der Gemeinde)
 - ④ "Sagi-Areal"**, (privat)
 - ⑤ "Schwarz-Areal"**, (privat)

Revision Bau- und Zonenordnung

Der Dorfkern liegt gemäss Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Hettlingen in der Kernzone (BZO 2013). Innerhalb der Kernzone ist auch das schutzwürdige Ortsbild von regionaler Bedeutung "Hettlingen" bezeichnet (gemäss von der Baudirektion 2003 festgesetztem Inventar, vgl. Abb.2, S.7). Die BZO ist bis spätestens 2025 zur Einführung der interkantonal harmonisierten Baubegriffe einer formellen Totalrevision zu unterziehen (Übergangsbestimmungen zur Änderung des Planungs- und Baugesetzes vom 14. September 2015). Ebenfalls bis 2025 sind in der BZO Bestimmungen zum kommunalen Mehrwertausgleich zu erlassen (Vorlage 5434a gemäss Antrag der kantonsräätlichen Kommission für Planung und Bau vom 30. April 2019).

Gesamtentwicklung und Verkehr

Die Entwicklung auf einzelnen Arealen findet schwer- gewichtig entlang der Schaffhauserstrasse statt. Nach Rückbau der ehemaligen kantonalen Hochleistungsstrasse Winterthur - Schaffhausen ist die Schaffhauserstrasse nach wie vor der mit Abstand am meisten frequentierte Verkehrsträger der Gemeinde. Eine zukunftsgerichtete Perspektive für den Dorfkern Hettlingen muss deshalb auch klären, wie die Schaffhauserstrasse in diesem Bereich für die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden optimiert organisiert und gestaltet werden kann (Auto, Velo, Fussgänger und Busverkehr inkl. Haltestelle).

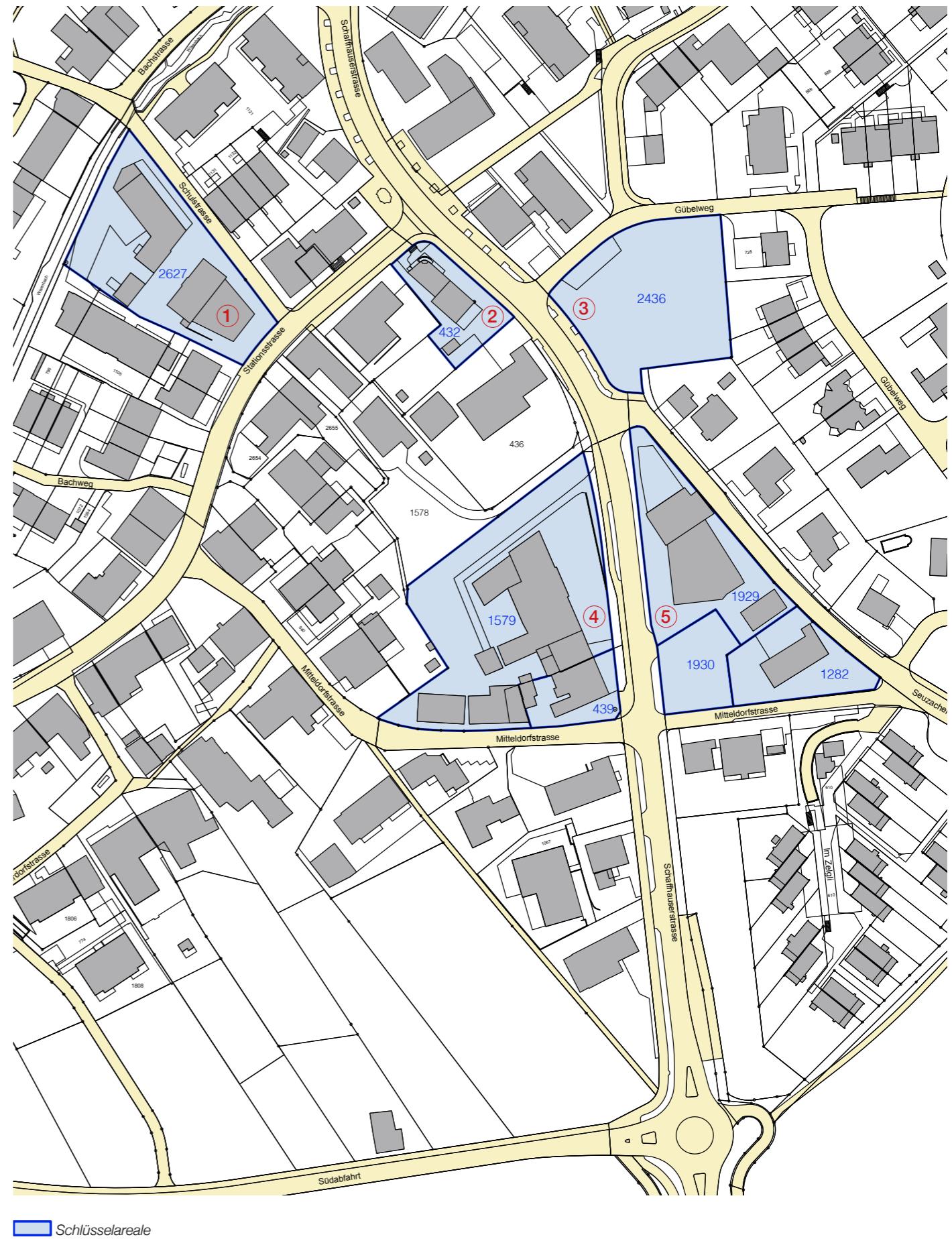


Abb.1: Übersichtsplan, Ausschnitt Dorfkern Hettlingen mit Schlüsselarealen und Katasternummern

1 Einleitung

1.2 Inhalt und Merkmale des Leitbilds

Inhalt

Mit dem Leitbild wird aufgezeigt, welche konzeptionellen Abhängigkeiten zwischen den "Schlüsselarealen" bestehen. Dazu wird beschrieben, welche Gesichtspunkte bei der Entwicklung dieser fünf Areale mit besonders grossem Gestaltungsspielraum – und entsprechend hohen Chancen und Risiken – zu beachten sind. Zudem ist dargestellt, wie die künftige bauliche Entwicklung im Dorfkern in die Gesamtentwicklung einzubinden ist; für eine qualitätsvolle Gesamtentwicklung ist insbesondere auch die Planung der Verkehrs- und der Freiräume massgebend.

Das Leitbild dient auch als Grundlage für die Revision der BZO, wie sie als formelle Totalrevision zur Einführung der harmonisierten Baubegriffe bis spätestens 2025 vorzunehmen ist.

-Kernzone: Gestützt auf das Leitbild ist zu entscheiden, ob im Zuge der anstehenden Gesamtrevision gerade auch die Kernzonenvorschriften für den gesamten Dorfkern zu überprüfen und wo nötig anzupassen sind.

-Handlungsbedarf Schlüsselareale: Für die beiden privaten Areale "Sagi" und "Schwarz" reichen die heute bestehenden baurechtlichen Grundlagen im Prinzip aus; beide sind bereits rechtskräftig mit einer Gestaltungsplanpflicht belegt. Die beiden Grundstücke Kat.-Nr. 432 (ehemalige Gemeindeverwaltung) und die östlich davon gegenüber der Schaffhauserstrasse gelegene Kat.-Nr. 2436 (unbebaut) sind im Eigentum der Gemeinde; hier ist die Einflussnahme der Gemeinde auf Art und Qualität einer künftigen Bebauung aufgrund des Eigentums gewährleistet. Für das "Landi-Areal" besteht bereits ein Kontakt zwischen der Eigentümerin (Landi-Weinland) und der Gemeinde. Je nach zeitlichem Ablauf der betreffenden Planungen könnte vor 2025 für das "Landi-Areal" eine vorgezogene Teilrevision oder der Erlass eines Gestaltungsplans nötig sein und für Kat.-Nr. 2436 stellt sich je nach konkreter Überbauungsidee die Frage einer Revision des Gestaltungsplans Oberdorf von 2004.

Merkmale

Das Leitbild ist eine Auslegeordnung über die aktuellen ortsbaulichen Verhältnisse im Dorfkern und zeigt Möglichkeiten auf, wie die vorhandenen Qualitäten in Zukunft erhalten und weiter entwickelt werden könnten. Als solches enthält es kein detailliertes Programm für die Umsetzung: Die sachlichen und zeitlichen Prioritäten sind gestützt auf das Leitbild vom Gemeinderat erst noch zu bestimmen. Im Sinne einer Pendenzenliste sind in Kap. 5 unter dem Titel "Liste Umsetzungsmassnahmen" immerhin die möglichen künftigen Massnahmen aufgeführt.

Das Leitbild wird vom Gemeinderat formell beschlossen und veröffentlicht. Damit wird für die Bevölkerung, die Grundeigentümer sowie für Nachbargemeinden und kantonale Stellen transparent gemacht, nach welchen Kriterien und Grundhaltungen der Gemeinderat seine Rolle bei der Initiierung und Begleitung von einzelnen Umsetzungsschritten der Weiterentwicklung des Dorfkerns wahrnehmen will. Das Leitbild ist kein Richtplan im Sinne des PBG und es wird deshalb weder der Legislative zum Entscheid noch dem Kanton zur Genehmigung vorgelegt.

1.3 Vorgehensweise

Mit Beschluss vom 1. Oktober 2018 hat der Gemeinderat das Planungsteam Diggemann / Fahrlander Scherrer Architekten mit der Erarbeitung des Leitbilds beauftragt. Die Arbeiten erfolgten in enger Zusammenarbeit mit Vertretungen der Gemeinde, namentlich Hochbauvorstand Markus Bossart, Gemeindepräsident Bruno Kräuchi, Gemeindeschreiber Matthias Kehrl und dem Leiter Hochbau Dominik Böni – unter Bezug des kantonalen Amts für Raumentwicklung.

Als Grundlage für die ortsbauliche Analyse wurde bereits im Vorfeld der Auftragsvergabe von der Gemeinde eine Liste derjenigen Grundstücke erstellt, auf denen kurz- oder langfristig Veränderungspotenzial ist. Die betreffenden Eigentümer wurden an drei Sitzungen, am 19. November 2018, am 26. Februar 2019 und am 11. April 2019 über ihre künftigen Bau- und Nutzungsabsichten befragt.

Für das "Sagi-Areal", eines der fünf "Schlüsselareale", hat die Eigentümerschaft bereits 2017 konkrete Projektierungsarbeiten für eine Neuüberbauung gestartet. Für dieses Areal gilt gemäss BZO 2013 Gestaltungsplanpflicht. In separaten Sitzungen wurde sichergestellt, dass die Vorstellungen des Gemeinderats und des ARE über die ortsbildverträgliche Entwicklung dieses Areals diskutiert und in die weitere Projektierung einfließen konnten.

An seiner Klausur vom 5./6. April 2019 hat der Gemeinderat einen Entwurf des Leitbilds diskutiert. Gestützt darauf wurde insbesondere auch der künftige Handlungsbedarf gemäss Kap. 5 "Liste Umsetzungsmassnahmen" bestimmt.

Am 27. Mai 2019 wurde die Bevölkerung über die Ziele und Inhalte des Leitbilds informiert.

Gestützt auf die fachliche Analyse (Kap. 2) enthalten das Zielbild, die Grundsätze für das Bauen im Dorfkern und die Liste der Umsetzungsmassnahmen (Kap. 3, 4 und 5) eine politische Einschätzung des Gemeinderats darüber, welche Handlungsspielräume für eine erfreuliche und zukunftsweisende Entwicklung des Dorfkerns bestehen und wie sie genutzt werden sollen. Bei der Umsetzung werden die Bevölkerung, die Eigentümer und die zuständigen kantonalen Stellen gemäss den für die einzelne Massnahme massgebenden Zuständigkeits- und Verfahrensordnung einbezogen.

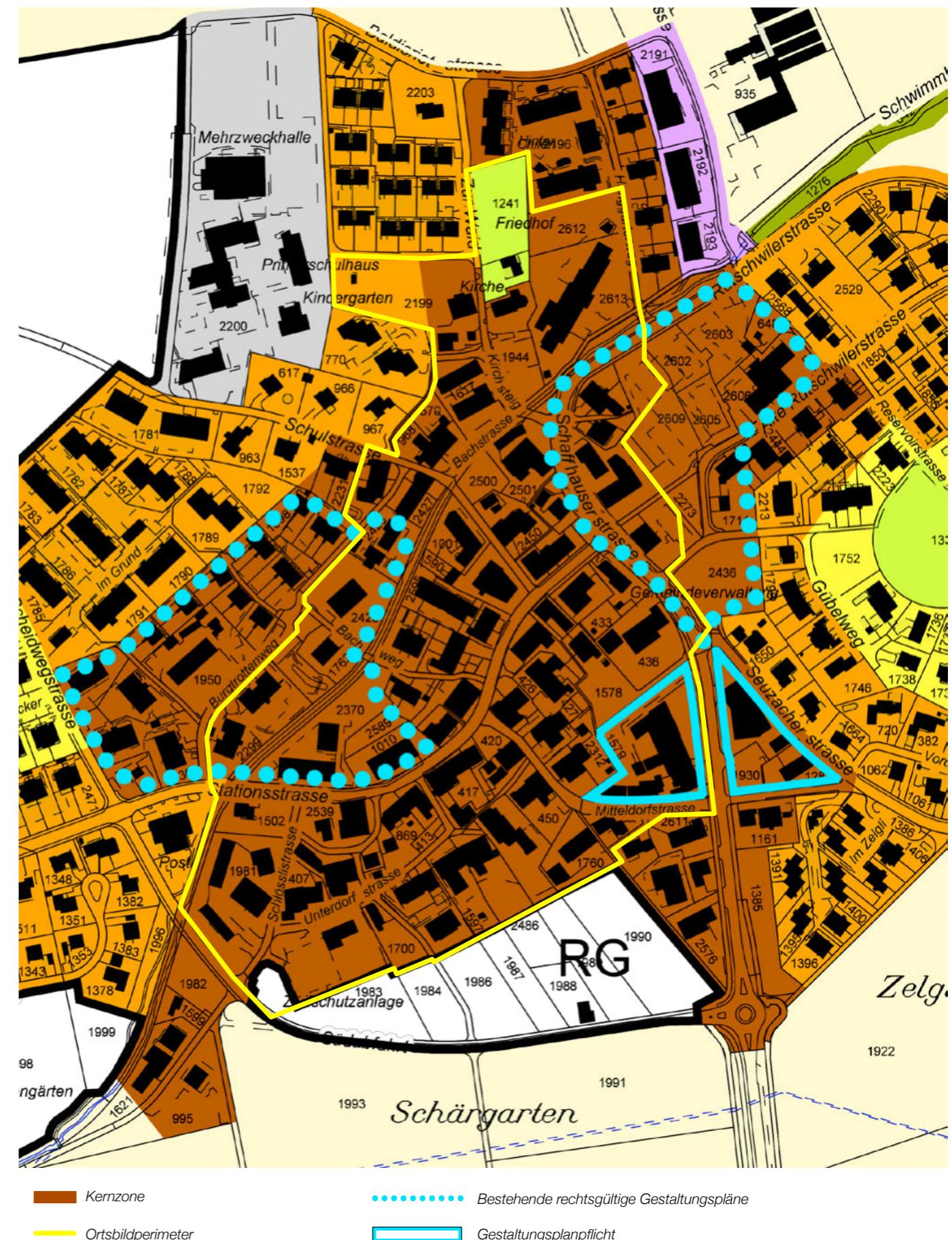


Abb.2: Ausschnitt Zonenplan Gemeinde Hettlingen mit Ortsbildperimeter

2 Analyse

2.1 Historisch

Entwicklung Dorfkern



Dorfplan Hettlingen 1719, Quelle: Stadtarchiv Winterthur

Die Siedlungsstruktur des historischen Dorfkerns von Hettlingen verläuft parallel zum Wisenbach in Nordost-Südwest-Richtung. Auf den historischen Plandarstellungen ist zu erkennen, dass die heutige Stationsstrasse das Rückgrat der Siedlung darstellt und im Nordosten mit der Schaffhauserstrasse ein Strassenkreuz formt.

(vgl.: IBID AG 2016, Schaffhauserstrasse 21-25, 8442 Hettlingen, Gutachten zur Schutzwürdigkeit, Seite 8)

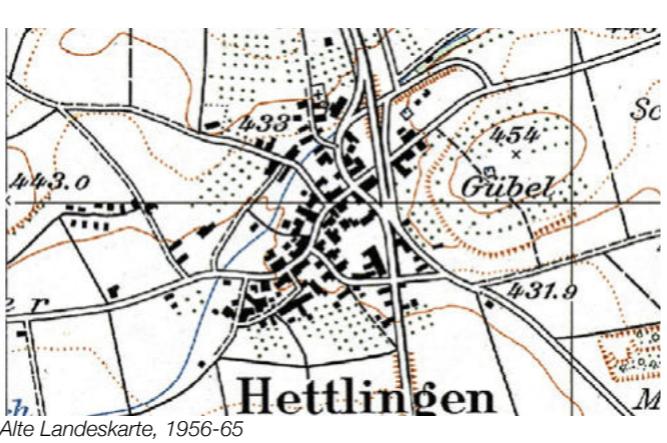
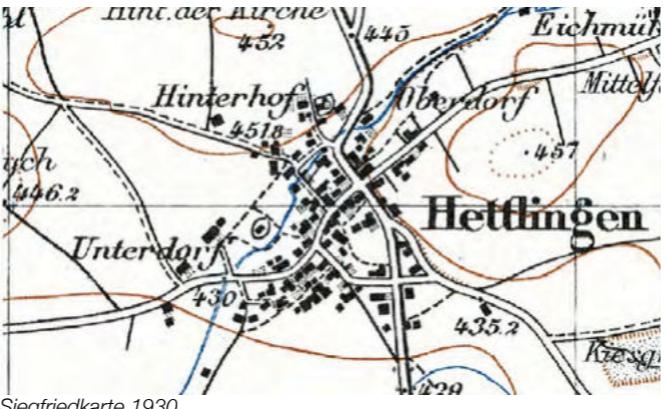


Historische Karte J.Wild, um 1850



Siegfriedkarte 1880

Quelle Historische Landeskarten: Kanton Zürich, GIS-Browser, 08/2019



Bereits auf der Wildkarte von 1850 ist im Südosten der Siedlung das heutige Gasthaus "Zum Hirschen" zu erkennen. Es nahm seit jeher eine Sonderstellung ein, da es dem historischen Dorfkern vorgelagert und somit exponiert war. Aus den Siegfriedkarten geht hervor, dass die heutige Mitteldorfstrasse zwischen 1880 -1930 an Bedeutung gewann und somit auch das Haus "Zum Hirschen" als Eckhaus ausbildet wurde. Der Bereich, der zwischen Kerndorf und dem "Hirschen" aufgespannt wird, entwickelte sich als das Sagi-Areal.

Zwischen 1957-1996 wurde die Schaffhauserstrasse mit teilweise geändertem Verlauf als Schnellstrasse genutzt. 1996 wurde diese dann zurückgebaut und der ursprüngliche Strassenverlauf wieder hergestellt.

Ausrichtung



Hochpunkt



Hettlingen 1929, Blickrichtung Südwesten; Fotograf: Mittelhozer, Walter
Quelle: ETH Bibliothek Zürich, Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz



Kirche auf Hügel bildet baulichen Hochpunkt, Blick von Südwesten

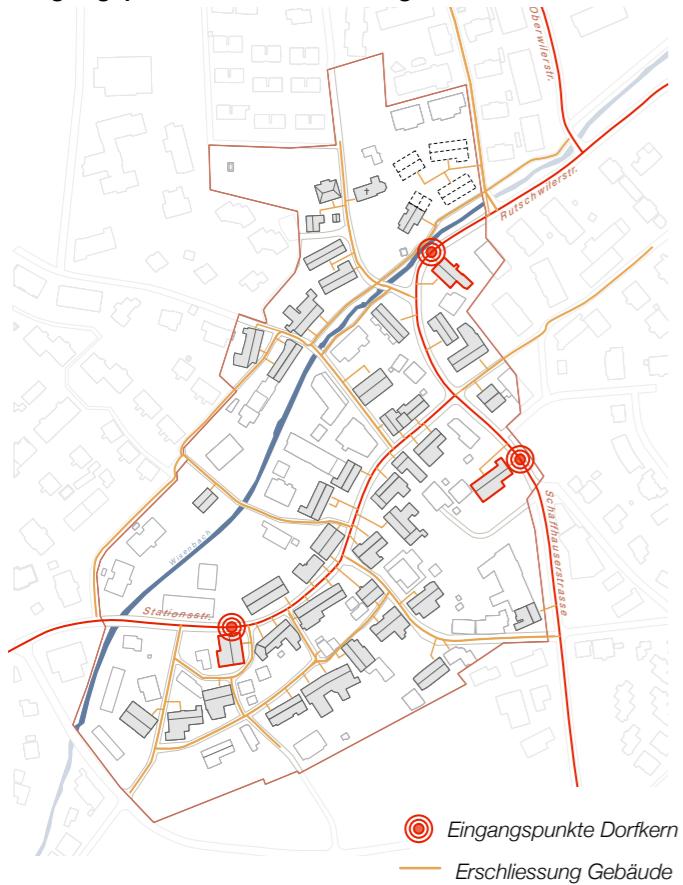
- Ausrichtung der Gebäude im Dorfkern ist mehrheitlich parallel zum Wisenbach und strassenbegleitend traufständig
- Giebelständige Bauten bilden die Ausnahme, durch die Sonderstellungen entstehen ortbaulich prägnante Situationen

- Standort der Kirche mit Pfarrhaus am nördlichen Ende des Dorfkerns ist topografisch erhöht --> Kirchhügel
- Kirche bildet Landmarke, prägend für Siedlungs-Silhouette und Verortung, von weitem deutlich erkennbar
- Von Südwesten her ergibt sich eine Blickachse mit vertikaler Gebäude-Staffelung

2 Analyse

2.2 Thematisch

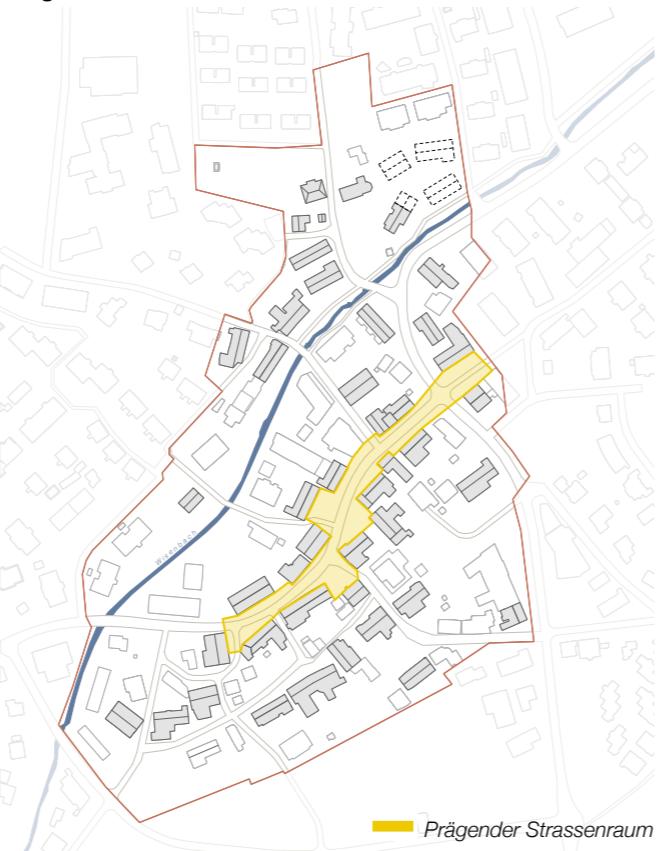
Eingangspunkte & Erschliessung



Eingang Dorfkern, Stationsstrasse Nr. 23, Blickrichtung Südwesten

- Eingänge des Dorfkerns mit giebelständigen Gebäuden besetzt
- Giebelständige Bauten entfalten Portalwirkung
- Feinerschliessung über Dorf- und Quartierstrassen
- Ortstypische Bauernhäuser mehrheitlich traufseitig erschlossen

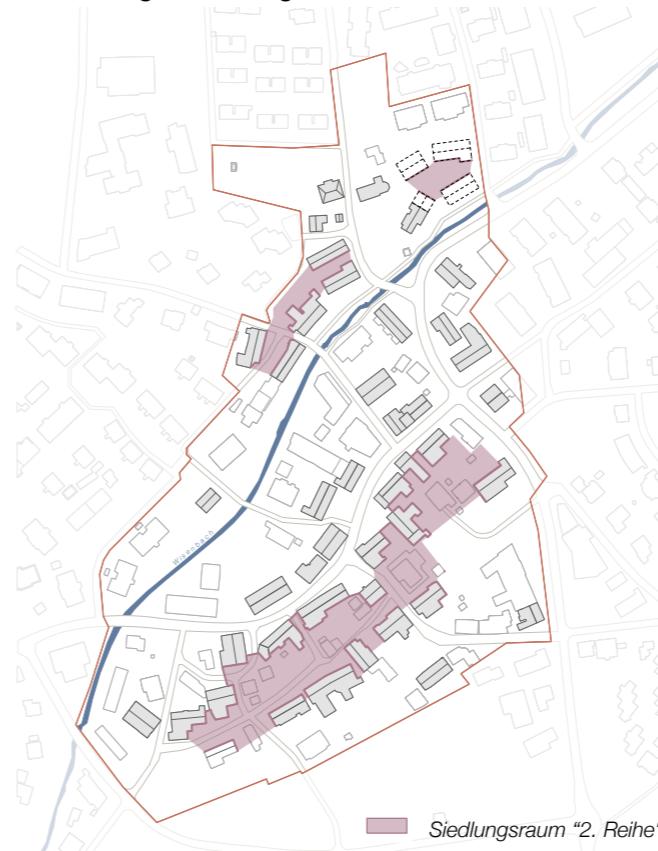
Prägender Strassenraum



Stationsstrasse, Blickrichtung Nordosten

- Stationsstrasse ist ein Identitätsträger von Hettlingen
- Bildet die eine zentrale Erschliessungsstrasse
- Folgt in einem Bogen dem Bachverlauf
- Durch Vor- und Rücksprünge werden Raumkammern gebildet, es entsteht ein vielseitiger Strassenraum

Rückwärtiger Siedlungsraum



Unterdorfstrasse, Blickrichtung Osten

- Rückwärtiger Siedlungsraum in der "2. Reihe" um Unterdorfstrasse besonders ausgeprägt
- Grünräume und Hofsituationen charakteristisch
- Ökonomie- und Kleinbauten in weitläufigen Nutz- und Ziergärten
- Zahlreiche Anbauten an Gebäuderückseiten der "1. Reihe" prägen den Siedlungsraum der "2. Reihe"
- Erschliessung über Nebenstrassen und teilweise verwinkeltes Fusswegenetz

Grünraum



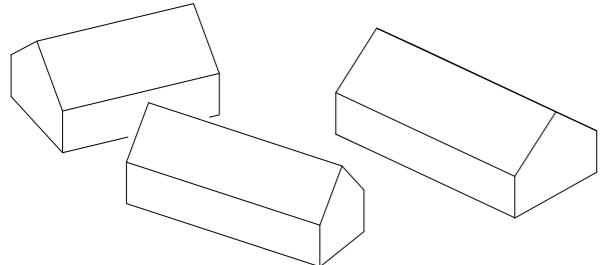
Grünraum um Wisenbach, Blickrichtung Südwesten

- Grünraum vor Kirche prominent, bildet Vorplatz für Kirche aus und bindet Kirche zu Schaffhauserstrasse hin ein
- Bachlauf als grünes Band raumwirksam
- Im Südwesten des Bachlaufs weitet sich der Grünraum grosszügig aus
- Grünbereich entlang Wisenbach begrenzt historischen Siedlungskern auf der Westseite
- Dem südlichen Ortsbildrand sind Obstgärten und Wiesenflächen vorgelagert

2 Analyse

2.3 Typologisch

Dorfbaustein "Hof Dreiseitig"



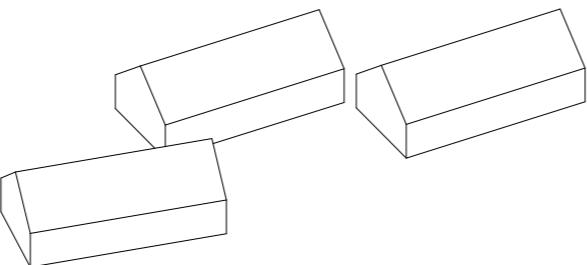
Lage, Situation und Erschliessung



Stationsstrasse, Südwestlicher Teil

- Dreiseitig gefasster Hof
- Südwestlicher Auftakt und Abschluss der Kernzone
- Erschliessungen über Hof
- Vorzonen als Hartflächen oder Vorgärten ausgebildet
- Rückwärtig Privatgärten

Dorfbaustein "Rücksprung"



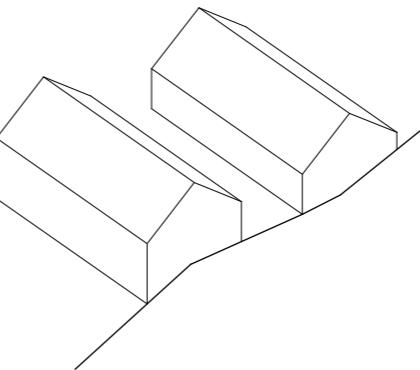
Lage, Situation und Erschliessung



Stationsstrasse 8, Raumkammer

- Raumkammern durch Rücksprung aus Strassenflucht bei gleicher Ausrichtung
- Erschliessungen über Hof
- Vorzonen als Hartflächen oder Vorgärten ausgebildet

Dorfbaustein "Paarhof"



Lage, Situation und Erschliessung



Kirchsteig 1, Rückwärtiger Hofraum

- Zweiseitig gefasster Hof durch parallele Baukörper
- Der Topographie folgend am Hang stehend
- Erschliessung über Hof
- Hof als Hartflächen mit Vorgärten
- Privatgärten mehrheitlich "nach aussen"

Fassaden + Dächer



Stationsstrasse 15



Kirchsteig 1, Ansicht Süd

- Bauernhäuser für Ortsbild prägend
- Ökonomie- und Wohnteil ortstypisch unter durchgehendem Satteldach mit Längsfirstr, teilweise mit abgesetzten Dachflächen und Neigungsvariationen
- Unterschiedliche Materialien je Funktion
- Wechsel aus massiven und hölzernen Gebäudeteilen, massive Teile auch in Riegelbauweise
- Verschränkung der Fassadenmaterialien gliedert die grossen Gebäudevolumen
- Dachlandschaft geprägt von weiten, ziegelgedeckten Satteldächern ohne Einschnitte oder Aufbauten

2 Analyse

2.4 Hauptstrassenräume

Ausgangslage Stationsstrasse



Luftaufnahme von Hettlingen aus dem Jahr 1929 mit wichtigen Orientierungspunkten, Fotograf: Walter Mittelholzer,
Quelle: ETH Bibliothek Zürich, Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz

Die ursprüngliche Kammerung des Strassenraums ist auch heute noch grösstenteils erhalten. Sie ist charakteristisch für Hettlingen und stellt eine hohe Qualität dar.

An einigen Knotenpunkten ist das Potenzial des Freiraums nicht genutzt oder verunklärt. So besetzt die Volg-Filiale an der Stationsstrasse eine ursprünglich freie, dreiseitig gefasste Raumkammer mit einem ortsuntypischen, eingeschossigen Flachdachbau. Als öffentliche, publikumsbezogene Nutzung ist die Volg-Filiale an dieser Stelle jedoch ein wichtiger Treffpunkt in der Stationsstrasse.

- Vor- und Rücksprünge der Fassadenfluchten führen zu einer abwechslungsreichen Kammerung des Strassenraums
- Die Abfolge kleingliedriger Dorfplätze sind wichtige Orientierungspunkte im Dorfgebilde
- Durch einzelne öffentliche Nutzungen werden diese Orte zusätzlich belebt



1) Raumkammer, als Parkierungsfläche genutzt



2) Stationsstrasse 6, 8, 12, Raumkammer mit Aufenthaltsqualität



Situationsplan Stationsstrasse, 1) - 4) vgl. Bilder 5) altes Gemeindehaus

Die identitätsstiftende Qualität des abwechslungsreichen Strassenraums wird auch durch die Gestaltung aus dem Jahr 2005 unterstützt.

Aufgelöste Strassengeometrien, die Verwendung ortstypischer Materialien bei der Strassengestaltung sowie das Tempolimit von 30 km/h haben zur Folge, dass sich alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt "arrangieren". Dies schafft Begegnungsmöglichkeiten und Aufenthaltsqualität für Bewohner und Passanten.

Allerdings wird dies nicht von allen Teilen der Bevölkerung so wahrgenommen und die Sicherheit für Fussgänger wird teilweise auch kritisch hinterfragt.



3) Volg-Filiale, Stationsstrasse Ecke Schulstrasse



Gestaltungskonzept Stationsstrasse

- Neugestaltung Stationsstrasse, 2002 - 2005 (Projekt: Planpartner AG, Zürich)
- Die damals verkehrsorientierte Strasse sollte als Freiraum mit hoher Aufenthaltsqualität ausgestaltet werden
- Miteinander aller Verkehrsteilnehmer "ohne Verbote"
- Aufgelöste Strassengeometrie und fehlende Niveauunterschiede zwingen Autofahrer zu Vorsicht und Langsamfahren
- Hausvorplätze werden vergrössert und aufgewertet (Verwendung traditioneller Materialien wie Ortbeton, Kies, Pflastersteine, Asphalt)



4) Aufgelöste Geometrie der Stationsstrasse

2 Analyse

2.4 Hauptstrassenräume

Ausgangslage Schaffhauserstrasse



Vorhandene Orientierungspunkte entlang Schaffhauserstrasse:
1) Kirche 2) "Sonne" 3) "Kreuzung" 4) "Hirschen"

Die Schaffhauserstrasse ist eine verkehrsorientierte Strasse. Ihre Verkehrssicherheit wird von Teilen der Bevölkerung in Frage gestellt, insbesondere auch wegen der Situation der Bushaltestellen.

Das Strassenkreuz beim alten Gemeindehaus bildet die Schnittstelle zwischen Oberdorf samt Kirchhügel und dem historischen Dorfkern entlang der Stationsstrasse.

Im Teilbereich "Sonne" sowie im Teilbereich "Kreuzung" sind räumliche Orientierungspunkte im Ansatz vorhanden, allerdings baulich und gestalterisch verunklärt respektive ungenutzt. Durch die Bushaltestelle kommt dem Teilbereich "Kreuzung" eine hohe Bedeutung zu.

Der Teilbereich "Hirschen" ist geprägt durch die angrenzenden Gewerbegebiete wie Sägerei, Autogarage und Tankstelle. Die heutigen Gewerbegebiete spannen eine grosse Freifläche auf, die wenig Außenraumqualitäten aufweist.

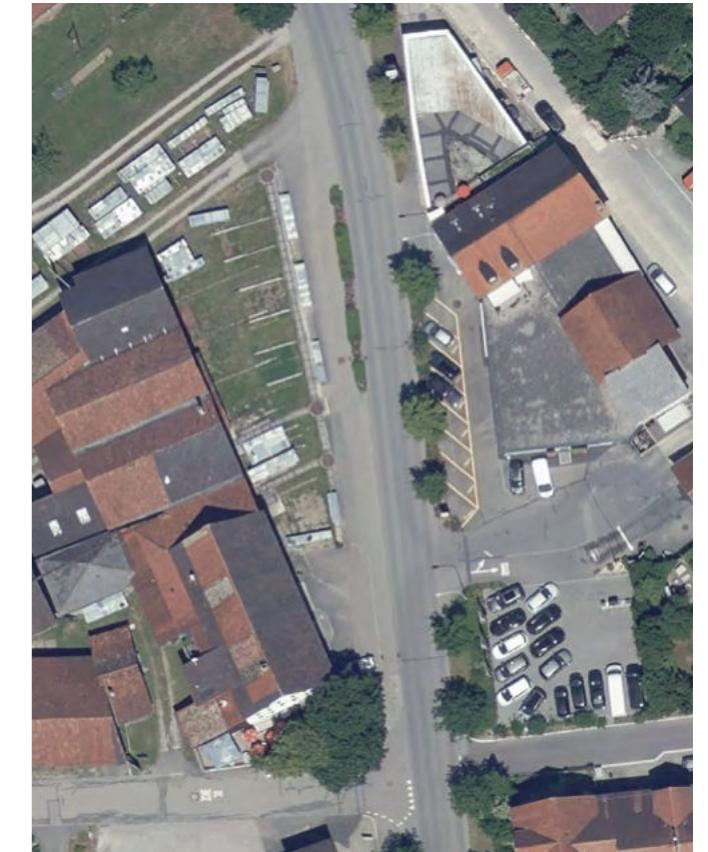
Entlang der Schaffhauserstrasse gibt es derzeit keine Bereiche mit angemessener Qualität für Begegnung und Aufenthalt im öffentlichen Raum.



2) Schaffhauserstrasse, Teilbereich "Sonne"



3) Schaffhauserstrasse, Teilbereich "Kreuzung"



4) Schaffhauserstrasse, Teilbereich "Hirschen"



2) Schaffhauserstrasse, Teilbereich "Sonne"



3) Schaffhauserstrasse, Teilbereich "Kreuzung"



4) Schaffhauserstrasse, Teilbereich "Hirschen"

- Platzraum von Durchgangsverkehr der Schaffhauserstrasse dominiert (Tempozone 50 km/h)
- Flächen neben der Strasse sind grösstenteils als Parkierungflächen genutzt
- Keine Aufenthaltsqualität
- Brunnen steht isoliert und durch zwei Strassen abgeschnitten
- Kirche wirkt über Grünraum hinweg bis auf den Platzraum hinein
- Pappeln bilden mit Kirchturm von Süden her kommend ein prägnantes Ensemble

- Raum im Bereich der Kreuzung Stationsstrasse von Durchgangsverkehr der Schaffhauserstrasse dominiert
- Verunklärung des Platzraums durch blickdichte Hecke vor altem Gemeindehaus
- Eckgebäude Schaffhauserstrasse / Stationsstrasse, (ehemalige Gemeindeverwaltung) ist als eingeschossiger Flachdachbau ortsuntypisch und an dieser prominenten Lage wenig präsent
- Wichtige Bedeutung als Verkehrsknoten- und Begegnungspunkt durch Bushaltestelle

- Straßenraum von Durchgangsverkehr dominiert
- Freifläche wird von angrenzenden Gewerbegebieten nicht gefasst
- Lockere Bauungsstruktur hebt sich vom kompakten Dorfkern ab
- Prägnanter Auftakt mit "Hirschen"

3 Zielbild

3.1 Übergeordnete Ziele Dorfkern

Die Sequenz von Plätzen und Raumkammern ist das charakteristische Merkmal des Dorfkerns von Hettlingen. Es gibt nicht den einen Zentrumsplatz, sondern eine Aneinanderreihung von Orientierungs- und Identifikationspunkten. Das Leitbild schlägt für den öffentlichen Aussenraum vor, dieses historisch gewachsene Hauptmerkmal zu stärken und zu ergänzen.

Vorhandene Knotenpunkte sollen aufgewertet und reaktiviert werden. Entlang der Schaffhauserstrasse sollen neue qualitätsvolle Knotenpunkte geschaffen werden, sodass der Zentrumsstrassenraum auch hier nach dem historisch gewachsenen Muster sinnfällig erweitert wird.

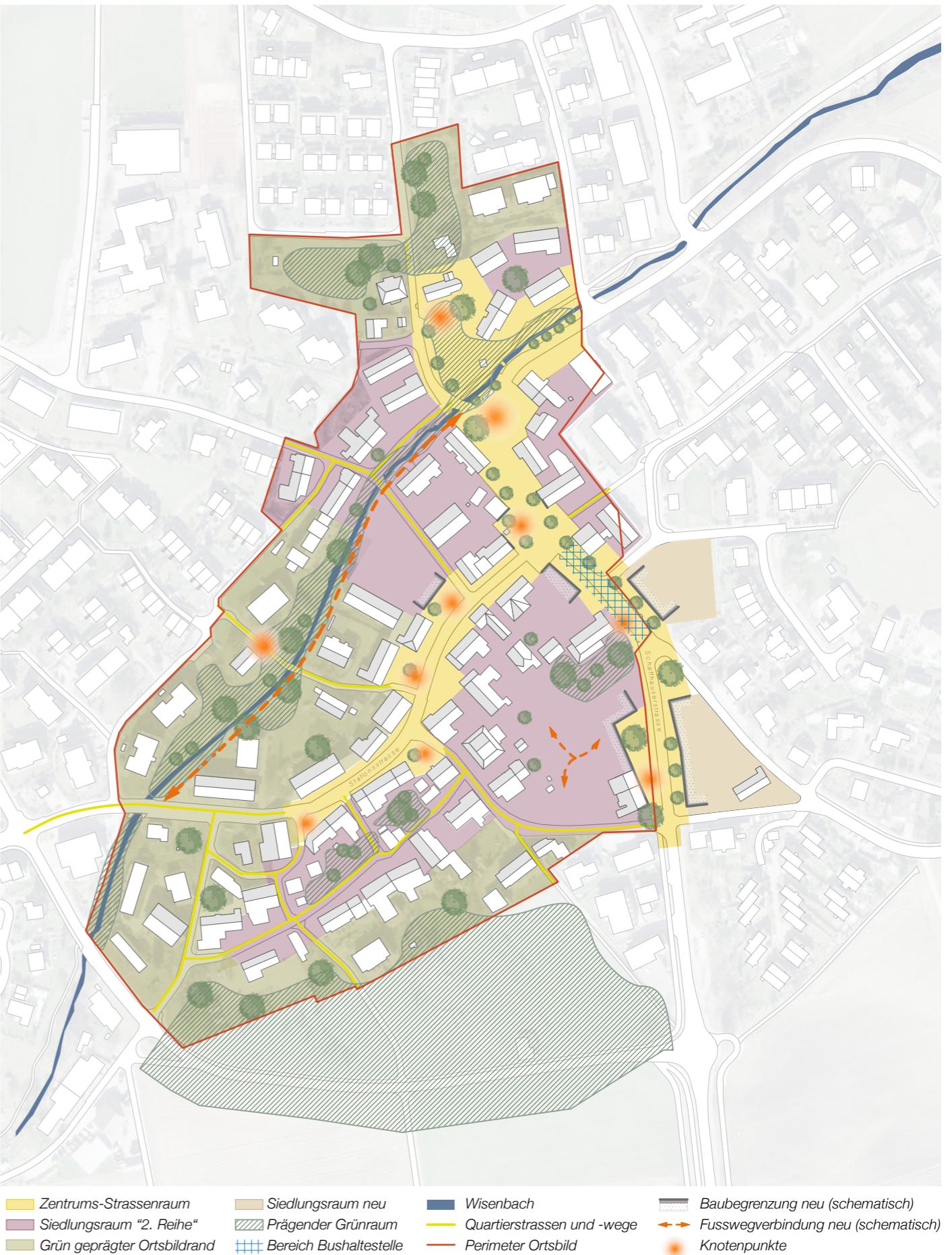
Die Schaffhauserstrasse soll als öffentlicher Raum mit Begegnungsmöglichkeiten und Aufenthaltsqualität für Bewohner und Passanten aufgewertet werden.

Westlich der Schaffhauserstrasse, d. h. auf dem heutigen "Sagi-Areal" und auf der Parzelle der ehemalige Gemeindeverwaltung soll das Bebauungsmuster des Ortsbilds fortgesetzt werden. Der rückwärtige Siedlungsraum, die "2. Reihe" des Unterorts, soll aufgenommen, weiterentwickelt und das Ortsbild somit ergänzt werden. Der Siedlungsraum "2. Reihe" ist durch grün durchsetzte Hofsituationen und eine feingliedrige Durchwegung gekennzeichnet.

Östlich der Schaffhauserstrasse, auf der grünen Wiese und dem "Schwarz-Areal" dagegen soll ein erkennbar neuer Siedlungsraum entstehen, sodass der Rand der Kernzone durch die Schaffhauserstrasse klar definiert wird.

Zur Sicherung der öffentlichen Raumgliederung sollen schematische Baubegrenzungen ausgewiesen werden.

- Zentrumsstrassenraum stärken, ergänzen und aufwerten
- Vorhandene Sequenz von Plätzen und Raumkammern stärken
- Bestehende Kammerung der Aussenräume weiterführen
- Publikumsbezogene Nutzungen erhalten und fördern (ohne Vorschriften zu erlassen)
- Festlegen von Begrenzungslinien zur Sicherung des öffentlichen Aussenraums
- Siedlungsraum "2. Reihe" bis Schaffhauserstrasse ergänzen
- Ausrichtung der Siedlungsstruktur aufnehmen und ergänzen
- Sonderstellung Hirschen sichern; nördlich an das "Sagi-Areal" (Perimeter Gestaltungsplanpflicht) angrenzende Parzellen Kat.-Nrn. 436 und 1578 in das Erschliessungs- und Aussenraumkonzept einer Neuüberbauung integrieren
- Klare Grenze zwischen gewachsenem Dorfkern und neuem Siedlungsraum östlich der Schaffhauserstrasse schaffen
- Neubauten östlich der Schaffhauserstrasse als einfache, klare Baukuben ausbilden (ohne Dachaufbauten bzw. ohne Dacheinschnitte)
- Grünräume erhalten und aufwerten
- Langfristig einen durchgehend öffentlichen Fussweg entlang des Wisenbachs etablieren



3 Zielbild

3.2 Teilbereich "Sonne"



Situationsplan "Sonne"

Das Leitbild schlägt vor, das Potenzial des Platzraums unterhalb der Kirche zu reaktivieren und in Wert zu setzen. Die Prominenz als Kirchvorplatz, die Auftaktsituation am Dorfeingang, die dreiseitig gefasste ortbauliche Situation mit angrenzendem Grünraum und die Lage am Wiesenbach sind die massgebenden Qualitäten und zusammen guter Grund, an dieser Lage eine Aufwertung des Aussenraums für Hettlingen zu etablieren.

Dies soll durch eine veränderte Strassen- und Platzgestaltung ermöglicht werden. Die Funktions trennung der verkehrsorientierten Strasse soll aufgehoben werden. Eine aufgelöste Strassengeometrie durch Bodenbelagswechsel, ein geändertes Verkehrsregime sowie Bepflanzung und Mobiliar sind die Mittel, mit denen ein attraktiver Platzraum geschaffen werden kann.

Für die Verkehrsführung und die Gestaltung von Fussgänger-Querungen ist ausserdem ein detailliertes Verkehrskonzept auszuarbeiten. Dies ist Voraussetzung dafür, dass der Platzraum durch öffentliche, publikumsorientierte Nutzungen bespielt werden kann. Der Brunnen am Bach soll wieder zu einem Orientierungspunkt werden.

Im Teilbereich "Sonne" sollten auf und neben der Schaffhauserstrasse Parkierungsflächen auf ein Minimum beschränkt werden. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, ob an anderer Stelle neue Parkplätze erstellt werden können.



Platzraum bei Kreuzung Schaffhauserstrasse / Kirchsteig,
Postkartenmotiv um 1927, Quelle: ETH Bibliothek Zürich, Bildarchiv



Blick Schaffhauserstrasse Richtung Kirche (Symbolbild)

Auf historischen Aufnahmen ist zu erkennen, dass der Platzraum in seiner heutigen Form schon früh vorhanden war. Durch die Gebäudebesetzung dreiseitig gefasst, wurde er im Norden durch fünf Pappeln abgeschlossen, was auf eine wichtige Bedeutung des Platzes schliessen lässt.

Der Grünraum vor der Kirche kann mit kleinen Eingriffen effektiv aufgewertet werden:
Eine Hecke vor dem Parkplatz würde die parkierten Autos vor der Kirche von der Schaffhauserstrasse her optisch verschwinden lassen. Eine neue Bankreihe am Rand des Fusswegs könnte den Grünraum zum Platz hin einbinden und Aufenthaltsmöglichkeiten in direkter Nähe zum Brunnen schaffen.



Parkierte Autos im Grünraum vor Kirche

3 Zielbild

3.3 Teilbereich "Kreuzung"



Situationsplan "Kreuzung"

Die Kreuzung Stationsstrasse - Schaffhauserstrasse stellt schon heute den wichtigsten Verkehrsknotenpunkt für den Dorfkern dar. Hier treffen sich die Straßen des Dorfkerns, die am stärksten frequentiert sind. Während die Stationsstrasse vor allem Identitätsträger von Hettlingen ist, bildet die Schaffhauserstrasse die Hauptverkehrsachse und Ausfallstrasse.

Für beide Straßen stellt die Kreuzung einen bedeutsamen Identifikations- und Orientierungspunkt dar. Daher sieht das Leitbild vor, den öffentlichen Raum an der Kreuzung wieder aufzuwerten.

Zum einen soll dies durch Eingriffe am Platzraum um den Brunnen erreicht werden. Bereits im Ansatz vorhandene Qualitäten sollen wieder in Wert gesetzt werden.

Zum anderen bietet sich an der gegenüberliegenden Ecke die Möglichkeit, die nicht voll ausgenutzte Parzelle der ehemaligen Gemeindeverwaltung mit einem adäquaten Ersatzneubau zu besetzen. Dieser sollte sich entsprechend seiner Lage mit ortstypischen Gestaltungsmitteln in den Dorfkern einfügen. Zudem soll auch hier eine öffentliche und publikumsorientierte Erdgeschossnutzung durch eine offene Gestaltung ermöglicht werden.



Verunklarter Platzraum vor altem Gemeindehaus
Quelle: Google Street View, 08/2019



Blick Schaffhauserstrasse Richtung Ersatzneubau ehemalige Gemeindeverwaltung (Symbolbild)

Die blickdichte Hecke und der Garten des alten Gemeindehauses (Stationsstrasse 2) sollen zurückgebaut werden, sodass an der Kreuzung wieder ein Platzraum entsteht, der die Wichtigkeit des Ortes stützt. Damit würde der Freiraum an dieser Stelle wieder in seine ursprüngliche Kammerung zurückgeführt und der vorhandene Brunnenplatz mit den dazugehörigen Sitzbänken an Dimension und Bedeutsamkeit gewinnen. Diese Massnahme würde zudem das alte Gemeindehaus wieder als Eckbau sichtbar werden lassen und an die Schaffhauserstrasse anbinden.

Die Bushaltestelle "Dorf" soll weiterhin bestehen bleiben. Bei ihrer Ausgestaltung ist darauf zu achten, dass die Sicherheit für Fußgänger erhöht wird und genügend überdachter Raum für wartende Passagiere zur Verfügung gestellt wird. Dabei ist eine ortstypische Gestaltung zu berücksichtigen.



Altes Gemeindehaus, Ansicht Stationsstrasse

3 Zielbild

3.4 Teilbereich "Hirschen"



Situationsplan "Hirschen"

Der Teilbereich "Hirschen" bildet von Winterthur her kommend den neuen Auftakt zum Dorfkern.

Westlich der Schaffhauserstrasse soll das heutige "Sagi-Areal" mit Neubauten im Sinne des Siedlungsraums "2. Reihe" besetzt werden. Das Bebauungsmuster der Kernzone soll fortgesetzt und das Ortsbild somit vervollständigt werden. Der "Hirschen" soll durch die neue Bebauung in die Kernzone eingebunden werden. Das Areal soll so ergänzt werden, dass durch die ortsbauliche Setzung ein neuer Knotenpunkt mit Aufenthaltsqualität entsteht. Die Neubauten sollen sich an den grossvolumigen Satteldachbauten der Kernzone orientieren. Aus typologischen Gründen ist wünschbar, dass zu Strasse und Platz hin geschlossene Dachflächen geschaffen werden.

Auf dem "Schwarz-Areal" östlich der Schaffhauserstrasse sollen die Neubauten deutlich dem neuen Siedlungsraum zugeordnet werden und eine klare Grenze zur Kernzone bilden.

Der Grünraum südlich des Bauernhauses "Zur Linde" an der Schaffhauserstrasse 11 soll in seiner Dimension, Ausprägung als Nutz- und Ziergarten mit der vorhandenen Bepflanzung erhalten bleiben.



Wertvoller Grünraum bei Schaffhauserstrasse 11

Die Wiesenfläche mit Obstbäumen zeigt zum einen den ehemaligen Ortsbildrand, zum anderen bildet er neu den ortstypisch grün durchsetzten Siedlungsraum, der hier mit den Neubauten auf dem heutigen "Sagi-Areal" entstehen soll. Durch die prominente Lage an der Schaffhauserstrasse leistet der Grünraum als ortstypisches Merkmal und Konterpart zu den baulichen Knotenpunkten einen wertvollen Beitrag für das Ortsbild von Hettlingen.



Blick Teilbereich "Hirschen" Richtung Norden (Symbolbild)

Die Fassadenflucht des "Hirschen" soll aufgenommen und fortgesetzt werden. Die räumliche Vertiefung soll dann im nördlichen Teil des "Sagi-Areals" gefasst und abgeschlossen werden, sodass zur Schaffhauserstrasse hin eine Raumkammer als Auftakt zum Dorfkern entsteht. Hauseingänge sollen traufseitig so angeordnet werden, dass sie sich der Strasse bzw. dem Platz zuwenden. So entstehen klare und einladende Adressen, die Raumkammer wird belebt und gewinnt an Bedeutung. Öffentliche und gewerbliche Nutzungen sind im Erdgeschoss der ersten Reihe erwünscht, da sie auch vereinzelt einen belebten öffentlichen Raum schaffen. Der Freiraum soll mit ortstypischen Elementen und Materialien so gestaltet werden, dass er als Teil des Dorfkerns ablesbar ist und Aufenthaltsqualität bietet.

Die Neubauten östlich der Schaffhauserstrasse sollen erkennbar zum neuen Siedlungsraum gehören, eine klare Grenze zur Kernzone schaffen sowie den östlichen Abschluss der Raumkammer bilden. Als adäquate Bauhöhe wurden drei Geschosse ermittelt. Wie auf der gegenüberliegenden Strassenseite sollen die Neubauten über strassenseitige Eingänge und entsprechende Erdgeschossnutzung einen Bezug zum öffentlichen Raum herstellen. Der architektonische Ausdruck soll durch klare Kuben mit flach geneigten Dächern ohne Dachaufbauten bestimmt sein.

3 Zielbild

3.5 Verkehr

Gemäss den "Strategiezielen 2019-2023" der Gemeinde soll ein Verkehrskonzept ausgearbeitet werden. Die Erarbeitung des Verkehrskonzepts ist bereits im Budget für 2020 eingeplant.

Mit der Umgestaltung der Stationsstrasse 2002 ist in Hettlingen schon einmal eine verkehrsbelastete Strasse zugunsten der Siedlungsqualität verändert worden. Auch wenn der Zielzustand sich von der Stationsstrasse unterscheiden soll, so gilt es, sich daran ein Beispiel zu nehmen. Eine siedlungsorientierte und begegnungsfreundliche Strassenraumgestaltung wird ein wichtiger Faktor für die Aufwertung der Schaffhauserstrasse sein.



Beispielbild Siedlungsorientierter Verkehr, Zentrumsgestaltung Matzingen, PR Lanschaftsarchitektur (Visualisierung: nightnurse images)

Folgende Themen sollen im Verkehrskonzept vertieft behandelt werden:

- Siedlungsorientierte Verkehrsführung auf Schaffhauserstrasse
- Höhere Sicherheit durch Verkehrsberuhigung
- Höhere Aufenthaltsqualität durch eine begegnungsfreundliche Strassenraumgestaltung
- Lage und Anzahl Fussgänger-Verbindungen klären, um Verkehrssicherheit zu erhöhen
- Parkierung langfristig planen und optimieren
- "Birchumfahrung" langfristig als Option sichern
- Lage und Gestaltung Bushaltestellen vertieft prüfen
- Grosszügige Wartezeonen bei Bushaltestellen ermöglichen
- Erhaltung ortsbaulicher Elemente wie Vorgärten, Einfriedungen und Materialien



■ Verkehrsführung mit Koexistenz

■ Begrenzungsfreundliche Strassenraumgestaltung

■ Siedlungsorientierte Verkehrsführung

↔ Fussgänger Querverbindungen

● Knotenpunkte

■ Bereich Bushaltestelle

4 Grundsätze für das Bauen im Dorfkern



Siedlungsstruktur aufnehmen

Neu- und Anbauten sollen sich in ihrer Setzung, Ausrichtung, Länge und Gebäudetiefe am Bestand orientieren. Auf diese Weise fügen sie sich in das Ortsbild ein. Vorhandene Bebauungsmuster sind aufzugreifen und anzuwenden. Ortstypisch dimensionierte Hofbildungen führen ein charakteristisches Thema fort.



Ruhige Dachlandschaft

Weite, geschlossene Satteldachflächen sind charakteristisch für Hettlingen. Soweit möglich, sollen Wohnräume in den Obergeschossen deshalb giebelseitig belichtet werden. An raumwirksamen Orten sind Aufbauten zu vermeiden. Dachflächenfenster sollen sich durch sorgfältige Gestaltung möglichst unauffällig in die Dachfläche einfügen.



Adressbildung zu Strasse bzw. Hof

Die grossvolumigen Satteldachbauten von Hettlingen sind typischerweise strassen- und traufseitig erschlossen. Dies schafft eine klare Adresse und wertet den öffentlichen Raum auf. In Hofsituationen orientieren sich die Häuser auf den Hof. Eine kommunikative Haltung gegenüber Öffentlichkeit und Nachbarschaft sollte immer Priorität haben.



Vorhandene Qualitäten reaktivieren

In Hettlingen ist bereits viel Wertvolles vorhanden. In einigen Fällen sind diese im Laufe der Zeit verunklärt worden. Bestehende Qualitäten sind herauszuarbeiten und wieder erlebbar zu machen. Auf diese Weise kann der Charakter eines Orts wieder hergestellt und aufgewertet werden.



Fassadengestaltung aufnehmen

Die reichhaltige Fassadengestaltung des Bestands gibt viele Themen vor, die bei Neubauten aufgegriffen und interpretiert werden sollten. Lochfassaden in den muralen Gebäudeteilen haben ortstypisch steinerne Fenstergewände, Fensterläden und Doppelflügel-Fenster. Die Feingliedrigkeit der Bestandsfassaden sollte auch die Zielvorgabe für Neubauten sein. Insgesamt soll der Charakter des Bestands berücksichtigt werden.

Offene Holz-Schalungen sind ein etabliertes Gestaltungselement, um Fensteröffnungen in vertikale Holzfassaden zu integrieren.



Ortstypische Materialien verwenden

Bei der Materialwahl ist darauf zu achten, dass bestehende Materialien aufgenommen bzw. interpretiert werden. Riegel- und Putzfassaden, Holzschalungen und Mauerwerk prägen die Anmutung der bestehenden Bauernhäuser massgeblich.



Erdgeschoszone beleben

An der Schaffhauserstrasse sollen in den strassenseitigen Erdgeschosszonen öffentliche oder halböffentliche Nutzungen angeboten werden können. Dies wertet den Straßenraum auf und belebt ihn.

Freiräume gestalten

Die zusammenhängenden Grünbereiche mit Nutz- und Ziergärten sind wesentlicher Bestandteil des Ortsbilds. Ihre Gestaltung und Erhaltung ist mit besonderer Sorgfalt zu planen. Hofräume haben typischerweise einen chaussierten Bodenbelag. Grosszügige Wiesenflächen und Obstbäume geben den Hettlingens Freiräumen ihren ortstypischen Ausdruck.

Parkierung

Es ist darauf zu achten, oberirdische Parkierungsflächen in das Ortsbild zu integrieren. Tiefgaragenrampen sollen diskret angeordnet werden und möglichst nicht in Erscheinung treten, z. B. durch eine gedeckte Gestaltung oder Integrierung in ein Gebäudevolumen.

5 Liste Umsetzungsmassnahmen

Die aufgeführten Massnahmen zur Umsetzung der Zielbilder gemäss Kap. 3 werden vom Gemeinderat in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern und den zuständigen kantonalen Stellen weiter verfolgt. Über den Stand der Planung und Realisierung sowie über allfällige neue oder geänderte Erkenntnisse wird die Bevölkerung laufend informiert.

BZO und Ortsbildschutz

a) Formelle Gesamtrevision BZO

Anhandnahme der Arbeiten für die nötige formelle Totalrevision 2025 (Frist gemäss PBG in der Fassung vom 14. September 2015 und gemäss Gesetz über den Mehrwertausgleich MAG gemäss Antrag 5434a der kantonsräätlichen Kommission für Planung und Bau vom 30. April 2019)

b) Prüfung Teilrevision Kernzone

Prüfen allfälliger Anpassungen der Kernzone (Überprüfung Perimeter und Evaluation, ob der Erlass eines detaillierten Kernzonenplans mit parzellenweiser Regelung von Baufluchten, Baubereichen, Firstrichtungen, Umgebungsge- staltung u.ä. nötig sein könnte)

c) Gestaltungspläne

Kat.-Nr. 2436: Überprüfung und allfällige Anpassung des Gestaltungsplans Oberdorf (2004) betreffend Kat.-Nr. 2436 (spätestens auf den Zeitpunkt einer Kreditvorlage)

Kat.-Nr. 2627: Prüfung einer Gestaltungsplanpflicht bzw. Erlass eines Gestaltungsplans für das "Landi-Areal" (in Ergänzung oder anstelle einer Revision der Kernzone für diese Liegenschaft)

Kat.-Nr. 432: Prüfung einer Gestaltungsplanpflicht bzw. Erlass eines Gestaltungsplans für das Areal der ehemaligen Gemeindeverwaltung auf Kat.-Nr. 432 (in Ergänzung oder anstelle einer Revision der Kernzone für diese Liegenschaft)

Kat.-Nr. 1579 und 439: Begleitung der bereits laufenden privaten Planung auf dem "Sagi-Areal", insbesondere Sicherstellung der Qualitätsanforderungen gemäss Leitbild unter konzeptionellem Einbezug der nördlich angrenzenden Kat.-Nrn. 436 und 1578 bezüglich Erschliessung und Freiraumgestaltung



Denkmalschutz

a) Ergänzungen Inventar prüfen

Überprüfen, ob einzelne Aktualisierungen oder Ergänzungen des kommunalen Inventars (Stand 2014) angezeigt sein könnten

b) Prüfung Handlungsbedarf

Prüfung des Handlungsbedarfs und allfällige Unterschutzstellung einzelner Liegenschaften im Dorfkern (§ 205 lit. c. und d. PBG)

Verkehr und strassenbegleitende Freiräume

a) Verkehrskonzept

Erarbeiten eines Verkehrskonzepts gemäss der "Strategieziele 2019-2023" (bereits eingeplant in Budget für 2020)

b) Sicherung Option "Birchumfahrung"

c) Umgestaltung Strassenraum Schaffhauserstrasse
Aufwertung des Strassenraums der Schaffhauserstrasse im Sinne Ziff. 3.5 "Zielbild Verkehr" mit siedlungsorientierter Verkehrsführung, begegnungsfreundlicher Strassenraumgestaltung mit Knotenpunkten sowie Neugestaltung der Bushaltestelle "Dorf"

d) Erarbeitung Parkierungskonzept

Erarbeitung eines Parkierungskonzept für den gesamten Dorfkern (öffentliche Parkierung und Prüfung Gemeinschaftsanlagen Privater)

e) Konzept Durchwegung des Dorfkerns

Konzept zur Durchwegung des Dorfkerns unter Berücksichtigung der historisch gewachsenen "Schleichwege" inkl. Überprüfung von Anzahl und Lage der Querungsmöglichkeiten der Schaffhauserstrasse für Fußgänger

f) Fusswegverbindung Wisenbach

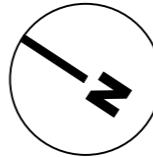
Durchgehende Fusswegverbindung entlang des Wisenbachs inkl. gestalterischer und ökologischer Aufwertung des Gewässerraums. Hierfür ist eine frühzeitige Abstimmung mit den zuständigen kantonalen Stellen notwendig.

**Legende**

- Bestand
- Neue Gestaltung Absatz à 10 cm
- Neue Gestaltung Absatz à 3 cm
- Neue Gestaltung Belagswechsel
- Betonbelag
- Betonbelag mit Absatz à ca. 10cm
- Hohe Haltekante (behindertengerecht)

- bestehende Baumscheibe humisiert
- neue Baumscheibe begehbar
- Wartehalle / Wetterschutz
- Fläche Landerwerb
- Bestehender Baum
- Zu entfernender Baum
- Evtl. zu entfernender Baum

0 5 10 25 m



Fussgängersicherheit Zentrum

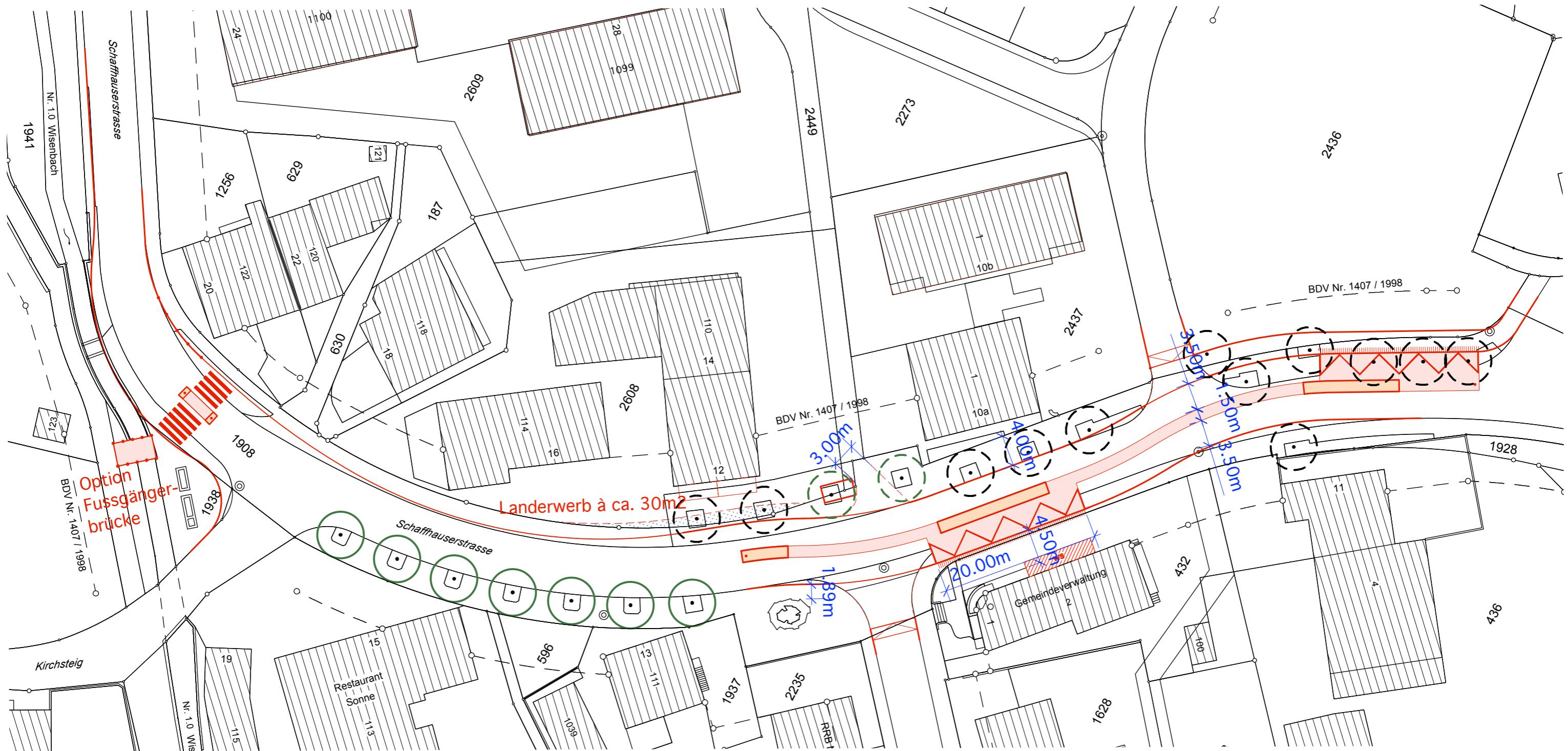
Bestvariante

Grundvariante

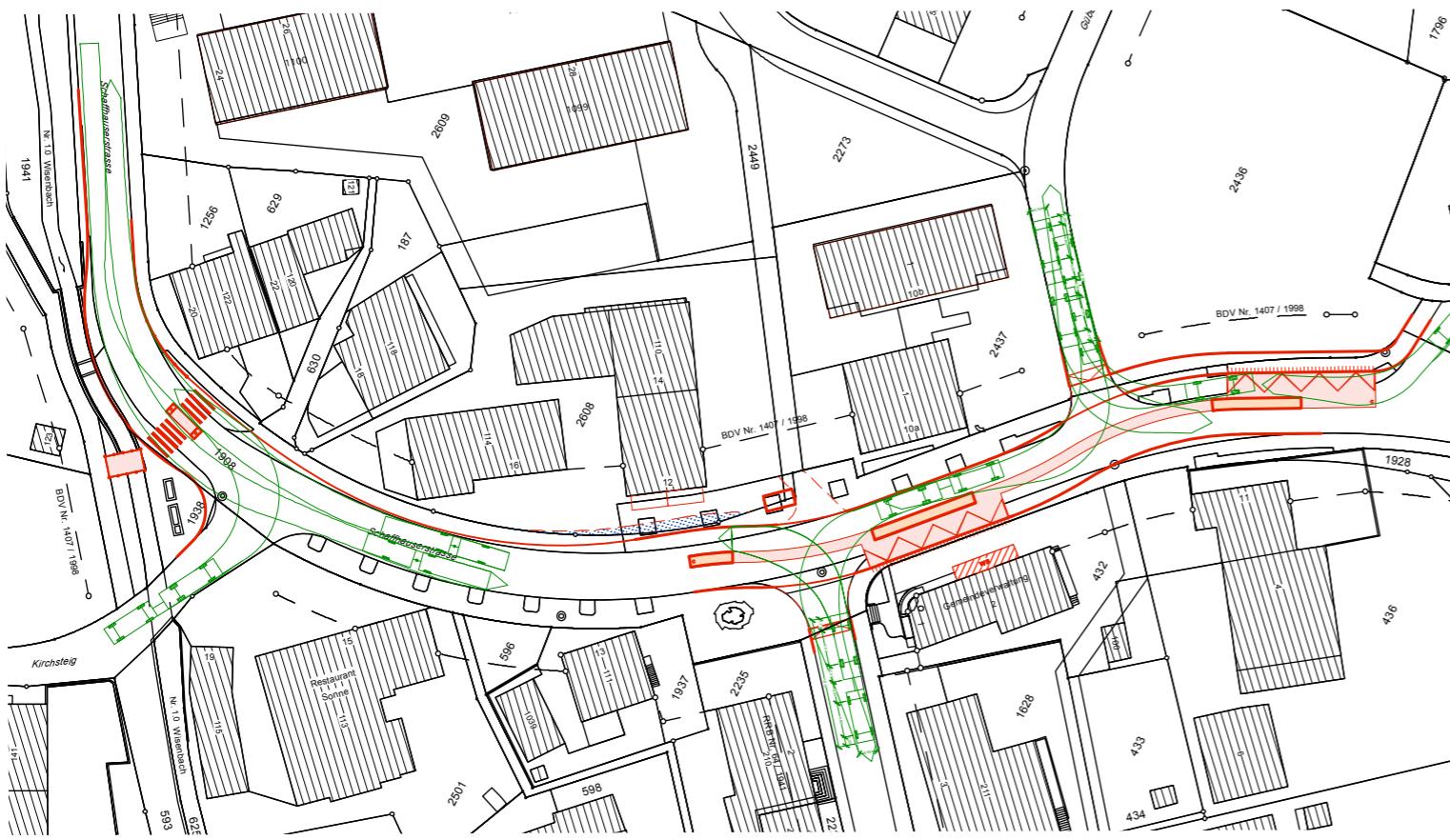
1:500

Suter • von Känel • Wild • AGOrts- und Regionalplaner FSU sia
Förlibuckstrasse 30 8050 Zürich

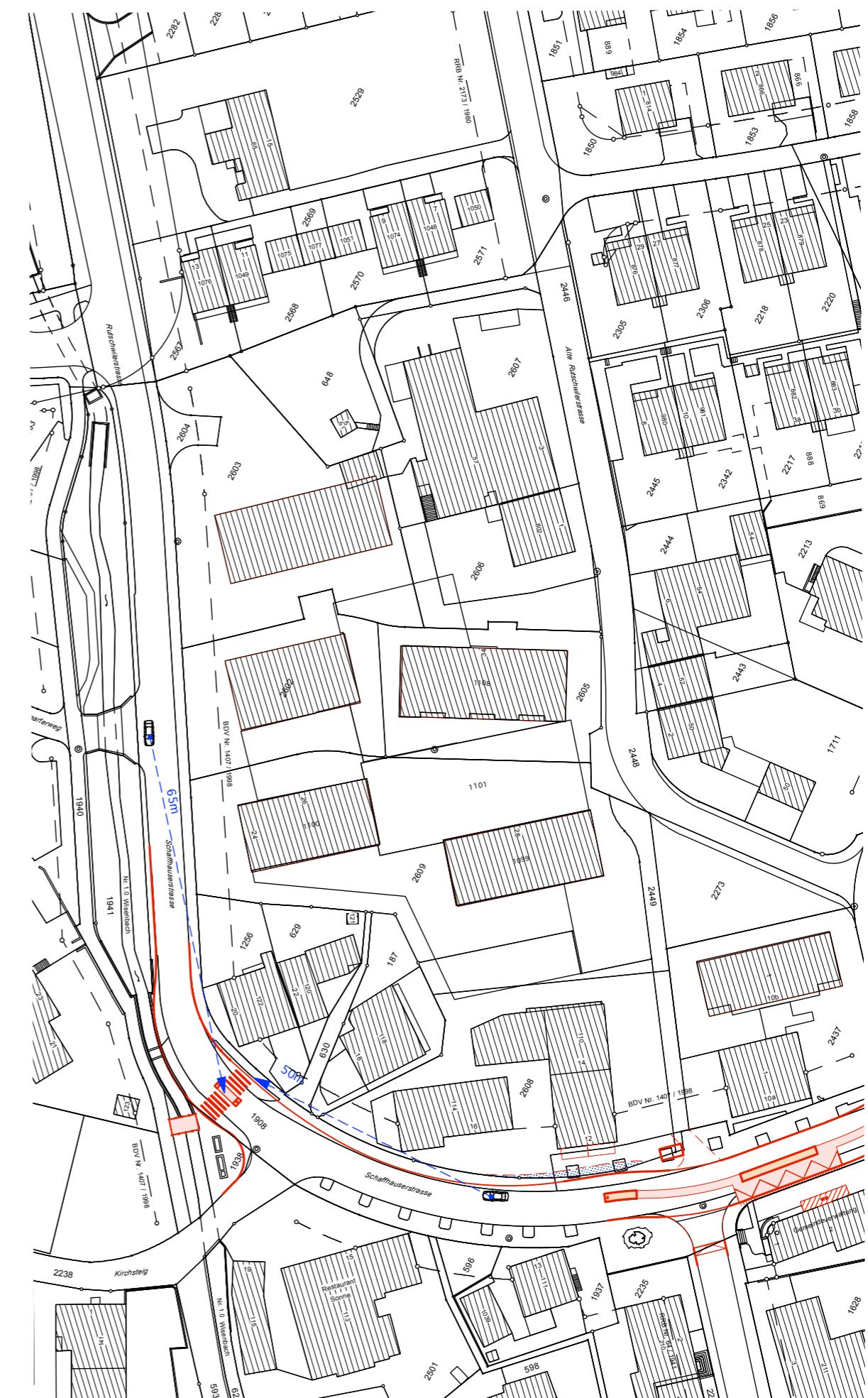
Telefon 044 315 13 90 Fax 044 315 13 99 info@skw.ch 37495 - 16.1.2013

Situation

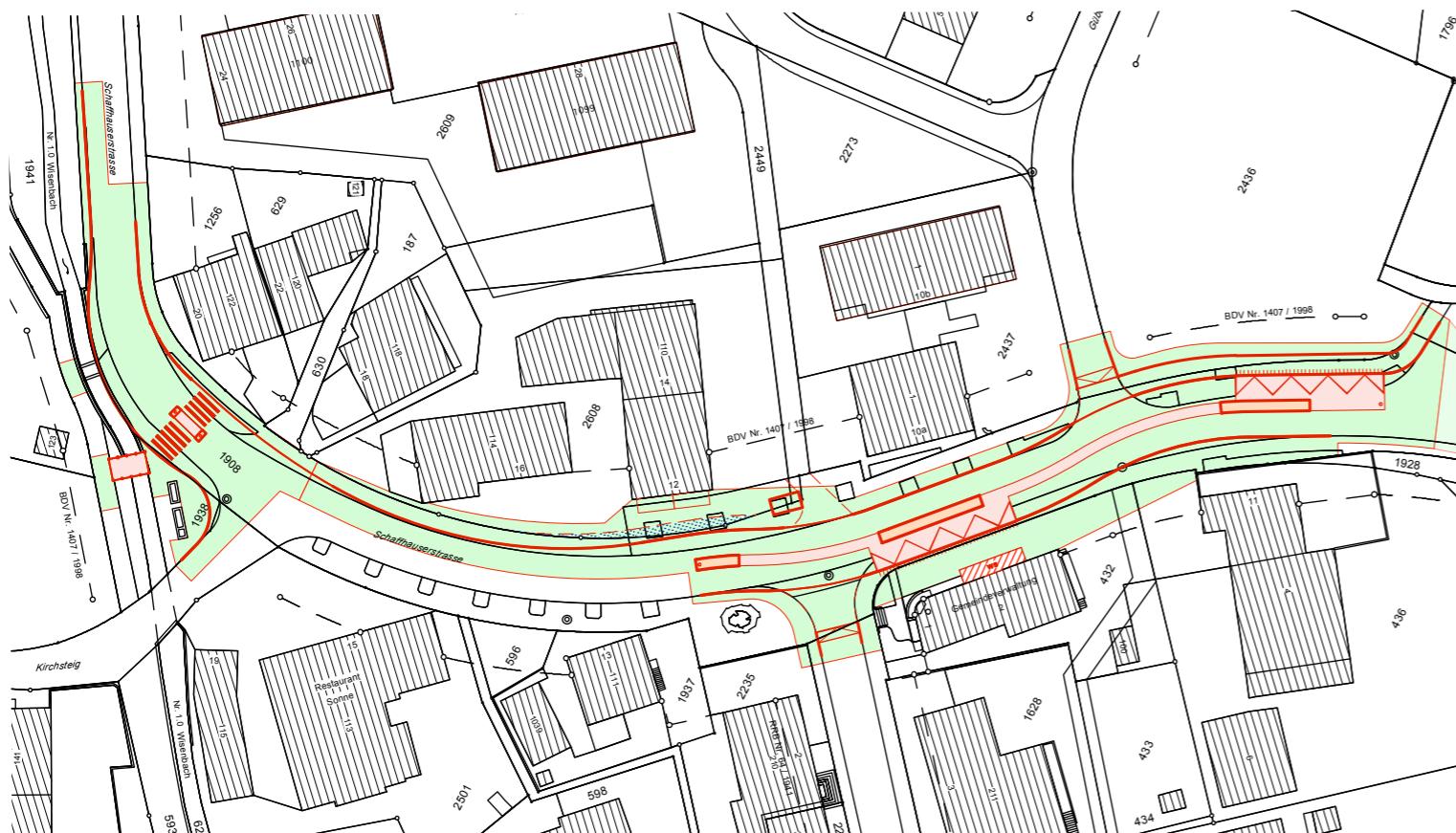
Nachweis Befahrbarkeit (Schleppkurven)



Sichtweiten



Flächen Kostenschätzung



GLP-Dokumente zur Schaffhauserstrasse

22. 11. 2022 [Dossier "Schaffhauserstrasse" ist online](#) (Hettlinger Zytig)

15. 11. 2022 [Vergleich von Tempo 30-40-50-Lösungen](#)

4. 11. 2022 [Warten auf Tempo-30-Unterlagen](#) (Hettlinger Zytig)

13. 10. 2022 [Vernehmlassung Vorprojekt 2022](#)

1. 10. 2022 [Medienmitteilung zum Vorprojekt 2022](#)

3. 9. 2021 [Tempo 30 und Haltebuch](#) (Hettlinger Zytig)

23. 8. 2021 [Vernehmlassung Vorprojekt 2021](#)

6. 9. 2019 [Entschleunigen statt verstopfen](#) (Hettlinger Zytig)

Artikel für die HZ 10/2022, erstellt am 22. November 2022

Das Dossier «Schaffhauserstrasse» ist online

Seit einigen Monaten diskutieren wir in Hettlingen engagiert über die Neugestaltung der Schaffhauserstrasse. Leider geht es meist nur um eines: wie schnell soll man fahren dürfen: Tempo 50, 40 oder 30?

Die Tempo-Frage ist wichtig, kommt aber erst an zweiter Stelle. Zuerst ist doch festzulegen, welche Ziele mit dem Neubau erreicht werden sollen: zum Beispiel mehr Sicherheit, flüssiger Verkehr, weniger Lärm und mehr Charme im Dorfzentrum.

Erst, wenn die Ziele bestimmt sind, kann man übers Tempo reden: Mit welchem Tempo-Regime lassen sich die anvisierten Ziele einfach und kostengünstig erreichen?

hettlingen.grunliberale.ch/Schaffhauserstrasse.html

Um die Diskussion über Ziele fürs Dorfzentrum und die optimale Tempolimite zu versachlichen, hat die GLP Hettlingen ein Online-Dossier «Schaffhauserstrasse» zusammengestellt. Es wird laufend ergänzt und ist bequem von zu Hause aus einsehbar.

So erfährt man zum Beispiel, welche Ziele der Gemeinderat Hettlingen selbst in seinem Leitbild «Weiterentwicklung Dorfkern» für diesen Strassenabschnitt aufgestellt hat. Man kann sich informieren über moderne Prinzipien des Strassenbaus im Siedlungsraum. Oder man kann die gesetzlichen Vorschriften einsehen, die es bei der Strassengestaltung oder beim Wunsch nach einem Fussgängerstreifen einzuhalten gilt.

Besonders interessant und auch tröstlich ist der «Medienspiegel», der ebenfalls zum Dossier gehört. Er zeigt: Hettlingen ist nicht allein mit seiner komplizierten Diskussion über die Neugestaltung des Dorfzentrums. Fast wöchentlich gibt es neue Zeitungsberichte über – oft umstrittene – Strassenprojekte in anderen Ortschaften.

«Strassen der Zukunft»

Diese Berichte haben etwas gemeinsam: Sie zeigen, dass der Strassenbau im Siedlungsgebiet einen rasanten Wandel durchmacht. Zentrales Merkmal ist, dass heute die Verkehrsleistung einer Strasse weiter eine wichtige Rolle spielt. Zusätzlich haben Ziele wie Sicherheit, Aufenthaltsqualität und Lärmschutz deutlich an Bedeutung gewonnen. «Strassen der Zukunft» nennt der Kanton Zürich diese Philosophie in seinen Unterlagen.

Die GLP Hettlingen lädt Sie ein, das Dossier «Schaffhauserstrasse» zu besuchen, vielleicht hilft es weiter bei der Meinungsbildung.

Mit freundlichen Grüßen

Konrad Wepfer
GLP Hettlingen

Dossier «Schaffhauserstrasse»
hettlingen.grunliberale.ch/Schaffhauserstrasse.html

Strassengestaltung im Siedlungsbereich, insbesondere Dorfzentren

Vorlage Ingesa, ergänzt von Konrad Wepfer (GLP Hettlingen), Stand: 15. November 2022

Ausgangslage: Die Schaffhauserstrasse ist klassiert als einfache Gemeindestrasse ([RWU-Richtplan Verkehr](#)). Sie ist nicht einmal als regionale Verbindungsstrasse eingetragen, schon gar nicht als Hauptverkehrsstrasse oder als [Durchgangsstrasse](#). Daher sind die Gestaltungsmöglichkeiten für die Gemeinde grösser, doch selbstverständlich auch nicht unbegrenzt.

Welche Ziele verfolgen wir?					
Aufenthaltsqualität		Steigern (4) (12)	Steigern (4) (12)		(4) Kanton Zürich: Staatsstrassen der Zukunft, 2022 (12) Gemeinde Hettlingen: Leitbild Weiterentwicklung Dorfkern
Wohnqualität		Steigern (5) (12)	Steigern (5) (12)		(5) Kanton Zürich: Gestaltung Staatsstrassen, 2022 (12) Gemeinde Hettlingen: Leitbild Weiterentwicklung Dorfkern
Verkehrsfluss		Langsamer, meist stabil (9)	Langsamer,meist stabil (9)		(9) SVI: Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen, 2021
Scharnier zwischen Dorfteilen		Verbessern (12)	Verbessern (12)		(12) Gemeinde Hettlingen: Leitbild Weiterentwicklung Dorfkern
Immobilienpreise/Mieten		Steigen (6)	Steigen (6)		(6) Alltagswissen
Durchwegung		Verbessern (12)	Verbessern (12)		(12) Gemeinde Hettlingen: Leitbild Weiterentwicklung Dorfkern

Welches Tempo-Regime erfüllt die meisten Ziele?

	von Ingesa-Tabelle	eigene Tabelle	eigene Tabelle	von Ingesa-Tabelle	von Ingesa-Tabelle	
	Tempo-30-Zone	Tempo-30-Zone	Tempo-30-Strecke	Tempo-40-Strecke	Tempo 50 generell	
Verkehrsgutachten	zwingend notwenig (1)	Nein siedlungsorientiert (10)	zwingend notwendig	zwingend notwendig	nicht zwingend	(1) Verordnung des UVEK, ja verkehrsorient, (10) BR-Beschluss
Eingangstor	zwingend notwendig	zwingend notwendig	nicht zwingend	nicht zwingend	nicht zwingend	(1) Verordnung des UVEK
Verkehrsberuhigungselemente	ev. notwendig (1)	früher oft, heute selten (8) (9)	keine	keine	keine	(1) Verordnung des UVEK (8) Kanton Zürich: Strassenraumgestaltung, 2022 (9) SVI: Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen, 2021
Fahrbahnbreite 6.50 m (bestehend)	zulässig / nicht ideal	zulässig, kein Nachteil	Zulässig, kein Nachteil	zulässig	zulässig	
Kernfahrbahn	nicht zulässig	nicht zulässig	nicht zulässig	nicht zulässig	nicht zulässig	
Mischverkehr	zulässig	zulässig, erwünscht (4) (9)	zulässig, erwünscht (4) (9)	zulässig / nicht erwünscht	zulässig / nicht erwünscht	(4) Kanton Zürich: Staatsstrassen der Zukunft, 2022 (9) SVI: Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen, 2021
Fahrbahnhaltestelle Bus	zulässig	zulässig	zulässig	zulässig	zulässig	
Bushaltestelle mit Bucht	zulässig	zulässig	zulässig	zulässig	zulässig	
Einmündung "kein Vortritt"	nicht zulässig	Sonderlösungen möglich (11)	zulässig	zulässig	zulässig	(1) Verordnung des UVEK (11) Google maps street view: Bergün
Trottoirüberfahrt	nicht zulässig	nicht zulässig	zulässig	zulässig	zulässig	(1) Verordnung des UVEK
Aufgelöste Strassengeometrie	zulässig	zulässig	nicht zulässig	nicht zulässig	nicht zulässig	
Parkplätze	Parkfelder	Parkfelder	Parkfelder	Parkfelder	Parkfelder	
Fussgängerstreifen	Nicht zulässig: Doch, mit positivem Gutachten	Zulässig, mit positivem Gutachten (13)	Zulässig, mit positivem Gutachten	Zulässig nur mit positivem Gutachten	Zulässig nur mit positivem Gutachten	(1) Verordnung des UVEK (13) Fussverkehr Schweiz: Fussgängerstreifen in T30-Zonen
F-Übergang ohne Insel	unnötig	unnötig	zulässig	zulässig	zulässig	
F-Übergang mit Insel	nicht zulässig	nicht zulässig	zulässig	zulässig	zulässig	
Überholverbot	nicht praktikabel	nicht praktikabel	nicht praktikabel	nicht praktikabel	nicht praktikabel	
Anhalteweg	(20 Meter, kw)	20 Meter (8)	20 Meter (8)	(28 Meter, Berechnung kw)	(38 Meter)	(8) bfu: Mit Tempo 30 die Verkehrssicherheit erhöhen, 2020
Risiko Unfalltod	(6 %, kw)	6 Prozent (8)	6 Prozent (8)	(14 %, kw)	(29 %, kw)	(8) bfu: Mit Tempo 30 die Verkehrssicherheit erhöhen, 2020
Lärm		Halbierung des Lärms (2)	Halbierung des Lärms (2)			(2) Lärm.ch: Gängige Irrtümer zu Tempo 30
Abgase		Umstritten (3)	Umstritten (3)			(3) diverse Zeitungsartikel
Blaulicht-Organisation						
Maximalgeschwindigkeit		69 km/h (7)	69 km/h (7)			(7) Strassenverkehrsgesetz, Artikel 90

Neugestaltung Schaffhauserstrasse

Warten auf Tempo-30-Unterlagen

Der Gemeinderat Hettlingen hat sein Vorprojekt für die Schaffhauserstrasse vorgestellt - das dritte seit 2013. Doch am Info-Anlass vom 1. Oktober 2022 blieben wichtige Fragen zum Bauprojekt und zum Vorgehen offen. Mehrere TeilnehmerInnen vermissten konkrete Abklärung zu Tempo 30 (T30). Der Gemeinderat wurde aufgefordert, diesen Mangel zu beheben.

Schon drei Mal hat die Gemeinde Hettlingen eine Vorstudie zur Schaffhauserstrasse finanziert: 2013, 2021 und 2022. Die GLP Hettlingen anerkennt, dass das jüngste Vorprojekt 2022 Verbesserungen bringt, zum Beispiel die Zahl und Lage der Fussgängerstreifen. Zudem wird der Baumbestand gegenüber dem Vorprojekt 2021 geschont.

Doch drei Bereiche lassen sich weiter optimieren:

- Erstens ist und bleibt Tempo 30 der Königsweg für eine siedlungsorientierte Strasse.
- Zweitens braucht es bei der Mitteldorfstrasse keine Verkehrsinsel - das spart 300 000 Franken.
- Drittens überzeugt die Bushaltestelle «Dorf» noch nicht, weil die Nutzung der alten Kanzlei eingeschränkt würde.

Vorprojekt 2022 mit Lücke

Zahlreiche TeilnehmerInnen haben am 1. Oktober ihre Anliegen vorgebracht. Am häufigsten wurde bemängelt, dass das Projektteam des Gemeinderates Tempo 30 nicht prüfte, also auch keine Auskunft geben konnte zu Vor- und Nachteilen für Verkehr/Siedlungsraum oder zu den Kosten.

Diese Lücke erstaunt, weil sich die Bevölkerung in der Vernehmlassung 2021 vielfach für Tempo 30 ausgesprochen hat. Die GLP Hettlingen weiss mit Sicherheit, dass über 100 Personen im Herbst 2021 einen Antrag für T30 unterschrieben haben. 100 Personen in einer Vernehmlassung sind keine «quantité négliable», die man übergehen sollte.

Das eigene Leitbild ernst nehmen

Der Verzicht auf eine T30-Abklärung erstaunt auch aus einem zweiten Grund: Der Gemeinderat selbst stuft die Schaffhauserstrasse explizit als «siedlungsorientiert» ein. So heisst es im Leitbild «Weiterentwicklung Dorfkern» auf Seite 26: «Eine siedlungsorientierte und begegnungsfreundliche Straßenraumgestaltung wird ein wichtiger Faktor für die Aufwertung der Schaffhauserstrasse sein.»

Wer in seinem Leitbild eine siedlungsorientierte Strasse postuliert, muss auch Ja sagen zur Abklärung von T30. Denn mit Tempo-30-Lösungen gelingt es am besten, Strassen mit Mischverkehr im Siedlungsgebiet zu beruhigen. (Quelle: «Mit Tempo 30 die Verkehrssicherheit erhöhen», BFU 2020)

Noch am Info-Anlass wurde mehrfach verlangt, dass Unterlagen zu Tempo 30 nachzuliefern seien. Es gehe um ein Millionenprojekt, da sei es angebracht, Alternativen ernsthaft abzuklären.

Einfacher zu einer T30-Vorstudie

Die Gelegenheit, eine T30-Vorstudie nachzuholen, ist optimal: Ab Januar 2023 ist für siedlungsorientierte Straßen kein Gutachten mehr nötig. Diese Erleichterung hat der Bundesrat kürzlich beschlossen. Es wird also einfacher, eine Tempo-30-Lösung zu planen, wobei neben einem Bauingenieur auch einE SiedlungsplanerIn ihr Fachwissen einbringen sollte.

Auch der Blick über die Gemeindegrenze hinaus bestätigt, dass Tempo 30 eine Erfolgsgeschichte ist. Schweizweit wird nicht nur auf Quartier- und Sammelstrassen das Tempo reduziert, sondern sogar auf ausgewählten Hauptstrassen. (Quelle: «Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen», Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure 2021).

Ein Entscheid für Jahrzehnte

Damit zurück zur Schaffhauserstrasse in Hettlingen: Für die nächste Projektierungsphase sind Offenheit und Kreativität nötig. Die Investition von mehr als einer Million Franken muss sich lohnen. Denn die neue Schaffhauserstrasse wird das Zusammenleben im Dorf und das Dorfbild auf Jahrzehnte hinaus prägen.

Die GLP Hettlingen wird sich engagiert für eine einfache, sichere und kostengünstige Lösung einsetzen. Unser Ziel ist, das definitive Projekt mit Überzeugung an der Urne unterstützen zu können.

Freundlichen Dank für Ihr Interesse.

Konrad Wepfer
GLP Hettlingen

Weitere Unterlagen und Pläne auf <http://hettlingen.grunliberale.ch/Schaffhauserstrasse.html>

Stellungnahme zum Vorprojekt Schaffhauserstrasse 2022



Donnerstag, 13. Oktober 2022

Mehr Sicherheit, weniger Kosten Erneuerung der Schaffhauserstrasse optimieren

Die GLP Hettlingen hat den jüngsten Vorschlag für die Neugestaltung der Schaffhauserstrasse im Dorfzentrum diskutiert. Das Vorprojekt 2022 bringt zwar Verbesserungen, aber es lässt sich weiter optimieren.

- Am wichtigsten: Statt Tempo 40 ist Tempo 30 einzuführen. Nur eine Tempo-30-Zone bringt optimale Sicherheit und steigert die Lebensqualität. Genau diese Ziele verfolgt das Leitbild «Weiterentwicklung Dorfkern» für diese siedlungsorientierte Strasse.
- Grosses Sparpotential: der «Übergang Mitteldorfstrasse» ist überdimensioniert, ein einfaches «Kissen» erfüllt den Zweck viel besser und spart 300 000 Franken.

1. Einleitung

Die GLP Hettlingen hat das Vorprojekt 2022 der Gemeinde an ihrer Sitzung vom 28. September 2022 besprochen und mit der eigenen Vernehmlassung vom August 2021 zum Vorprojekt 2021 verglichen. Die GLP Hettlingen hat auch am Info-Anlass vom 1. Oktober 2022 teilgenommen, sich dort an der Diskussion beteiligt und drei Vorschläge zur Optimierung gemacht.

Die GLP anerkennt, dass das Vorprojekt 2022 einige Verbesserungen gegenüber dem Vorprojekt 2021 bringt. So wird auf den Umbau des «Sonnenrankes» verzichtet. Auch sollen die bestehenden zwei Fussgängerstreifen beibehalten werden. (Ob die Kantonspolizei dies bewilligt, ist noch unklar.) Positiv am Vorprojekt 2022 ist weiter, dass die Bäume an der Schaffhauserstrasse geschont werden.

2. Optimierung

Die GLP Hettlingen schlägt dem Gesamtgemeinderat und der Projektgruppe (Armand Buchmann und Dominik Krebs) vor, drei Vorschläge umzusetzen:

2.1. Statt Tempo 40 ist Tempo 30 einzuführen

Das Risiko eines tödlichen Unfalls ist bei Tempo 30 im Vergleich zu Tempo 40 nur halb so gross, auch das generelle Unfallrisiko und die Schwere von Unfällen sind kleiner. Das hat erstens mit Physik zu tun, und zweitens mit Verkehrpsychologie: Tempo 30 macht den Verkehr ruhiger und langsamer. So bleibt allen Verkehrsteilnehmern mehr Zeit zum Beobachten, Einschätzen und Reagieren.

Unter gewissen Bedingungen sind auch in einer Tempo-30-Zone Fussgängerstreifen möglich bzw. lässt sich der Rechtsvortritt aufheben. Diese Bedingungen sind für Hettlingen konkret zu prüfen, und das Ergebnis ist öffentlich zu präsentieren.

Die GLP Hettlingen hat in ihrer Vernehmlassung zum Vorprojekt 2021 ausführlich dargelegt, welche Vorteile eine Tempo-30-Zone bringt. Wir verzichten hier auf eine Wiederholung.

2. 2. Der «Übergang Mitteldorfstrasse» ist als «Kissen» auszubauen

Die vorgeschlagene Verkehrsinsel auf der Höhe Mitteldorfstrasse verbessert die Sicherheit nicht. Den Autofahrern wird durch die zwei grosszügigen Fahrbahnen «freie Fahrt» signalisiert, statt «Achtung - Querverkehr». Das erhöht tendenziell das Fahrtempo.

Velofahrer werden die Verkehrsinsel zur Querung der Schaffhauserstrasse meiden, sie müssten sonst zweimal statt nur einmal anhalten und wieder anfahren. Zudem müssten sie sich auf engem Raum mit den Fussgängern kreuzen.

Auch für Fussgänger ist der Nutzen zweifelhaft. Die Verkehrsinsel bringt ihnen zwar vermeintlich Sicherheit. Aber der Weg über die zwei Fahrspuren bleibt ohne Schutz, da kein Fussgängerstreifen vorgesehen ist. Das ist vor allem für Kinder mit ihrer eingeschränkten Konzentration und Sichtweite ein Nachteil.

Einfacher und besser ist ein «Kissen» wie beim Kindergarten Stationsstrasse. Es beruhigt den Verkehrsfluss. Autos, Velofahrer und Fussgänger haben mehr Zeit, sich zu orientieren und arrangieren. Das «Kissen» wird als gemeinsamer Verkehrsraum wahrgenommen und mahnt Kooperation an.

Zudem ist ein «Kissen» viel billiger als eine Verkehrsinsel. Die Ersparnisse werden auf 300 000 Franken geschätzt. Im Falle von Tempo 30 könnte sogar ein farbiger Belag für den Kreuzungsbereich genügen.

2. 3. Die Bushaltestelle Variante «Sagipark» ist sicherer als die Variante «Dorf kompakt»

Der Gemeinderat bezeichnet die Variante «Dorf kompakt» zwar als «Bestvariante». Aber er bemängelt selber, dass Veloständer und Warteraum die angrenzende Parzelle 432 (alte Gemeindekanzlei) belasten werden. Dadurch vermindert sich der Wert dieses Grundstückes, und seine künftige Gestaltung wird eingeschränkt.

Neben einer Dienstbarkeit auf der Parzelle 432 hat die Variante «Dorf kompakt» weitere Nachteile: Wartende Passagiere sowie das haltende Postauto (westseitig) versperren die Sicht für jene Verkehrsteilnehmer, die von der Stationsstrasse kommen oder in die Stationsstrasse einbiegen.

Gegenüber heute ergeben sich zusätzliche Konflikte: Autofahrer und Velofahrer Richtung Winterthur werden die Kreuzung freihalten wollen und deshalb auf der geplanten Fahrbahn am wartende Postauto vorbeifahren. Dabei können Autos die Velofahrer ist diesem Kanal (ca. 3,5 m) einklemmen, besonders dann, falls gleichzeitig auch ostseitig ein Postauto hält.

Gefährlich und gefährdet sind schliesslich die Fussgänger, die schon heute (oft undiszipliniert) vor und hinter den Postautos die Strasse queren. Mit der Variante «Dorf kompakt» werden sie neu auf Autos treffen, die mit 40 km/h fahren dürfen und eine vermeintlich freie Fahrbahn vor sich haben.

Besser als die Variante «Dorf kompakt» schneidet im Vergleich die Variante «Sagipark» ab, die ebenfalls im Vorprojekt 2022 aufgeführt wird. Die Variante «Sagipark» bringt die beste Entflechtung der Kanzleikreuzung und steigert daher die Sicherheit am meisten.

Mit der Variante «Sagipark» kann die Kanzleikreuzung Richtung Winterthur nicht mehr verstopfen. Die Sicht auf die Kreuzung bleibt aus jeder Fahrrichtungen und allen Querstrassen unverstellt. Es gibt keine kurzfristigen, aber gefährlichen Übernutzungen der Kreuzung, weil westseitig keine Busse Fahrgäste ein- und ausladen.

Aus diesen Gründen hat die GLP Hettlingen beschlossen, ihren ursprünglichen Vorschlag «Haltebucht vis-à-vis Garage Reusser» vom Sommer 2019 zurückzuziehen und neu die Variante

«Sagipark» der Projektgruppe zu unterstützen.

Es ist der GLP Hettlingen klar, dass die Variante «Sagipark» dem Leitbild «Weiterentwicklung Dorfkern» widerspricht. Daher erstaunt es, dass die Projektgruppe diese Variante noch einmal im Vorprojekt 2022 präsentiert hat. Warum? Hat die Projektgruppe eine Neueinschätzung gemacht? Immerhin ist für die Variante «Sagipark» genug Land im Eigentum der Gemeinde für Warteraum und Veloständer vorhanden.

Leider war es am Infoanlass vom 1. Oktober 2022 noch nicht möglich, diese Frage zu klären. Die GLP Hettlingen bittet um eine Stellungnahme und dankt im Voraus für eine Antwort.

3. Weiteres Vorgehen

Die GLP Hettlingen schlägt vor, jetzt rasch ein Vorprojekt für eine Tempo-30-Zone zu erstellen. Anschliessend findet ein öffentlicher Vergleich mit der Variante Tempo 40 statt. Erst nach diesem Vergleich wird ein Ausführungsprojekt für die Urnenabstimmung erstellt.

Neben den inhaltlichen Vorteilen (Punkt 2.1.) sprechen vier weitere Gründe für ein Vorprojekt für eine Tempo-30-Zone:

3.1. Tempo-30-Zone neu ohne Gutachten

Ab 1. Januar 2023 ist kein Gutachten mehr nötig, falls man auf einer nicht verkehrsorientierten Strasse eine Tempo-30-Zone einrichten will (nicht verkehrsorientiert heisst umgangssprachlich siedlungsorientiert.) Diese Neuerung macht ein Vorprojekt billiger und schneller.

Hier ein Ausschnitt aus der Medienmitteilung der Bundesverwaltung:

Bern, 24.08.2022 - Der Bundesrat hat heute beschlossen, dass die Behörden ab 1. Januar 2023 kein Gutachten mehr erstellen müssen, um auf nicht verkehrsorientierten Strassen Tempo-30-Zonen anzurufen. Damit baut er bürokratische Hürden ab und vereinfacht die Schaffung von Tempo-30-Zonen. Zudem räumt er den Behörden mehr Ermessensspielraum ein: Sie können Tempo-30-Zonen neu auch zur Erhöhung der Lebensqualität einführen.

Link Medienmitteilung: <https://www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-90055.html>

3.2. Ein siedlungsorientierter Straßenabschnitt

Die Projektgruppe ist sowohl in der Vorstudie 2021 wie auch in der Vorstudie 2022 implizit und explizit von einer verkehrsorientierten Strasse ausgegangen. Diese Ausgangslage widerspricht direkt dem Leitbild «Weiterentwicklung Dorfkern». Denn das Leitbild bezeichnet den projektierten Abschnitt der Schaffhauserstrasse als siedlungsorientierte Strasse.

Zitat aus dem Leitbild vom 21. Oktober 2019, Seite 26:

«Mit der Umgestaltung der Stationsstrasse 2002 ist in Hettlingen schon einmal eine verkehrsbelastete Strasse zugunsten der Siedlungsqualität verändert worden. Auch wenn der Zielzustand sich von der Stationsstrasse unterscheiden soll, so gilt es, sich daran ein Beispiel zu nehmen. Eine siedlungsorientierte und begegnungsfreundliche Straßenraumgestaltung wird ein wichtiger Faktor für die Aufwertung der Schaffhauserstrasse sein.»

3.3. Den gleichen Fehler nicht zweimal machen

2002 hat Hettlingen den östlichen Teil der Stationsstrasse im Dorfzentrum umgebaut. Damals sprachen

die Behörden noch von einer «Begegnungszone», auch sie wollten einen anwohner- und benutzerfreundlichen Strassenraum gestalten. Sie experimentierten damals mit einer «aufgelösten Strassengeometrie», aber beliessen die Maximalgeschwindigkeit bei 50 km/h.

Das Experiment hat zuerst nicht funktioniert. Wegen Tempo 50 dominierten die Autos das Verkehrsgeschehen weiter und machten gestalterische Strassenelemente wirkungslos. Statt mehr Sicherheit gab es mehr Verwirrung und Risiko.

Erst dank der nachträglichen Einrichtung einer Tempo-30-Zone hat sich die Situation verbessert. Es ist ein Strassenraum entstanden, wo zwar weiterhin Konflikte entstehen. Aber das angepasste Tempo ermöglicht ein entspannteres Neben- und Miteinander der Verkehrsteilnehmer.

Die GLP Hettlingen bittet den Gemeinderat dringend, den Fehler von damals nicht zu wiederholen. Wer eine siedlungsorientierte Strasse postuliert, muss auch Ja sagen zum langsamen Verkehr. Sonst lassen sich Ziele wie mehr Sicherheit, mehr Aufenthaltsqualität und weniger Lärm nicht erreichen.

Der rasante Vormarsch von Tempo-30-Zonen in vielen Ortschaften der Schweiz zeigt deutlich, dass sich diese Erkenntnis durchsetzt. Nicht nur auf Quartier- und Sammelstrassen wird Tempo 30 eingeführt, neuerdings sogar auf ausgewählten Hauptstrassen.

3.4. Kosten eines Vorprojektes für eine Tempo-30-Zone

Es ist klar, dass ein Vorprojekt für eine Tempo-30-Zone auch Kosten verursacht. Doch jetzt ist nachzuholen, was man bisher unterlassen hat.

Bisher wurden drei Vorprojekte zur Neugestaltung der Schaffhauserstrasse erstellt:

- 2013, mit Tempo 50 und mit einem Fussgängerstreifen im «Sonnenrank»; mit Gemeinderat Markus Bossart und Gemeinderätin Marianne Zanola sowie dem Büro Suter-von-Känel-Wild AG
- 2021, mit Tempo 50 und mit einem Fussgängerstreifen im «Sonnenrank»; mit Gemeinderat Armand Buchmann sowie Dominik Krebs vom Büro Ingesa AG
- 2022, mit Tempo 40 und mit zwei Fussgängerstreifen; mit Gemeinderat Armand Buchmann sowie Dominik Krebs vom Büro Ingesa AG

Diese drei Vorstudien haben auch Geld gekostet. Sie haben sich aber nicht mit Tempo 30 befasst, obwohl sich immer mehr HettlingerInnen eine verkehrsberuhigte, attraktive und sichere Schaffhauserstrasse wünschen. Das hat sich spätestens an den Partizipationsanlässen zu den Vorprojekten 2021 und 2022 deutlich gezeigt.

4. Schlussbemerkung

Die GLP Hettlingen dankt dem Gemeinderat und der Projektgruppe für eine offene Haltung in Bezug auf die Neugestaltung der Schaffhauserstrasse. Die GLP Hettlingen wird den weiteren Prozess aufmerksam begleiten und ist gerne zur Zusammenarbeit bereit.

Unser Ziel ist, das definitive Projekt mit Überzeugung an der Urne unterstützen zu können.

Mit bestem Dank für Ihr Interesse und freundlichen Grüßen

Konrad Wepfer
GLP Hettlingen

Medienmitteilung zum Vorprojekt Schaffhauserstrasse in Hettlingen



Samstag, 1. Oktober 2022

Mehr Sicherheit, weniger Kosten Projekt Schaffhauserstrasse nachbessern

Die GLP Hettlingen hat das Vorprojekt des Gemeinderates Hettlingen für die Schaffhauserstrasse im Dorfzentrum diskutiert. Die GLP Hettlingen ist einstimmig der Meinung, dass noch Verbesserungen möglich sind. Am wichtigsten: nur eine Tempo-30-Zone bringt die nötige Sicherheit für starke und schwache Verkehrsteilnehmer und verbessert die Lebensqualität der Anwohner an diesem Strassenabschnitt, der gemäss Leitbild der Gemeinde Hettlingen siedlungsorientiert gebaut werden soll.

Die GLP Hettlingen hat das Vorprojekt der Gemeinde an ihrer Sitzung vom 28. September 2022 vorbesprochen und mit der eigenen Vernehmlassung vom August 2021 verglichen. Erfreulich ist, dass das Vorprojekt die bestehenden zwei Fussgängerstreifen beibehält. Positiv ist weiter, dass der Baumbestand an der Schaffhauserstrasse geschont wird.

Es bleiben aber drei Vorbehalte gegen das Vorprojekt:

1. Tempo 30 ist und bleibt besser als Tempo 40. Das Risiko eines tödlichen Unfalls ist bei Tempo 30 im Vergleich zu Tempo 40 nur halb so gross, auch das generelle Unfallrisiko und die Schwere von Unfällen sind kleiner. Auch in einer Tempo-30-Zone sind Fussgängerstreifen möglich und der Rechtsvortritt lässt sich aufheben. Das Bewilligungsverfahren ist im Moment im Wandel, hier sind alle Möglichkeiten ausschöpfen.

2. Der «Übergang Mitteldorfstrasse» ist als «Kissen» auszubauen. Die vorgeschlagene Verkehrsinsel an dieser Stelle ist mit Kosten von 390 000 Franken überteuert. Statt dessen ist ein «Kissen» wie beim Kindergarten Stationsstrasse zu bauen, um den Velo- und Fussweg an dieser Kreuzung zu sichern. Die Ersparnisse werden auf 300 000 Franken geschätzt. (Im Falle von Tempo 30 ist blos ein farbiger Belag für den Übergangsbereich zu prüfen).

3. Die Bushaltestelle «Dorf kompakt» überzeugt nicht. Der Gemeinderat bezeichnet sie zwar als «Bestlösung». Aber er merkt selber an, dass die Lösung für Veloständer und Warteraum nicht befriedige. Die GLP Hettlingen fürchtet weiter, dass die geplante Haltebucht zu gefährlichen Überholmanövern führt und die freie Sicht beeinträchtigt. Besser ist die Variante «Sagipark» aus dem Vorprojekt: Mit dieser Variante wird der Verkehr vor der alten Kanzlei konsequent entflechtet, die Sicht auf der Kanzleikreuzung bleibt unverstellt, Überholen ist auf der Höhe Sagipark ohne Gefahr möglich, und es hat mehr als genug Platz für Veloständer und Warteraum.

Die GLP Hettlingen wird ihre Einwände gegen das Vorprojekt Schaffhauserstrasse im Rahmen der zweiten Partizipation dem Gemeinderat übergeben. Sie hofft, dass das definitive Projekt diese wichtigen Punkte möglichst vollständig übernimmt. Gerne würde die GLP ein definitives Projekt, das in diesem Sinne optimiert wird, an der Urnenabstimmung unterstützen.

Konrad Wepfer (079 566 08 66)

GLP Hettlingen

Mehr Lebensqualität im Dorfzentrum

Tempo 30 und Haltebucht

Die Schaffhauserstrasse im Bereich der Kanzleikreuzung soll neu gestaltet werden. Die glp Hettlingen schlägt vor, erstens eine Tempo-30-Zone einzurichten und zweitens für den Bus eine westseitige Haltebucht «Dorf» zu bauen, wo Autos den Bus ohne Gefahr überholen können. Mit diesen zwei Hauptmassnahmen lässt sich der Verkehr beruhigen und das Dorfzentrum attraktiver gestalten. Zudem müssen nur wenige Bäume gefällt werden.

Zur Vorgeschichte: Der Gemeinderat hat am 26. Juni 2021 einen Info-Anlass durchgeführt und seinen Vorschlag für eine neue Schaffhauserstrasse vorgestellt. Gleichzeitig hat er die Bevölkerung eingeladen, bis am 5. September eigene Vorschläge zu machen.

Die glp Hettlingen hat diese Einladung angenommen und ihre Vorschläge Mitte August eingereicht. Neben der Tempo-30-Zone und einer westseitigen Haltebucht auf Höhe der Garage Reusser will die glp auch die beiden Fußgängerstreifen bei der Kanzleikreuzung und am Henggarterweg beibehalten. Beide Fußgängerstreifen sind Teil eines Schulweges und damit auch innerhalb einer Tempo-30-Zone bewilligungsfähig.

Fünf wichtige Ziele

Mit diesen Massnahmen lassen sich fünf wichtige Ziele erreichen:

1. Die Verkehrsfläche wird geschickt unter Autos, Fußgängern und Velos aufgeteilt. Dadurch verändert sich die Schaffhauserstrasse: Aus dem heutigen Verkehrskanal, der Oberdorf und Unterdorf trennt, wird künftig ein verbindendes Scharnier.

Gleichzeitig lässt sich das Wegnetz im Dorfkern verbessern. Die Nord-Süd-Achse (Hinter Chilen/Gewerbezone - Fussgängerstreifen Henggarterweg - Oberdorf) und die Ost-West-Achse (Oberdorf – Fussgängerstreifen Kanzleikreuzung - Unterdorf) werden gestärkt und gesichert.

2. Die Aufenthalts- und Wohnqualität für Passanten und Anwohner der Schaffhauserstrasse steigt. Der Lärm geht zurück. Es gibt mehr Raum für unterschiedliche Nutzungen. Ein Strassenzug mit dörflichem Charme entsteht. Die Liegenschaftspreise im Dorfzentrum profitieren.

Verkehr beruhigen und verflüssigen

3. Die Verkehrssicherheit steigt. Die temporären, aber risikoreichen Staus auf der Kanzleikreuzung verschwinden. Die Kollisionsgefahr sinkt. Kommt es trotzdem zu einem Unfall, ist der Schaden für Mensch und Material geringer. Tempo 30 reduziert den Brems- und Reaktionsweg gegenüber Tempo 50 um mehr als die Hälfte!

4. Die neue Haltebucht schafft viel Mehrwert. Die Passagiere bekommen eine grosszügige Busstation mit Wartehäuschen und Veloständern, die Autofahrer können das Postauto neu ohne Gefahr überholen. Der motorisierte Verkehr ist nicht mehr gezwungen, hinter dem Postauto anzuhalten und ihm dann bis nach Winterthur hinterher zu fahren.

5. Es können fast alle Bäume stehen bleiben. Bäume im Siedlungsraum werden immer wichtiger. Sie geben Schatten und kühlen die Luft; sie verkleinern den siedlungsinternen Wärmestau.

«Kompaktlösung» bringt wenig und kostet viel

Die glp Hettlingen hat sich auch mit der «Kompaktlösung» befasst, die der Gemeinderat am 26. Juni 2021 vorgestellt hat.

Der Gemeinderat will ein grosses Bauvorhaben umsetzen. So will er die östliche und westliche Busstation «kompakt» vor der alten Gemeindekanz-

lei anordnen und sie mit einem Mittelstreifen abtrennen. Den einen Fussgängerstreifen - bei der Kanzleikreuzung - möchte der Gemeinderat um rund 80 Meter in den «Sonnenrank» verschieben. Den zweiten Fussgängerstreifen - am Henggarterweg - will der Gemeinderat ersatzlos aufheben.

Fast alle Bäume zwischen Kanzleikreuzung und «Sonnenrank» müssten für diesen «kompakten» Umbau gefällt werden.

1,7 Millionen Franken für eine schlechte Lösung?

Die glp Hettlingen findet, diese «Kompaktlösung» sei schlecht durchdacht und mache den heutigen Flaschenhals auf der Kanzleikreuzung noch enger. Die Fusswege würden länger, risikoreicher oder gar unterbrochen. Statt offenen Plätzen würden enge Fahrspuren mit Inseln und Mittelstreifen entstehen – auf denen Tempo 50 (!) gelten würde. Das Ganze würde 1,7 Millionen Franken (+/-25 Prozent) kosten. Das ist für die glp zu viel Geld für eine mangelhafte Lösung.

Schon am Info-Anlass vom 26. Juni 2021 hat nicht nur die glp Hettlingen gegen die «Kompaktlösung» des Gemeinderates argumentiert. Die Mehrzahl der Voten war kritisch - vor allem wegen des Baumverlustes und der Verschiebung des Fussgängerstreifens in den «Sonnenrank».

Umso erfreulicher ist es, dass der Gemeinderat jetzt eine Vernehmlassung durchführt. Sie dauert noch bis am 5. September 2021 und ist online eingereichtet. Das heisst, wer sich mit Vorschlägen beteiligen will, hat noch bis Sonntagabend Zeit für eine eigene Eingabe per Mail.

Hier die Internetadresse:

<https://www.hettlingen.ch/aktuellesinformationen/1260560>

Mehr dörflicher Charakter

Die glp Hettlingen hofft, dass der Gemeinderat die Rückmeldungen prüft und seine «Kompaktlösung» überarbeitet. Denn die Schaffhauserstrasse

ist heute ein risikoreicher Strassenabschnitt mit wenig dörflichem Charme. Mit einem siedlungsorientierten Projekt lässt sich ein Strassenzug mit viel Mehrwert gestalten. Nicht nur Anwohner, Passanten und rollender Verkehr können davon profitieren, sondern das ganze Dorf. Weil eine zeitgemäss Schaffhauserstrasse das Oberdorf und das Unterdorf verbindet – statt trennt.

Mit freundlichen Grüßen

Konrad Wepfer
glp Hettlingen

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 Bushaltebucht, 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 Henggarterweg und Mitledorfstrasse.

- 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 Wärimestau 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 verstopt 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 Ideallinie 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 Gemeindekanzlei 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 Henggarterweg (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 Standortvorteile der Gemeinde Hettlingen in einem heute mangelhaften Punkt gestärkt.

Abschnitt	Thema	Vernehmlassung
1 bis 6	Tempo	<p>Einrichten einer Tempo-30-Zone vom Henggarterweg bis zur Mitteldorfstrasse</p> <ul style="list-style-type: none">- Tempo-Messungen der Kantonspolizei vom 3. Juni bis 10. Juni 2020 am Henggarterweg 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.

		<ul style="list-style-type: none"> - 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. - Zu den anderen Vorteile der Tempo-30-Zone siehe «Allgemeines 2: Tempo-30-Zone einrichten»
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> <ul style="list-style-type: none"> - Fussgängerstreifen ca. 16 Meter nach Westen verschieben, auf die Höhe der Treppe Schaffhauserstrasse 24/26. - Auf der Höhe dieser Treppe eine einfache, behindertengerechte Holzbrücke über den Wiesenbach bauen. - Vorteil: Die Nord-Süd-Achse für Fussgänger vom Oberdorf ins Quartier Hinter Chilen/Gewerbezone/Schulareal wird konsequent vom rollenden Verkehr auf dem Henggarterweg getrennt. - 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 benutzen können.
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 Veloständern 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 dannzumal 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 Hafischzähne 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-Markierung	<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 zusätzlich 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.

Entwicklung Dorfkern: Schaffhauserstrasse entschleunigen statt verstopfen

Am 27. Mai 2019 hat der Gemeinderat die Hettlinger Bevölkerung über seine Gedanken und Visionen zur Entwicklung des Dorfkerns orientiert. Die GLP Hettlingen hat den Entwurf diskutiert und macht drei ergänzende Vorschläge. Es geht uns insbesondere um mehr Sicherheit und Lebensqualität im Bereich der Schaffhauserstrasse und vor der alten Gemeindekanzlei.

Markus Bossart betonte in seinen Ausführungen, dass es sich um einen Prozess und um Visionen handle, die weiter entwickelt werden müssten. Informationen gab es zu den Punkten «öffentlicher Aussenraum», «Grünraum», «Dorfbau» und «Verkehr». Er lud die Bevölkerung ein, an diesem Prozess teilzunehmen. Wir von der GLP Hettlingen nehmen diese Einladung gerne an.

Der Gemeinderat hat im Mai 2019 zwar begrüssenswerte Ideen und Ansätze präsentiert. Aber die Informations-Veranstaltung hat auch grundsätzliche Fragen aufgeworfen. Die GLP hat nach der Sommerpause darüber diskutiert. Es geht insbesondere um drei Punkte:

1. Postauto-Haltestelle «Dorf»: verschieben statt verengen

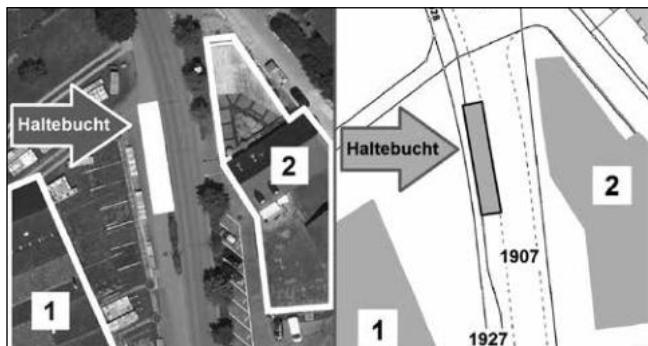
Auf der Höhe der alten Gemeindekanzlei will der Gemeinderat an den Postauto-Haltestellen «Dorf» mit den zwei Haltefeldern festhalten. Um die Sicherheit der Aussteigenden zu erhöhen, möchte der Gemeinderat neu mit Mittelinseln den Durchgangsverkehr komplett anhalten, wenn ein Bus an der Haltestelle steht.

Diese Idee mit Mittelinseln überzeugt nicht. Der chronische, gefährliche Flaschenhals rund um die Kreuzung bei der alten Gemeindekanzlei würde noch enger und unübersichtlicher. Dadurch würde der Mischverkehr (Auto, Fussgänger, Velo, Postauto) noch mehr verdichtet und gestaut.

Es gibt eine bessere Lösung: Wir schlagen vor, das westseitige Haltefeld aus der heutigen Gefahrenzone heraus zu verlegen, und zwar um rund 80 Meter Richtung Sägerei Surbeck. Dort wird es als Haltebucht neu gebaut. So können die Passagiere sicher ein- und aussteigen, und die Autos stauen sich nicht mehr hinter jedem Postauto (siehe Plan und Legende). Das ostseitige Haltefeld bleibt vorerst, wo es ist.

2. Begegnungsraum und Tempo 50: ein Widerspruch

Der Gemeinderat möchte verschiedene Hausvorplätze entlang der Schaffhauserstrasse stärken und ergänzen und den Strassenzug so zu einem attraktiven Begegnungsraum aufwerten. Nur: mitten durch diese geplanten, meist privaten Vorplätze führt nach wie vor die Schaffhauserstrasse. Der Verkehr – unter anderem sechs bis zehn Postautos pro Stunde – soll gemäss Gemeinderat weiterhin mit Tempo 50 rollen. Wir meinen: eine siedlungsorientierte Strassengestaltung, wie sie für die Schaffhauserstrasse richtigerweise vorgesehen ist, funktioniert nur mit Tempo 30. Alles andere ist Augenwischerei.



Mehr Sicherheit für alle: Die westliche Haltestelle «Dorf» wird Richtung Sägerei Surbeck (1) verschoben und als Haltebucht gegenüber der Garage Reusser (2) eingerichtet. Das Land gehört schon heute der Gemeinde Hettlingen (Parzelle 1907) und dem Kanton Zürich (Parzelle 1927). Es hat genug Platz für Trottoir, Haltebucht und Strasse. Der gefährliche Stau vor der alten Gemeindekanzlei entfällt, Autos müssen nicht mehr hinter dem Postauto warten.

Gerade wir HettlingerInnen haben dies bereits erfahren: Die erste «Begegnungszone» Hettlingens rund um den Volg war in ihren ersten Jahren ein Misserfolg. Es galt zuerst auch Tempo 50. Immer wieder fuhren Autos zu schnell. Die «aufgelöste Strassengeometrie» verunsicherte. Es gab heikle oder gar gefährliche Situationen. Erst seit der Einführung von Tempo 30 verdient diese Begegnungszone beim Volg wenigstens teilweise ihren Namen.

Man muss den gleichen Fehler nicht zweimal machen. Daher: nur mit Tempo 30 im Abschnitt Dorfzentrum der Schaffhauserstrasse lassen sich der Verkehr entschleunigen, die Lebensqualität der Anwohner steigern und «Raumkammern» wirklich beleben.

AROHA Kurs

In der Burgtrotte Hettlingen
Ganzkörpertraining für Körper, Geist und Seele
ein Kurs an dem jede(r) ohne Vorkenntnisse teilnehmen kann

jeden Mittwoch von 19.15 Uhr – 20.15 Uhr
Gratisschnupperstunde

Infos unter: www.aroha-hanspeter.jimdo.com
Anmeldung: Hanspeter Moser 076 362 16 51

Zusätzlich könnte man mit wenig Aufwand das Verkehrsvolumen der Schaffhauserstrasse reduzieren. Man müsste nur im Kreisel am südlichen Dorfeingang den Stummel zur Birchstrasse hin fertig bauen. So wäre der Gübel auch von Süden her besser erschlossen und ein Teil seines Ziel-Quellverkehrs würde nicht mehr das Dorfzentrum belasten.

3. Revision Bau- und Zonenordnung: weniger Schutz für das Dorfbild?

Unklare Informationen gab es schliesslich zur allfälligen Anpassung der Bauzonen. Gegenwärtig zählen beide Wohngebiete links und rechts der Schaffhauserstrasse zur Kernzone. Diese Zone untersteht klaren, strengen Bauvorschriften, zum Beispiel was Giebel- und Flachdächer betrifft.

Neu soll offenbar ein grosser Teil des östlichen Wohngebietes der Schaffhauserstrasse entlang aus dem Schutz der Kernzone entlassen werden. Denn Markus Bossart zeigte Folien von sogenannt «kubischen Bauten» in diesem Gebiet. Diese Gebäude hatten auffallend grosse Kubaturen, Flachdächer und lagen teilweise sehr nahe an der Strasse. Sie erzeugten ein Dorfbild, wie wir es von Agglomerationen im Limmattal kennen. Pikanterweise soll neu auch die grosse, gemeindeeigene Parzelle Nr. 2436 gegenüber der alten Kanzlei zum Gebiet mit kubischer Nutzung gehören.

Wir können diese Vorschläge nicht nachvollziehen. Sie passen überhaupt nicht zum vorgegebenen Ziel der Aufwertung des Dorfzentrums. Wie kann es denn sein, dass der Gemeinderat private Grundeigentümer für die Aufwertung von Vorplätzen im öffentlichen Interesse gewinnen will – aber gleichzeitig für das gemeindeeigene Grundstück eine Lockerung der Bauvorschriften antönt?

Wir erwarten daher, dass die Gemeindebehörde für eine allfällige Revision der Bau- und Zonenordnung eine ordentliche Vernehmlassung durchführt und insbesondere die Ortsparteien frühzeitig zur Stellungnahme einlädt.

Der Gemeinderat hat im Mai angekündigt, der Leitbild-Entwurf werde weiter beraten. Wir hoffen, dass unsere Vorschläge in diese Beratungen einfließen. Wir beteiligen uns auch in den nächsten Phasen gerne an einem Konzept für die Entwicklung des Dorfkerns Hettlingen. Wir bleiben dran.

Rahel Wepfer-Hägeli, GLP Hettlingen

ELPAG

sorgt für Spannung

Tössfeldstrasse 37 052 212 33 44
8406 Winterthur www.elpag.ch

Ihr Partner für Elektroinstallationen



ANDEREgg

Immobilien-Treuhand AG

Immobilien in guten Händen – seit 1984



«Der Verkauf Ihrer Immobilie ist
Vertrauenssache. Wir sind Ihre
Experten für Immobilien.»

Manuel Anderegg

Telefon 052 245 15 45

Heinz Bächlin

www.anderegg-immobilien.ch • Winterthur

Wir sind ein Familienunternehmen – lokal verankert, regional vernetzt
Inhaber: Heinz Anderegg, eidg. dipl. Immobilien-Treuhänder

Ihr Immobilienexperte



Wollen auch Sie Ihre Immobilie
erfolgreich verkaufen?

Dank meinen zielgerichteten Verkaufsaktivitäten, dem hohen Engagement und dem RE/MAX-Netzwerk habe ich innerhalb kürzester Zeit die passenden Käufer für viele Immobilien gefunden.

Kaufen und verkaufen Sie Ihre Immobilie schneller, bequemer und zum bestmöglichen Preis mit mir.

Ich freue mich Sie kennenzulernen.

Rainer Huber 079 127 50 50

Ihr Makler mit Herz und Verstand!

